



COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

STRATÉGIE IMMOBILIÈRE POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

RAPPORT DE MANDAT

18 octobre 2012

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
LES TRAVAUX DE LA COMMISSION	3
Réflexions des membres de la Commission en ce qui a trait à la stratégie immobilière à mettre en place	4
1. Sur la nécessité de développer une stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal	4
2. Sur le contenu de la future stratégie	4
3. Sur les territoires admissibles au programme incitatif prévu à la stratégie immobilière	6
4. Sur les travaux admissibles à un financement.....	6
5. Sur les critères d’appréciation et de priorisation des projets.....	8
6. Sur le cadre financier et la répartition de l’aide financière	8
Recommandation de la Commission de l’aménagement.....	9
LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL PROPOSITION DE LA COMMISSION DE L’AMÉNAGEMENT	A
Les objectifs poursuivis.....	B
Les 5 axes d’intervention de la stratégie immobilière de la région métropolitaine de Montréal	B
Axe 1 : l’exercice de conformité des schémas d’aménagement et de développement des MRC et des agglomérations aux orientations, objectifs et critères du PMAD.....	C
Axe 2 : la signature d’ententes « Municipalités-CMM-MAMROT » visant la réalisation de projets résidentiels novateurs de démonstration dans les aires TOD	C
Axe 3 : l’acquisition de connaissances et sensibilisation.....	D
Axe 4 : la mise en place d’un programme incitatif s’adressant aux municipalités qui souhaitent réaliser un projet de développement ou de redéveloppement conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD	E
Axe 5 : l’adaptation des programmes gouvernementaux et l’harmonisation des interventions des partenaires publics.....	H
CONCLUSION	19
ANNEXE 1 : Document de consultation.....	20

INTRODUCTION

En mars 2012, la Commission de l'aménagement recevait, du comité exécutif, un mandat de travail visant à recommander une stratégie immobilière TOD (Transit-Oriented Development) et hors TOD pour la région métropolitaine de Montréal.

Mandat à la Commission de l'aménagement (extrait de la résolution CE12-042)

Mandat

Recommander une stratégie immobilière TOD et hors TOD pour la région métropolitaine de Montréal.

Modalités

Les recommandations de la Commission doivent assurer la conformité de la stratégie proposée aux orientations énoncées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté, le 8 décembre 2011, par le conseil de la Communauté.

Tout particulièrement, cette stratégie devra notamment contribuer aux objectifs suivants :

- l'amélioration de la qualité de vie urbaine par des aménagements distinctifs de l'espace public et bâti ainsi que par une plus grande mixité des fonctions permettant l'émergence d'une vie de quartier dynamique;
- l'augmentation du nombre de ménages et d'emplois localisés dans l'aire d'influence du réseau de transport collectif structurant;
- l'amélioration de l'accessibilité aux services de proximité par transport collectif et actif;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- l'optimisation des investissements publics tant municipaux que gouvernementaux;
- l'augmentation des valeurs foncières et une meilleure réponse aux besoins diversifiés en logement;
- l'amélioration de la santé publique en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les déplacements actifs (vélo, marche);
- la réduction des impacts de l'élargissement de l'empreinte urbaine sur les milieux naturels et agricoles.

Cette stratégie devra, entre autres, préciser les actions à entreprendre, les types de projets à considérer, le cadre financier mis en place ainsi que les partenaires sollicités.

Cette stratégie fait partie du plan d'action adopté, le 8 décembre 2011, pour assurer le suivi et la mise en œuvre du PMAD pour accompagner les MRC, les agglomérations et les municipalités dans l'atteinte des objectifs énoncés au PMAD et, plus particulièrement, ceux ayant trait à l'orientation suivante : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durable.

Cette orientation implique, notamment, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins de développement. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations actuelles et projetées de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et un rayon de cinq cents mètres autour des points d'accès aux services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD. Si l'ensemble des investissements demandés en matière de transport en commun se réalisait, cet objectif pourrait être haussé à près de 60 %. Selon les caractéristiques du milieu, une municipalité pourrait revoir à la hausse l'étendue des aires TOD autour de certains points d'accès.

Même si l'objectif d'orienter 40 %, voire 60 %, des nouveaux ménages dans les aires TOD était atteint, entre 130 000 et 190 000 ménages continueraient de se localiser ailleurs sur le territoire de la Communauté. Par conséquent, les choix d'urbanisation qui seront faits à l'égard des terrains vacants ou à redévelopper à l'extérieur des aires TOD seront également déterminants en ce qui a trait à l'utilisation plus rationnelle de l'espace à des fins urbaines et aux besoins d'expansion des périmètres d'urbanisation. Pour ce faire, le PMAD établit des seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD et demande aux municipalités régionales de comté (MRC) et aux agglomérations de consolider le tissu urbain existant.

Il va sans dire que le PMAD accorde une grande importance à la qualité des milieux de vie. La mise en œuvre du PMAD doit ainsi s'assurer de créer des milieux de vie inclusifs qui répondent aux besoins de tous les types de ménage en matière d'accessibilité au logement, d'emploi, de commerce, de service d'éducation et de santé, de loisir et de culture. Par conséquent, qu'ils soient situés à l'intérieur des aires TOD, au sein des corridors de transports en commun ou hors TOD, ces milieux de vie devront faire l'objet d'aménagements innovants de façon à contribuer au développement durable de la région.

Lors des consultations publiques réalisées à l'automne 2011 sur le PMAD, ces éléments ont fait l'objet d'un large consensus. Une grande majorité des intervenants appuient notamment l'approche TOD ainsi que l'importance accordée à une plus grande harmonisation de l'aménagement et de la planification du transport collectif en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens. Ces consultations ont, par ailleurs, fait ressortir l'importance d'assurer, au pourtour du territoire métropolitain, une cohérence quant aux règles et exigences en matière de gestion de l'urbanisation afin d'éviter les effets de débordement.

Étant donné les objectifs fixés au PMAD et les défis à relever en matière d'urbanisation, l'élaboration d'une stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal apparaît, dès lors, nécessaire. Cette stratégie s'inscrit en complémentarité des travaux réalisés par la Commission du transport sur les mesures de financement à privilégier pour assurer la réalisation du réseau de transports collectifs de la région et ceux en cours à la Commission du développement économique pour définir une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels. La mise en œuvre de cette stratégie sera également l'occasion de faire travailler ensemble les cinq secteurs de la Communauté et les différents partenaires engagés dans le développement de la région métropolitaine de Montréal.

LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Pour réaliser son mandat, la Commission de l