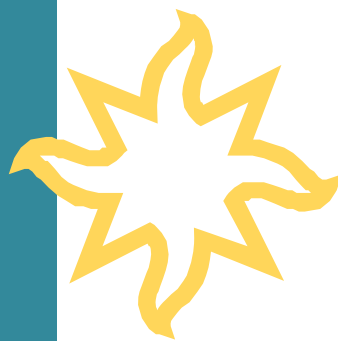


Consultations sur le Projet de
Plan métropolitain
d'aménagement et de
développement révisé
(PPMADR)

Bâtir sur les acquis du premier PMAD pour un grand Montréal plus durable

Mémoire de l'Ordre des urbanistes du Québec remis à la Communauté
métropolitaine de Montréal
Novembre 2024



Ordre des
Urbanistes du
Québec

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC	3
INTRODUCTION	4
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX	7
RÉCONCILIATION AVEC LES PEUPLES AUTOCHTONES	7
PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORTS ET CONSOLIDATION URBAINE	8
DENSIFICATION DOUCE	13
HABITATION	14
POLES ÉCONOMIQUES ET LOCALISATION DES EMPLOIS	15
PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE	18
DISPONIBILITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU	20
INDICATEURS ET CIBLES	21
COMMENTAIRES CIBLÉS SUR LES CRITÈRES	24
CONCLUSION	31
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	32

PRÉSENTATION DE L'ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC

L'Ordre des urbanistes du Québec (l'Ordre) est le gardien et le promoteur de la compétence professionnelle en aménagement du territoire et en urbanisme. Créé en 1963, il s'assure que les compétences professionnelles des urbanistes répondent à des standards de qualité élevées et que les urbanistes agissent selon les règles d'éthique professionnelle énoncées dans le Code de déontologie des urbanistes visant à garantir la protection du public.

Son registre compte plus de 1800 membres, y compris les candidats et candidates à la profession. Ses membres interviennent à tous les niveaux de planification et de contrôle de l'aménagement du territoire et auprès de tous les types d'intervenants : ministères, municipalités régionales de comté, communauté métropolitaine, villes et municipalités, entreprises, promoteurs, citoyens et organismes à but non lucratif, etc.

Le rôle de l'Ordre est de défendre l'intérêt public à travers la promotion d'un aménagement intégré et durable. Pour réaliser sa mission, il appuie son action sur des valeurs d'intégrité, d'excellence, de bienveillance, de collaboration, de proactivité et de transparence. C'est d'ailleurs sur la base de ces valeurs que l'Ordre prend position sur des projets structurants en vue d'améliorer continuellement les bonnes pratiques urbanistiques afin que, à terme, tout le Québec en bénéficie.

INTRODUCTION

Un document déterminant pour l'aménagement du territoire au Québec

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un des outils de planification les plus importants au Québec. Il établit les lignes directrices pour l'aménagement du territoire où habite près de la moitié de la population de la province, faisant de lui le plan à plus grande portée de notre système d'aménagement. De plus, au-delà de son territoire d'application, le premier PMAD a été précurseur à plusieurs égards, permettant la diffusion au Québec des notions tel le *transit-oriented development* (TOD) et les seuils de densité résidentielle, qui trouveront écho dans tous les schémas d'aménagement et de développement du Québec prochainement.

Douze ans après l'adoption du premier PMAD, les défis de la région métropolitaine restent de taille, mais il est indéniable que le cadre instauré a grandement contribué à ralentir l'étalement urbain et à enclencher un processus de consolidation salutaire. La densification progressive de plusieurs secteurs ainsi que le maintien sans agrandissement du périmètre métropolitain sont des avancées fondamentales pour un aménagement plus durable du territoire. Or, malgré l'institutionnalisation d'un aménagement arrimé aux infrastructures de transport collectif, les cibles en termes de transfert modal n'ont pas été atteintes. De plus, au courant des dernières années, une crise de logement s'est installée, d'abord dans la région métropolitaine et plus récemment partout au Québec, avec une offre de logements qui peine à répondre à la demande. Ainsi, si la vision du premier PMAD reste pertinente, le PMAD révisé devra proposer des réponses à la fois aux faiblesses du document en vigueur et aux nouveaux défis.

C'est pourquoi l'Ordre des urbanistes du Québec porte un intérêt particulier à la révision en cours. Ce processus représente pour nous l'occasion de bâtir sur les acquis du premier PMAD, mais aussi de continuer à établir les meilleures pratiques en matière d'aménagement du territoire pour répondre aux nouvelles préoccupations. Le contenu d'une centaine d'autres schémas d'aménagement et de développement (SAD) et de plans d'urbanisme sera influencé par le PMAD, qui aura aussi des répercussions travail de plusieurs centaines d'urbanistes. Nous espérons contribuer à bonifier le document afin que l'aménagement métropolitain de la prochaine décennie s'ancre sur des bases solides.

Un projet de PMAD convaincant, mais à bonifier

Le projet de PMAD révisé (PPMADR) soumis à la consultation s'inscrit dans la continuité du PMAD en vigueur et prend appui sur les acquis de celui-ci. L'Ordre accueille favorablement la proposition de reconduire les principales orientations ainsi que la structure générale du premier plan, tout en apportant des réponses aux différentes lacunes constatées après plus d'une décennie de mise en œuvre. Si l'heure est venue d'actualiser le PMAD, une refonte totale représenterait effectivement plus d'inconvénients que d'avantages. Ainsi, l'Ordre accueille positivement le dépôt du PPMADR.

Globalement, le PPMADR est un document plus complet que son prédécesseur. Ce dernier comprenait, en effet, quelques sections plutôt sommaires mettant de l'avant une orientation générale sans attentes concrètes envers les SAD, en attendant l'aboutissement de travaux pour approfondir un thématique. Il n'y a plus de telles sections provisoires dans le PPMADR et les attentes formulées vis-à-vis des SAD sont en général plus précises. Plusieurs sections existantes sont également bonifiées de manière importante, notamment en matière de gestion de l'urbanisation, avec l'identification des espaces stratégiques de redéveloppement, la révision des seuils de densité, ainsi qu'une plus grande préoccupation pour les milieux de vie complets.

Enfin, de nouveaux objectifs et critères viennent améliorer le document. Notons les attentes en matière d'habitation, l'indicateur d'accessibilité piétonne, une plus grande emphase mise sur la mobilité active, l'identification d'un réseau express vélo métropolitain, le renforcement des attentes quant à la planification des pôles économiques, ainsi que des objectifs en lien avec la conservation des milieux naturels. L'Ordre tient aussi à souligner l'évolution positive dans la rédaction du document. Les attentes vis-à-vis des SAD sont clairement mises en évidence et une nouvelle annexe les synthétisant est maintenant incluse. De plus, ces attentes sont distinctement indiquées comme étant obligatoires ou facultatives. Ainsi, le travail des aménagistes responsables d'assurer la concordance des SAD au PMAD sera facilité.

L'Ordre voit d'un bon œil ces bonifications et tient à saluer le travail effectué jusqu'à maintenant par la Commission spéciale sur la révision et l'équipe de la CMM. Dans une optique de poursuite et d'approfondissement des bonifications, il formule différentes pistes dans le présent document. Nos commentaires généraux aborderont notamment les orientations et les objectifs en lien avec la

réconciliation avec les peuples autochtones, la consolidation urbaine, l'habitation et la localisation des emplois. Nous émettons aussi certains commentaires de nature plus ciblée sur les attentes formulées aux MRC.

→ Recommandation 1 : Adopter le Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR) en y apportant des bonifications pour mieux répondre aux défis actuels.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

RÉCONCILIATION AVEC LES PEUPLES AUTOCHTONES

La réconciliation avec les peuples autochtones constitue un grand défi sociétal qui implique la remise en question de beaucoup de façons de faire ; le territoire et le partage de celui-ci sont des sujets au cœur de ce processus. Les pratiques et les outils d'aménagement du territoire doivent évoluer pour prendre en compte les droits, les perspectives et les aspirations des communautés autochtones. Ainsi, même si la vocation du PMAD n'est pas de régler les différends entre nations ni de réparer les torts de la colonisation, en 2024, un minimum de reconnaissance et de prise en compte de ces sujets sensibles est incontournable.

L'Ordre constate que les enjeux touchant les peuples autochtones sont, en pratique, absents du PPMADR. Selon nous, la révision du PMAD constitue jusqu'à maintenant une occasion manquée d'ouvrir un dialogue avec les communautés autochtones présentes sur le territoire. C'est d'autant plus le cas dans le contexte de l'existence de deux communautés autochtones enclavées dans le territoire de la CMM, en plus du fait que la région métropolitaine se trouve à cheval sur les territoires traditionnels de deux nations.

La CMM aurait gagné à s'inspirer de la démarche de la Ville de Montréal dans le cadre de la révision de son Plan d'urbanisme et de mobilité. D'ailleurs, étant donné que les deux révisions se font parallèlement, il aurait été pertinent d'unir les forces et de consulter les communautés de manière conjointe afin de faciliter leur participation et de réduire le nombre d'interpellations. Nous encourageons fortement la CMM à déployer des efforts pour rattraper ce manquement et à intégrer dans le PMAD révisé une prise en compte des préoccupations des communautés autochtones ainsi que d'engager des actions concrètes de rapprochement.

- ➔ **Recommandation 2 : Intégrer dans le PMAD une meilleure reconnaissance des peuples autochtones actuellement et historiquement présents dans la région du grand Montréal et prévoir une démarche de rapprochement en vue de l'intégration de leurs préoccupations.**

PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT-TRANSPORTS ET CONSOLIDATION URBAINE

Le contrôle de l'étalement urbain et la densification des milieux déjà urbanisés sont des préoccupations au cœur du PMAD, voire de la création de la CMM. L'instauration d'un périmètre métropolitain, la mise en place de seuils de densité et l'instauration de l'approche TOD sont souvent considérés comme les avancées les plus importantes du premier PMAD, et ce, avec raison.

Le PPMADR propose de reconduire l'architecture générale du PMAD en vigueur, c'est-à-dire l'identification des secteurs prioritaires à (re)développer, qui ont pour vocation de recevoir la majorité de la croissance du nombre de ménages des prochaines années, de même que le système de seuils de densité pour inciter à l'émergence de formes urbaines plus denses. Ainsi, les principales nouveautés du PPMADR sont l'identification de nouveaux secteurs de redéveloppement et le rehaussement des seuils minimaux de densité. Le document identifie des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) et des corridors aménagement-transport (CAT) qui, ensemble avec les zones et les aires TOD, sont regroupés dans la catégorie « parapluie » intitulé secteurs « planification intégrée aménagement-transport »(PIAT). Quant aux seuils associés à ces secteurs, ils sont majorés par rapport aux valeurs actuelles, et ce, de façon plus importante dans le centre de l'agglomération.

Ainsi, le PPMADR vise à bâtir sur les acquis, ce qui est globalement positif. Cependant, l'Ordre croit qu'il serait opportun de procéder à une réflexion plus large sur les mécanismes du PMAD en lien avec la densification.

Tout d'abord, nous constatons que le PPMADR met tous les PIAT sur un pied d'égalité, tout comme les TOD du PMAD en vigueur. Or, il appert que le caractère stratégique et les possibilités de redéveloppement sont très variables d'un PIAT/TOD à l'autre. Il serait nettement préférable de voir émerger un nombre relativement restreint de secteurs de requalification d'inspiration TOD pleinement réussis, plutôt qu'une multiplication de projets de type « *transit-adjacent development* » un peu partout sur le territoire. Il y a donc un besoin de priorisation entre les différents secteurs PIAT pour que les démarches de planification et les investissements publics se concentrent, dans un premier temps, sur les secteurs ayant le plus grand potentiel de redéveloppement et des capacités d'infrastructures adéquates.

→ **Recommandation 3 : Intégrer au PMAD un mécanisme permettant de prioriser certains PIAT ayant le plus grand potentiel de consolidation. Ce mécanisme pourrait prendre l'une des deux formes suivantes :**

- **L'identification de PIAT prioritaires pour les démarches de planification du critère 1.3.1;**
- **L'intégration dans le critère 1.1.3 d'une attente supplémentaire afin que les SAD prévoient une priorisation ou un phasage du redéveloppement des différents PIAT présents sur le territoire de la MRC ou de l'agglomération.**

La détermination et le fonctionnement des seuils minimaux de densité sont un autre sujet qui nécessite une réflexion approfondie. L'Ordre voit d'un bon œil le rehaussement de ces seuils, notamment les seuils actuellement plus bas dans les PIAT plus éloignés du centre de l'Agglomération de Montréal ainsi qu'à l'extérieur des secteurs PIAT. Effectivement, un minimum de densité est nécessaire pour rendre viable une desserte de base en transport collectif ainsi que la présence de commerces de proximité. De plus, la crise de l'habitation appelle à multiplier les possibilités de construction de nouveaux logements, le rehaussement généralisé des seuils contribuant à cet objectif.

Cependant, le rehaussement jusqu'à 480 logements à l'hectare soulève un questionnement sur la méthodologie utilisée pour les déterminer ainsi que sur leur application aux seules nouvelles constructions. Plus largement, cela interroge sur la façon dont le PMAD paramètre la densité. Dans certains secteurs ayant peu de terrains vacants, ces seuils mettraient une pression importante sur les quelques parcelles aisément développables et pourraient laisser peu de marge pour la réalisation de tout projet qui ne s'élève pas en hauteur. S'il y a une place pour les tours, y compris une place prépondérante dans certains secteurs, il faut aussi permettre une diversité de types d'habitation. Nous nous questionnons aussi sur la façon d'assurer une densification importante des milieux de vie, tout en préservant les ensembles urbains patrimoniaux, de même que les caractéristiques identitaires et les autres particularités des secteurs visés.

L'Ordre croit qu'il faut autant que possible miser sur l'émergence généralisée de projets à densité moyenne à moyenne-élevée plutôt que l'implantation de projets à densités élevées concentrés sur un nombre limité de sites. Une piste à explorer serait de mettre en place des planchers de densité pour le zonage des secteurs PIAT afin de permettre les projets de densité moyenne ainsi qu'une variété de

typologies de plein droit. Cette approche pourrait contribuer à ouvrir à la densification une plus grande partie des aires PIAT. Advenant la mise en place d'un tel mécanisme, il sera important d'intégrer des exceptions qui permettent de préserver les bâtiments patrimoniaux et les éléments identitaires des secteurs et ainsi assurer une approche adaptée et respectueuse des milieux d'insertion. Dans un même ordre d'idée il faut tout de même permettant une modulation de la densité en fonction de la capacité du r(e)développement des terrains, si certains sous-secteurs ont des enjeux d'infrastructures ou autres problématiques les rendant moins propices à la densification. Une autre piste possible serait d'axer les attentes sur un nombre d'unités d'habitation à recevoir par PIAT plutôt que sur une densité résidentielle abstraite, et ainsi laisser une plus grande marge modulation des densités selon les caractéristiques des différents milieux à l'intérieur des PIAT.

➔ **Recommandation 4 : Mettre en place un mécanisme afin de privilégier les typologies de densité moyenne à moyenne-élevée à l'intérieur des secteurs PIAT. Il pourrait prendre la forme de planchers de densité, un système axé sur le nombre d'unités d'habitation à recevoir par PIAT, un bien un autre modèle à réfléchir.**

L'Ordre ne commentera pas de manière détaillée la détermination précise des seuils des différents secteurs. Cependant, de manière générale, il nous paraît important d'assurer un arrimage serré entre les seuils de densité des PIAT et le niveau de service associé en transport collectif. Nous comprenons la nécessité de prendre un compte les caractéristiques des milieux et le potentiel de requalification, mais la desserte doit être nettement prépondérante par rapport aux autres considérations. Nous questionnons aussi la pertinence d'une déclinaison par secteurs métropolitains, une logique d'axes à haut niveau de service étant préférable. Le PPMADR fait des pas en ce sens, mais un rehaussement des seuils des aires TOD autour des stations du REM de la périphérie serait justifié. Dans un même ordre d'idées, nous doutons du caractère réellement structurant de certaines lignes de train de banlieue peu fréquentes, par exemple le train de l'Est, et croyons que les seuils alentours pourraient être revus à la baisse.

➔ **Recommandation 5 : Assurer un arrimage serré des seuils de densité avec le niveau de services des transport collectifs, en revoyant à la hausse les seuils des secteurs PIAT périphériques**

associés au REM et à la baisse ceux associés aux lignes de train de banlieue peu fréquentes.

Enfin, nous questionnons la pertinence du rehaussement progressif dans le temps des seuils à l'extérieur des secteurs PIAT. L'idée de différer un rehaussement de seuils dans certains secteurs se défend, par exemple en attendant une mise à niveau des réseaux permettant d'accueillir la croissance ou bien en attendant la concrétisation d'une infrastructure de transport collectif. Mais un rehaussement décalé plus généralisé semble difficilement justifiable dans le contexte actuel de crise de l'habitation. Si un secteur est jugé apte à recevoir de la densification, qu'on la permette le plus rapidement possible.

→ Recommandation 6 : Hausser les seuils de densité hors PIAT dès l'entrée en vigueur du PMADR et réserver la mécanique du rehaussement progressif ou différé à des secteurs précis ayant des spécificités qui le justifient.

Afin de favoriser l'acceptabilité sociale de la densification, il serait intéressant de réfléchir à comment mieux soutenir les municipalités locales dans les démarches de densification de leurs territoires, par exemple en mettant en place des incitatifs ou soutiens financiers en lien avec l'atteinte des cibles. Bien que conçu pour répondre à une problématique différente, le *Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole* constitue un modèle intéressant, dans le sens qu'il soutient financièrement les municipalités ayant à fournir un effort plus important pour l'atteinte de certaines cibles du PMAD. Dans un même ordre d'idée, nous croyons qu'il faut explorer la possibilité d'un nouveau programme d'aide financière pour soutenir l'amélioration des équipements et des aménagements publics dans les secteurs en transformation, sur le modèle du financement tripartite du programme Trame verte et bleue. Pour assurer une plus grande cohérence et arrimage des approches des municipalités, il serait également pertinent de réfléchir à un cadre métropolitain pour les redevances au développement. Enfin, il est essentiel que les infrastructures relevant d'autres paliers gouvernementaux, en premier lieu les écoles, soient au rendez-vous dans les secteurs en consolidation. La CMM devrait faire des représentations dans ce sens.

→ Recommandation 7 : Développer de nouveaux programmes afin de soutenir la densification des secteurs PIAT et de récompenser l'atteinte des cibles.

Finalement, l'Ordre salue les nouvelles dispositions du critère 1.3.1 visant à encourager la création de milieux de vie complets et de qualité, ainsi que l'accessibilité piétonne à l'intérieur des PIAT. Si l'opérationnalisation de ces différents principes est à suivre de près, les nouvelles attentes représentent une évolution pertinente et positive. Toutefois, l'Ordre préconise des exigences plus fermes en matière de stationnement. Un constat s'impose en effet : une offre abondante et gratuite de stationnements est incompatible avec un aménagement durable du territoire ainsi qu'avec la mobilité durable. De plus, les stationnements de surface sont générateurs de substantielles externalités, dont les îlots de chaleur et l'imperméabilisation des sols. La planification doit donc encourager la réduction de leur nombre, leur aménagement en souterrain, ainsi qu'une optimisation de l'utilisation des places restantes, et ce, même si l'enjeu est délicat sur le plan de l'acceptabilité sociale et politique. D'ailleurs, si un projet immobilier dans un secteur PIAT nécessite un nombre élevé de places de stationnement pour être viable, s'agit-il réellement d'un *transit-oriented développement* ou plutôt d'un *transit-adjacent development* ?

→ Recommandation 8 : Établir une nouvelle attente prévoyant la réduction, voire l'abandon, des minimums de cases de stationnements dans les secteurs PIAT.

Comme attente facultative supplémentaire, le PMAD pourrait inviter les SAD à encourager la mise en place de mesures pour une meilleure gestion de l'implantation des stationnements, par exemple pour favoriser la mutualisation et la réduction de l'impact, tels l'aménagement en souterrain, la localisation à des endroits peu destructurants pour la trame urbaine ou encore des normes de perméabilisation et de verdissement pour ceux en surface. L'approche du contingentement pourrait également être utilisée pour établir un nombre maximal de places de stationnement dans les secteurs PIAT. Il faudrait également encourager une gestion plus réfléchie du stationnement sur rue, notamment pour optimiser l'utilisation des places existantes et adopter des approches intégrées avec le stationnement hors rue. Ultiment, l'objectif doit être de limiter le nombre de nouveaux stationnements et d'assurer une utilisation optimale de ceux qui seront aménagés. Une telle approche contribuerait non seulement au transfert des

déplacements vers les modes plus durables, mais aussi à la création de milieux plus compacts, au rehaussement de la qualité de l'environnement urbain, à la réduction des îlots de chaleur, ainsi qu'à la réduction des coûts de construction.

DENSIFICATION DOUCE

Nous reconnaissons que, dans tous les scénarios, la grande majorité des nouvelles unités de logement à construire prochainement sera localisée dans des projets majeurs de requalification à l'intérieur des PIAT. Mais, compte tenu de l'ampleur des besoins en matière d'habitation, il nous paraît essentiel d'ouvrir la voie à une densification douce généralisée des milieux résidentiels à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Plus largement, nous devons réapprendre collectivement à laisser évoluer nos milieux de vie et à ne plus privilégier, comme option par défaut, des cadres réglementaires qui limitent sévèrement les possibilités de densification. D'autant plus que, de tels cadres ont souvent l'effet pervers d'encourager des transformations sans permis, notamment l'aménagement d'unités accessoires et des subdivisions non conformes. En ce sens, le mécanisme des seuils minimaux de densité hors PIAT et la demande de prévoir des mécanismes de densification douce à la fin de l'attente 1.2.1 nous paraissent encourageants, mais plutôt timides.

Il faut inciter les municipalités à revoir leur zonage afin de permettre une diversité de types d'habitation dans la grande majorité des secteurs résidentiels, non seulement les unités accessoires, mais aussi les duplex, les maisons en rangée et les petits immeubles collectifs. Ceux-ci devraient être de plein droit dans la majorité des secteurs jusqu'à maintenant réservés à l'habitation unifamiliale détachée, sauf exception bien justifiée. Dans un même ordre d'idées, il serait pertinent de favoriser plus largement la diversification des quartiers actuellement homogènes. Nous pensons notamment à la possibilité d'introduire des commerces de proximité dans les secteurs uniquement résidentiels, permettant ainsi à la population d'y accéder sans avoir à recourir à l'automobile.

→ Recommandation 9 : Intégrer dans l'attente 1.2.1 une demande plus ferme de revoir les règlements de zonage afin de mettre fin, sauf dans des contextes précis et justifiés, au zonage unifamilial exclusif, dans le but de privilégier une mixité de typologies résidentielles et

permettre l'installation de commerces de proximité.

Enfin, pour faciliter ces transformations il serait intéressant de prévoir une nouvelle attente facultative plus générale sur l'actualisation de la réglementation d'urbanisme. Au-delà des dispositions sur les typologies et densités permises parfois les normes d'implantation, de stationnement, d'aménagement des terrains et de lotissement, ainsi que la restriction à un seul bâtiment par terrain, peuvent compliquer la réalisation des projets de densification douce. Il faudrait revoir la réglementation normative et aussi encourager l'encadrement de ces éléments via les PIIA, sur la base de critères et principes plutôt que de normes rigides. Finalement, si les projets de densification plus importants gagnent souvent à être assujettis à des processus d'approbation de type projet particulier ou changement de zonage, nous ne croyons pas que ce soit le cas de ceux de six unités et moins. D'ailleurs, plusieurs municipalités de la CMM ont déjà entamé des démarches en ce sens et il existe de plus en plus de modèles d'actualisation réglementaire.

→ Recommandation 10 : Intégrer une nouvelle attente facultative afin d'encourager une actualisation globale de la réglementation d'urbanisme dans une optique de faciliter les projets de densification.

HABITATION

Le grand Montréal connaît actuellement une crise majeure de l'habitation, tout comme la plupart des centres urbains au Canada. Les ménages vivent d'abord cette crise comme une dégradation marquée de l'abordabilité des logements, mais aussi comme une absence d'unités disponibles répondant à leurs besoins. Dans ce contexte, nous saluons les nouvelles attentes et cibles du critère 1.3.2 du PPPMADR concernant le développement du logement social. Cela représente un important pas en avant.

Toutefois, l'Ordre croit qu'il serait pertinent de pleinement investir la question de l'habitation en abordant non seulement le logement social, mais également l'offre globale en logement, de tous les types et toutes les tenures. De plus en plus, un consensus se dégage à l'effet qu'il faut construire davantage et plus vite. Selon nous, le PMAD est l'outil tout indiqué pour apporter une réponse métropolitaine à ce défi. Cela paraît d'autant plus évident que la CMM a déjà réfléchi à la question dans le cadre de l'élaboration de sa

Politique métropolitaine d'habitation.

Le texte de mise en contexte du PMADR, intitulé La toile de fond, est lucide à ce sujet. Il reconnaît l'offre actuelle insuffisante et calcule le besoin de 310 000 logements supplémentaires d'ici 2046. Cependant, en termes de planification et de demandes aux MRC, peu de dispositions concrètes encouragent la réponse à ce besoin. Les attentes explicites en lien avec l'habitation concernent essentiellement le logement social et abordables. Si le système de PIAT et de seuils de densité vise effectivement à assurer des espaces suffisants pour construire les logements nécessaires, l'Ordre croit que des attentes plus explicites sont nécessaires dans le contexte de la crise de l'habitation. De plus, compte tenu de l'importance de la thématique, le PMAD gagnerait à contenir un critère propre à l'offre d'habitation, à l'intérieur de l'Objectif 1.3 sur les milieux de vie.

→ Recommandation 11 : Intégrer un critère concernant l'augmentation de l'offre de logements ainsi que l'actualisation de la réglementation d'urbanisme afin de faciliter la concrétisation des projets résidentiels. Définir une nouvelle cible métropolitaine stratégique en lien avec la construction de nouvelles unités d'habitation.

Nous encourageons la CMM à s'inspirer de sa *Politique métropolitaine d'habitation*, particulièrement en reprenant des aspects de son Orientation 2 sur le développement d'une offre résidentielle de qualité, abordable, suffisante et diversifiée. Au-delà de la seule question de l'offre, une réflexion sur le maintien de l'abordabilité des logements dans le marché privé ainsi que sur la mixité des tenures serait également pertinente.

PÔLES ÉCONOMIQUES ET LOCALISATION DES EMPLOIS

Une des critiques envers le premier PMAD est que son approche vis-à-vis la densification est essentiellement axée sur la localisation des résidences et que l'enjeu de l'emplacement de emplois et des autres destinations y est nettement secondaire. Or, pour un transfert modal vers le transport collectif, il faut non seulement que le point d'origine soit accessible, mais la destination aussi ! Ainsi, pour assurer une mobilité plus durable, il est crucial de contrer la ségrégation des usages ainsi que la dispersion des

emplois et des zones commerciales à rayonnement régional. En ce sens, l'Ordre croit qu'il y a lieu de réfléchir à l'intégration des emplois et des pôles économiques à l'approche TOD et de s'assurer que non seulement les résidences, mais aussi les lieux d'emploi et les autres destinations soient de davantage accessibles en transport collectif.

Le PPPMADR contient certaines réponses à cette préoccupation, notamment grâce aux attentes bonifiées sur la consolidation et la planification des pôles d'emploi des critères 1.2.3 et 2.1.2, ainsi que la désignation des Espaces stratégiques de redéveloppement du critère 1.1.4. Cependant, il n'y a pas de réel mécanisme d'encadrement de la position des emplois ni de réelle planification métropolitaine au-delà de la formulation des attentes aux MRC en complément des OGAT générales, sans indicateurs ni cibles associées.

Nous estimons qu'il serait pertinent de pousser plus loin la réflexion sur les pôles économiques et les emplois ainsi que leur traitement au sein du PMAD. La priorité doit être de concevoir un mécanisme pour diriger les concentrations d'emploi vers certains secteurs précis, de la même manière que pour les logements. Ceci pourrait passer par l'intégration des emplois dans le système de gestion de l'urbanisation axé sur les PIAT et ses seuils de densité ou bien par la création d'un mécanisme parallèle équivalent. À titre d'exemple, le plan *Metro 2025*, l'équivalent du PMAD du grand Vancouver, établit comme cible que 77% des nouveaux emplois soient localisés dans une centralité identifiée ou bien un corridor de transport collectif. Une autre piste serait d'avoir des critères de localisation des lieux d'emploi selon leurs caractéristiques, pour que ceux générant le plus de déplacements de personnes soient dirigés vers les pôles économiques existants facilement accessibles en transport collectif. L'Ordre est convaincu qu'un tel système respecterait la vocation du PMAD et pourrait se faire sans un système d'affectations métropolitaines empièteraient sur le contenu des SAD.

→ Recommandation 12 : Intégrer dans le PMAD un système de gestion de la localisation des emplois, à l'instar de son système de gestion de la localisation des logements, afin de diriger la majorité des nouveaux emplois et la totalité des employeurs à forte densité, vers les secteurs bien desservis par le transport collectif.

Dans tous les cas, il sera nécessaire de faire une distinction entre les pôles à densifier et à diversifier et

ceux qui, par leur localisation plus excentrée et leur spécialisation, sont voués à accueillir les activités économiques consommatrices d'espaces, génératrices d'externalités et à plus faible concentration d'emploi. Ainsi, les territoires économiques spécialisés pourraient être réservés à des vocations précises. Il pourrait également être intéressant d'introduire des usages résidentiels dans les pôles plus avantageusement localisés et identifiés pour la diversification, dépendamment de leurs caractéristiques, multipliant ainsi les possibilités de construction de nouveaux logements.

Au-delà des emplois, l'enjeu de la localisation des activités commerciales paraît incontournable. Si régir la localisation des commerces à l'échelle locale ne fait pas partie de la vocation du PMAD, il est nécessaire de prévoir des lignes directrices pour les pôles commerciaux majeurs, étant donné leur effet structurant sur le territoire métropolitain. Les dernières décennies ont vu une régionalisation des infrastructures commerciales, augmentant les distances à parcourir et rendant difficile leur accès par des modes de transports autre que l'automobile. Il est essentiel de s'assurer que les pôles commerciaux d'envergure soient accessibles par des modes de transport durables, de formuler des attentes pour consolider les pôles existants, en plus de limiter les nouvelles superficies commerciales à l'extérieur des PIAT.

→ Recommandation 13 : Créer un nouveau critère établissant des lignes directrices pour la localisation de nouvelles grandes superficies commerciales, à l'instar du critère 1.5.2 sur la localisation des nouvelles installations métropolitaines.

Enfin, il pourrait aussi être profitable de réfléchir à la mise en place d'autres dispositions pour encourager un rapprochement des commerces de consommation courante des milieux de vie. L'objectif est de limiter le phénomène de mégacentres régionaux regroupant de plus en plus de superficies commerciales de plus en plus éloignées des consommateurs. Ainsi, le PMAD pourrait comprendre des attentes facultatives visant un encadrement de la localisation et de la superficie des magasins, dans une optique d'encourager le rapprochement des commerces de première nécessité, dont les commerces alimentaires, des résidences, pour contrer la régionalisation et la « power centrication » des commerces alimentaires. De telles dispositions pourraient aussi être intégrées dans le critère 1.3.1.

PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Le PPMADR propose plusieurs bonifications par rapport au PMAD en vigueur en lien avec la mobilité durable. Notons, par exemple, l'accessibilité piétonnière du critère 1.3.1, l'analyse par mode selon le degré de durabilité du 2.1.1, l'intégration dans les SAD de l'approche Vision zéro du 2.2.1 ou bien l'identification d'un réseau express vélo métropolitain dans le critère 2.2.3. Cette évolution est positive et porteuse d'une vision large de la mobilité durable, nécessaire à la lumière des résultats plutôt modestes de transfert modal observés jusqu'à maintenant dans la CMM.

Toutefois, pour que cette vision aboutisse pleinement, il faut rendre explicite ce qui est jusqu'à maintenant implicite : il faut non seulement augmenter les déplacements utilisant les modes durables, mais aussi réduire les déplacements en auto solo. Que ce soit pour l'impact sur l'environnement et le climat ou bien la congestion sur le réseau routier, la région ne peut se permettre d'absorber un nombre croissant de déplacements automobiles. Le choix de mettre de l'avant la part modale suggère qu'une telle croissance pourrait être soutenable à condition d'une croissance supérieure du nombre de déplacements selon des modes durables, mais ce n'est tout simplement pas le cas.

→ Recommandation 14 : Intégrer dans le PMAD un parti pris explicite en faveur de la réduction du nombre de déplacements en auto solo en chiffres absolus ainsi que du taux de motorisation.

La lecture du PPMADR soulève des questions fondamentales quant au rôle du PMAD dans la planification des transports collectifs. Depuis la création de l'Agence régionale de transport métropolitain, le rôle de la CMM en matière de planification des transports a été diminué. Justement, l'objectif 2.3 sur le réseau de transport collectif reprend essentiellement les dispositions du Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM. Dans ce contexte, quelle est la vocation réelle du PMAD en la matière ? Si le premier PMAD a grandement contribué à arrimer le développement urbain aux infrastructures de transport collectif existantes, force est de constater que nous avons collectivement de la difficulté à planifier le développement futur des réseaux et, par conséquent, l'arrimage du développement urbain aux alentours. Les problèmes sont multiples. Le système de planification est clairement dysfonctionnel : plus de six ans après la création de l'ARTM, son PSD n'est toujours pas en vigueur. Le projet de transport le plus

structurant des dernières années, le REM, s'est développé à l'extérieur des mécanismes officiels de planification, voire du cadre légal normal. Les prochains projets majeurs font du surplace. Même le prolongement de la ligne bleue fait actuellement face à des vents contraires. À cela s'ajoutent des enjeux cruciaux de financement, autant pour les opérations que pour les investissements. L'explosion des coûts de construction représente également un énorme défi, qui met en danger l'extension future des réseaux. La création probable de Mobilité Infra Québec donnera peut-être une nouvelle impulsion à la réalisation de projets d'envergure, mais il existe beaucoup d'incertitudes et à l'évidence, dans tous les scénarios, la nouvelle structure ne résoudra pas tous les problèmes.

Bref, il y a des enjeux structurels, et même existentiels, à régler avant de disposer d'un système performant de planification et de réalisation des projets en transport collectif. Il va de soi que ces réflexions dépassent largement le cadre du PMAD. Il est cependant essentiel de trouver des réponses afin que le PMAD réussisse son objectif de réarticuler la structure de la région métropolitaine autour du transport collectif et d'inciter au transfert modal. Fondamentalement, sans une augmentation importante de l'offre en transport collectif, il sera impossible d'atteindre les objectifs du PMAD, que ce soit en mobilité ou en consolidation urbaine.

L'appropriation par les municipalités des objectifs de densification en dépend aussi. À l'heure actuelle, certaines hésitent à embarquer pleinement parce qu'elles n'ont pas confiance dans le fait qu'une offre conséquente en transport collectif se concrétisera. Il est donc essentiel de s'assurer que l'amélioration des services soit au rendez-vous, notamment dans les corridors aménagement-transports (CAT). La CMM doit continuer à jouer un rôle de leadership afin que la vision du PMAD puissent pleinement se réaliser.

→ Recommandation 15 : Poursuivre les représentations politiques en faveur d'un investissement massif en transport collectif, de l'optimisation des processus de planification et de la réalisation d'infrastructures, en plus de la mise en place de nouveaux mécanismes finançant la mobilité.

Dans ce contexte incertain, il est essentiel d'adopter une approche évolutive pour le PMAD, c'est-à-dire miser en premier lieu sur les infrastructures confirmées pour la gestion de l'urbanisation et, dans un second temps, modifier le document en fonction d'éventuelles nouvelles infrastructures. Nous approuvons donc la discussion lucide sur les défis mentionnée dans le critère 2.3.2 ainsi que

l'identification du réseau structurant de transport collectif tenant compte uniquement des infrastructures existantes ou en voie de réalisation. Nous encourageons la CMM à la vigilance afin de mettre à jour la planification dès que de nouvelles infrastructures sont confirmées. Cela permettra la planification de l'aménagement aux abords des nouveaux points d'accès en amont de leur complétion.

Enfin, l'Ordre recommande à la CMM de miser particulièrement sur la mobilité active. Si elle ne constitue pas la réponse à tous les besoins de déplacement, elle est particulièrement prometteuse compte tenu que le développement des infrastructures est relativement peu coûteux et ne dépend pas d'un financement des paliers supérieurs de gouvernements. De plus, les déplacements actifs ont les plus faibles impacts environnementaux et les plus grands bénéfices sur le plan de la santé. L'évolution de la part modale du vélo démontre d'ailleurs le potentiel de croissance de ces modes.

➔ **Recommandation 16 : Lors de la mise en œuvre du PMAD miser particulièrement sur le développement des infrastructures de mobilité active, dont le financement est plus facile à assurer.**

DISPONIBILITÉ DE LA RESSOURCE EN EAU

Une autre absence importante du PPPMADR est le thème de la ressource en eau, soit la capacité des réseaux et des équipements de traitement d'absorber la consolidation urbaine. Depuis l'adoption du projet de loi n° 16 l'année dernière, cet enjeu fait partie du contenu du PMAD tel que prévu dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Au-delà de l'obligation légale, on constate effectivement que l'insuffisance de capacité des infrastructures constitue un frein à la consolidation et au redéveloppement dans certains secteurs de la CMM. Plusieurs villes et MRC ont été contraintes d'adopter des règlements de contrôle intérimaire dans le contexte de problèmes de capacité des réseaux de distribution d'eau potable et de traitement des eaux usées. Cette réalité aura nécessairement un impact sur la stratégie de consolidation du PMAD. Elle est évoquée comme motif d'ajustement de la délimitation des PIAT dans le critère 1.1.4, mais mériterait d'être abordée plus directement.

➔ **Recommandation 17 : Intégrer un nouveau critère en lien avec la ressource en eau, avec une**

cartographie des secteurs problématiques et une prise en compte de cet enjeu dans l'identification des PIAT et des seuils de densité.

Il serait également pertinent de développer une approche métropolitaine pour résoudre les problèmes d'infrastructure compromettant l'atteinte des objectifs de consolidation. Une possibilité à explorer serait la création d'un fonds ou d'un programme pour soutenir la mise à niveau de ces infrastructures dans les PIAT ne pouvant pas accueillir le développement souhaité sans investissements majeurs.

LES INDICATEURS ET LES CIBLES

Le système d'indicateurs et de cibles est au cœur du virage instauré par le PMAD. Cette approche axée sur les résultats mesurables de la planification a été précurseur en aménagement du territoire au Québec. Elle constitue une des avancées principales du premier PMAD, avec l'instauration de l'approche TOD et de la densification urbaine. Cette façon de faire sera sous peu généralisée à l'ensemble du Québec dans la foulée de l'adoption du projet de loi n° 16, qui met en place un système d'indicateurs, de cibles et de bilans en aménagement du territoire, pour les échelles nationale et régionale.

Au-delà du système d'indicateurs et de cibles inscrit au PMAD, l'Ordre salue les travaux de la CMM en faveur d'un aménagement du territoire éclairé par des données objectives et un suivi de l'impact des interventions. Nous pensons par exemple à la création de l'Observatoire du Grand Montréal ou plus récemment à l'initiative des Indicateurs vitaux du Grand Montréal. Le PPMADR bâti sur ces acquis en proposant des indicateurs et des cibles renouvelées. Dans son ensemble, l'Ordre accueille favorablement cette évolution, tout en formulant quelques commentaires et questionnements.

Tout d'abord, les indicateurs et les cibles se trouvent éparpillés dans les différentes sections du document auxquels ils sont associés. Afin d'en faciliter la consultation, l'Ordre propose d'intégrer une nouvelle annexe afin de les présenter à un seul endroit. Cette annexe pourrait résumer les valeurs de départ des indicateurs ainsi que les tendances observées au courant des dernières années. Il serait également pertinent d'expliquer l'évolution de certains indicateurs par rapport à ceux du premier PMAD et, autant que possible, faciliter la comparaison des données à travers le temps, malgré le changement de définition de l'indicateur.

→ Recommandation 18 : Intégrer une nouvelle annexe au PMAD résumant les différents indicateurs et cibles faisant partie du monitoring métropolitain officiel.

L'Ordre trouve très intéressante la nouvelle cible d'accessibilité piétonnière, qui vise à ce que 70% de ménages des secteurs PIAT ait accès à pied à une gamme de services et de commerces de proximité. Même si cet indicateur composite est nécessairement réducteur, il s'agit d'une solution créative pour essayer de chiffrer une réalité plutôt complexe et parfois subjective. L'Ordre compte suivre son opérationnalisation en raison de son potentiel d'établir une bonne pratique à adopter plus largement. Nous sommes d'accord que les secteurs PIAT doivent être la priorité pour l'amélioration de l'accessibilité piétonnière, mais il serait avantageux de prévoir aussi des cibles – ne serait-ce que modestes – pour les secteurs qui sont hors PIAT tout en étant à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. L'important est que les indicateurs orientent les actions vers l'amélioration.

→ Recommandation 19 : Prévoir des cibles d'accessibilité piétonnière pour les secteurs urbains à l'extérieur des secteurs PIAT, sur le même modèle que les seuils de densité.

Une nouveauté du PPMADR est la redéfinition de l'indicateur et de la cible en matière de mobilité durable. Anciennement défini comme « la part modale du transport collectif à l'heure de pointe », le nouvel indicateur est maintenant « la part modale combinée des transport actifs et collectifs sur la journée ». Cette évolution est pertinente en soi, compte tenu de l'importance des transport actifs, l'arrimage avec la vision du PSD de l'ARTM, ainsi que l'attrait du télétravail et la diminution des déplacements pendulaires quotidiens. Cependant, ce changement soulève l'enjeu de la continuité des indicateurs dans le temps. À notre sens, il sera important de continuer à produire l'indicateur du premier PMAD pour en suivre l'évolution, même si la référence officielle pour le monitoring sera le nouvel indicateur.

→ Recommandation 20 : Continuer de produire l'indicateur de la part modale du transport collectif à l'heure de pointe du matin dans le but de suivre son évolution dans le temps.

Nous percevons un besoin pour des indicateurs et des cibles en lien avec deux autres sujets stratégiques : l'habitation et la localisation des nouveaux emplois. En matière d'habitation, dans le contexte d'une offre insuffisante, il faut une cible stratégique. Une possibilité pourrait être le nombre total de nouvelles unités de logement construites et l'objectif de l'atteinte d'une cible. Une cible en lien avec l'abordabilité du logement pourrait aussi être intéressante puisque la crise est surtout vécue par les citoyens comme étant une explosion du coût du logement.

À propos des emplois, en lien avec nos commentaires sur les pôles économiques, nous proposons la création d'un indicateur et d'une cible concernant leur localisation. Différentes options sont envisageables, que ce soit la localisation des nouveaux emplois à l'intérieur de secteurs ciblés ou bien leur densité dans les pôles économiques à densifier ou à diversifier.

→ Recommandation 21 : Intégrer deux nouveaux indicateurs et cibles stratégiques :

- **Le nombre total de nouvelles unités de logements construits, avec une cible permettant de retrouver l'abordabilité dans le marché ;**
- **Un indicateur à déterminer en lien avec la localisation des emplois dans des secteurs bien desservis par le réseau de transport collectif structurant.**

COMMENTAIRES CIBLÉS SUR LES CRITÈRES

Cette section formule des commentaires et des questionnements plus circonscrits et moins stratégiques, notamment concernant la formulation des différentes demandes et invitations aux MRC. Ils visent souvent à préciser davantage ce qui est attendu dans les SAD régis par le PMAD ou à pousser plus loin certaines réflexions.

ORIENTATION 1		
Critère	Thématique	Commentaires
1.1.1	Périmètre métropolitain	Nous appuyons fermement le choix de maintenir le périmètre métropolitain du premier PMAD, sans agrandissement.
1.1.3	Centralités	L'identification de centralités est incontournable ; cette invitation devrait plutôt constituer une attente avec des indications supplémentaires concernant la nature et l'étendue de ce qui est préconisé, dans une optique de précision des attentes et de facilitation de l'analyse de conformité.
1.1.4	Espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)	L'identification des ESR paraît capter les plus importantes zones commerciales monofonctionnelles de la CMM. Leur délimitation semble cependant plutôt conservatrice, visant essentiellement les centres commerciaux ou autres grands sites, mais excluant parfois les bandes commerciales adjacentes et autres zones de transition vers un tissu urbain plus résidentiel.

		Certains ESR pourraient être élargis pour comprendre ces secteurs.
1.2.1	Seuils maximaux de densité	Cette nouvelle notion est effectivement pertinente pour les secteurs mal desservis en transport collectif, les secteurs enclavés ou bien les poches d'urbanisation saute-mouton. Cependant, nous nous questionnons sur la mention des secteurs patrimoniaux qui devraient non pas être exclus de la densification, mais plutôt faire l'objet d'un encadrement plus serré (ex. PIIA) pour y assurer une intégration harmonieuse des nouveaux projets.
1.2.3	Planification des pôles économiques	Au-delà des commentaires de la section du mémoire sur les pôles économiques, la planification attendue de ces territoires doit viser leur intégration dans la trame urbaine ainsi que la diversification des activités pour ceux qui sont desservis par le transport collectif.
1.3.1	Planification des secteurs PIAT	Les nouvelles attentes associées à ce critère constituent une réponse pertinente à l'une des lacunes identifiées dans le premier PMAD, soit l'aménagement parfois défailant des aires TOD. Les objectifs mis de l'avant pour la planification détaillée des PIAT sont justes, mais nous proposons d'ajouter l'intégration des secteurs PIAT dans la trame urbaine environnante, pour favoriser une densification progressive et éviter des secteurs de forte densité en rupture avec les quartiers adjacents existants, comme c'est le cas actuellement de certaines aires TOD. Il pourrait aussi être intéressant de développer une

		<p>approche propre aux PIAT nécessitant une restructuration urbaine importante avant de pouvoir accueillir de nouveaux milieux de vie, que ce soit en termes de mise à niveau des réseaux d'eau, de remaniement des parcelles, de réduction de barrières, etc.</p> <p>Enfin, nous encourageons la CMM à faire un monitoring serré des démarches de planification détaillée demandées, y compris en définissant des cibles et des échéances pour l'élaboration et la mise en œuvre de celles-ci.</p>
1.3.1	Accessibilité piétonne	<p>Cette nouvelle section est très pertinente, particulièrement le nouvel indicateur d'accessibilité piétonne qui constitue une innovation prometteuse. La seule bonification que nous préconisons est l'ajout des garderies à la liste des services de proximité, en plus des écoles primaires et secondaires.</p> <p>Concernant les moyens attendus, nous constatons qu'il y a peu d'indications, ce qui mène à un questionnement sur l'éventuelle détermination de la conformité des SAD. Nous proposons quelques pistes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre de l'avant la notion de compacité des milieux, plus importante que la densité simple, pour l'accessibilité piétonne; ▪ Prévoir un diagnostic obligatoire des lacunes en accessibilité piétonne comme intrant aux PPU pour les secteurs PIAT;

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prévoir des mesures ou une planification visant à améliorer la connectivité de la trame des rues et la mise à niveau de l'aménagement du domaine public. ▪ Planifier les corridors scolaires de façon à assurer la sécurité des élèves et autres piétons vulnérables. <p>Enfin, il serait aussi pertinent d'intégrer des attentes, moins exigeantes, sur l'amélioration de l'accessibilité piétonne à l'extérieur des PIAT, mais à l'intérieur des périmètres d'urbanisation.</p>
1.3.1	Qualité des milieux de vie à l'intérieur des périmètres d'urbanisation	Nous croyons qu'il faut énoncer plus explicitement la nécessité d'intégrer les commerces et les services de proximité dans les milieux de vie et limiter leur présence dans les pôles commerciaux spécialisés, dans de réduire des distances à parcourir.
1.4.2	Réduction des terres en friche	L'enjeu du remembrement des terres morcelées en zone agricole et de la remise en culture nous paraît clé, notamment dans les secteurs les plus proches des périmètres d'urbanisation et donc sujets à des pressions spéculatives. Il serait pertinent d'intégrer une attente plus ferme en ce sens, par exemple en prescrivant un seuil minimal à acquérir plus élevé de superficies en friche, ce, dans un laps de temps plus court.
ORIENTATION 2		
Critère	Thématique	Commentaires
2.1.2	Accès aux pôles	Comme mentionné précédemment, l'évolution des

	d'emploi	attentes visant les pôles économiques est positive, mais il y a lieu d'aller plus loin. En lien avec l'analyse de l'accessibilité prévue à ce critère, il serait pertinent d'apporter des précisions concernant la méthodologie préconisée, en plus d'offrir un accompagnement aux MRC, comme c'est le cas actuellement pour la planification des aires TOD.
2.2.1	Mobilité active	<p>Il est très positif que l'approche Vision Zéro devienne la référence dans la CMM. Cependant, la formulation de cette attente reste assez générale et il sera important que la vision théorique se traduise en actions structurantes. En ce sens, nous recommandons de préciser sur ce qui est attendu dans les SAD. Parmi les possibilités :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un diagnostic du risque pour les usagers plus vulnérables; ▪ L'identification de secteurs, axes et intersections accidentogènes; ▪ L'identification des secteurs prioritaires où réaliser des interventions correctives, notamment dans les PIAT et les centralités.
2.4.3	Réduction de la congestion	Il est bien que cette section reconnaisse le lien entre l'auto solo et la congestion. Cependant, il est essentiel d'énoncer plus clairement que la cause principale de la congestion est la croissance du nombre de déplacements en véhicules privés notamment en auto solo et que, pour contrer la congestion, réduire, en termes absolus, le nombre de déplacements est incontournable.

ORIENTATION 3

Critère	Thématique	Commentaires
3.1.2	Milieux naturels d'intérêt métropolitain	L'évolution de l'approche de la conservation à l'échelle métropolitaine est pertinente en soi. Il serait toutefois bien de préciser la méthodologie utilisée pour déterminer quels sont les milieux naturels d'intérêt ainsi que les modalités éventuelles pour y intégrer de nouveaux territoires.
3.1.4	Milieux naturels identifiés par les MRC	Il manquerait environ 8 % pour atteindre la cible de 30 % du territoire métropolitain bénéficiant de mesures de protection, alors il est tout à fait pertinent de demander aux MRC d'identifier des territoires supplémentaires. Toutefois, il n'est pas clair de la manière dont la conformité des SAD sera déterminée. Il faudrait préciser l'ordre de grandeur du travail d'identification attendu. Parmi les pistes : un nombre minimal d'hectares à identifier par MRC ou bien une ventilation de la cible de 30 % par sous-secteur métropolitain.
3.1.7	Secteurs présentant un potentiel de requalification identifiés par les MRC	Tout comme pour le critère 3.1.4, il serait pertinent de préciser l'ordre de grandeur du travail d'identification attendu pour atteindre la conformité.
3.2.1	Encadrement des milieux naturels	Au-delà d'attentes relatives à la conservation des milieux, le PMAD pourrait comprendre des attentes facultatives visant à faciliter un plus grand accès à la

		nature, notamment par des moyens autres que l'auto solo.
3.2.3	Encadrement des secteurs présentant un potentiel de requalification	Selon nous, il y a une réflexion à faire sur la possibilité d'urbaniser certaines parties de terrains de golf, au-delà des 30% prévus, notamment selon leur localisation et leur potentiel (ou absence de potentiel) de connectivité écologique. Ainsi, il faudrait prévoir un mécanisme pour ouvrir la porte à un développement plus important des secteurs dans l'éventualité que certaines conditions soient réunies (desserte en transport collectif, conservation des éléments écologiques de plus grande valeur, planification d'ensemble selon des principes d'aménagement durable, etc.).
3.3.1	Canopée	Les attentes portant sur la canopée du grand Montréal sont pertinentes et l'Ordre salue l'élargissement de la notion des bois et corridors forestiers métropolitains du premier PMAD pour y inclure aussi les territoires urbanisés. Au-delà de la canopée, il serait également intéressant d'intégrer dans le PMADR une réflexion sur l'artificialisation des sols, dans une optique de zéro net artificialisation.
3.4.3	Montérégiennes	Cette nouvelle disposition est pertinente, la densification devant se faire dans le respect des paysages emblématiques. Toutefois l'Ordre croit qu'il s'agit surtout d'assurer un encadrement adéquat et une stratégie d'intégration adaptée, plutôt que de soustraire des secteurs aux attentes de densification.

CONCLUSION

Le PPMADR soumis à la consultation est un document de qualité qui propose plusieurs bonifications et ajustements par rapport au PMAD en vigueur. L'Ordre estime qu'il s'agit d'une base solide qui, même dans sa forme actuelle, permettra d'améliorer les pratiques en aménagement du territoire dans le grand Montréal. Cependant, il compte quelques angles morts qui gagneraient à être abordés dans la version finale du document.

La réconciliation avec les peuples autochtones est un sujet sociétal incontournable qui doit être inclus dans le document, même si ce n'est pas sa vocation d'y apporter des solutions globales. L'habitation est un autre sujet crucial. Les textes de contextualisation sont lucides à ce sujet et les nouvelles attentes en lien avec le logement social et abordable sont encourageantes, mais le PMAD gagnerait à aborder plus directement la nécessité d'accroître substantiellement l'offre en habitation pour répondre adéquatement à la crise. Enfin, un système d'encadrement de la localisation des emplois est un élément manquant de la stratégie TOD et une précondition pour un réel transfert modal.

Enfin, l'Ordre préconise des bonifications plus ciblées en lien avec une diversité de sujets dont la stratégie de consolidation urbaine, la planification de la mobilité, la ressource en eau, ainsi que les indicateurs et les cibles. Ces ajouts permettront de penser le développement en respectant la notion de création de milieux de vies complets.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

- **Recommandation 1** : Adopter le Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADR) en y apportant des bonifications pour mieux répondre aux défis actuels.
- **Recommandation 2** : Intégrer dans le PMAD une meilleure reconnaissance des peuples autochtones actuellement et historiquement présents dans la région du Grand Montréal et prévoir une démarche de rapprochement en vue de l'intégration de leurs préoccupations.
- **Recommandation 3** : Intégrer au PMAD un mécanisme permettant de prioriser certains PIAT ayant le plus grand potentiel de consolidation. Ce mécanisme pourrait prendre l'une de ces deux formes :
 - L'identification de PIAT prioritaires pour les démarches de planification du critère 1.3.1;
 - L'intégration dans le critère 1.1.3 d'une attente supplémentaire afin que les SAD prévoient une priorisation ou un phasage du redéveloppement des différents PIAT présents sur le territoire de la MRC ou de l'agglomération.
- **Recommandation 4** : Mettre en place un mécanisme afin de privilégier les typologies de densité moyenne à moyenne-élevée à l'intérieur des secteurs PIAT. Il pourrait prendre la forme de planchers de densité, un système axé sur le nombre d'unités d'habitation à recevoir par PIAT, un bien un autre modèle à réfléchir.
- **Recommandation 5** : Assurer un arrimage serré des seuils de densité avec le niveau de services des transport collectifs, en revoyant à la hausse les seuils des secteurs PIAT périphériques associés au REM et à la baisse ceux associés aux lignes de train de banlieue peu fréquentes.
- **Recommandation 6** : Hausser les seuils de densité hors PIAT dès l'entrée en vigueur du PMADR et réserver la mécanique du rehaussement progressif ou différé à des secteurs précis ayant des spécificités qui le justifient.

- **Recommandation 7** : Développer de nouveaux programmes afin de soutenir la densification des secteurs PIAT et de récompenser l'atteinte des cibles.
- **Recommandation 8** : Établir une nouvelle attente prévoyant la réduction, voire l'abandon, des minimums de cases de stationnements dans les secteurs PIAT.
- **Recommandation 9** : Intégrer dans l'attente 1.2.1 une demande plus ferme de revoir les règlements de zonage afin de mettre fin, sauf dans des contextes précis et justifiés, au zonage unifamilial exclusif, dans le but de privilégier une mixité de typologies résidentielles et permettre l'installation de commerces de proximité.
- **Recommandation 10** : Intégrer une nouvelle attente facultative afin d'encourager une actualisation globale de la réglementation d'urbanisme dans une optique de faciliter les projets de densification.
- **Recommandation 11** : Intégrer un critère concernant l'augmentation de l'offre de logements ainsi que l'actualisation de la réglementation d'urbanisme afin de faciliter la concrétisation des projets résidentiels. Définir une nouvelle cible métropolitaine stratégique en lien avec la construction de nouvelles unités d'habitation.
- **Recommandation 12** : Intégrer dans le PMAD un système de gestion de la localisation des emplois, à l'instar de son système de gestion de la localisation des logements, afin de diriger la majorité des nouveaux emplois et la totalité des employeurs à forte densité, vers les secteurs bien desservis par le transport collectif.
- **Recommandation 13** : Créer un nouveau critère établissant des lignes directrices pour la localisation de nouvelles grandes superficies commerciales, à l'instar du critère 1.5.2 sur la localisation des nouvelles installations métropolitaines.
- **Recommandation 14** : Intégrer dans le PMAD un parti pris explicite en faveur de la réduction du nombre de déplacements en auto solo en chiffres absolus ainsi que du taux de motorisation.
- **Recommandation 15** : Poursuivre les représentations politiques en faveur d'un investissement massif en transport collectif, de l'optimisation des processus de planification et de la réalisation d'infrastructures, en plus de la mise en place de nouveaux mécanismes finançant la mobilité.

- **Recommandation 16** : Lors de la mise en œuvre du PMAD miser particulièrement sur le développement des infrastructures de mobilité active, dont le financement est plus facile à assurer.
- **Recommandation 17** : Intégrer un nouveau critère en lien avec la ressource en eau, avec une cartographie des secteurs problématiques et une prise en compte de cet enjeu dans l'identification des PIAT et des seuils de densité.
- **Recommandation 18** : Intégrer une nouvelle annexe au PMAD résumant les différents indicateurs et cibles faisant partie du monitoring métropolitain officiel.
- **Recommandation 19** : Prévoir des cibles d'accessibilité piétonnière pour les secteurs urbains à l'extérieur des secteurs PIAT, sur le même modèle que les seuils de densité.
- **Recommandation 20** : Continuer de produire l'indicateur de la part modale du transport collectif à l'heure de pointe du matin dans le but de suivre son évolution dans le temps.
- **Recommandation 21** : Intégrer deux nouveaux indicateurs et cibles stratégiques :
 - Le nombre total de nouvelles unités de logements construits, avec une cible permettant de retrouver l'abordabilité dans le marché ;
 - Un indicateur à déterminer en lien avec la localisation des emplois dans des secteurs bien desservis par le réseau de transport collectif structurant.

RÉDACTION

David Alfaró Clark, urbaniste

Conseiller aux affaires publiques et gouvernementales

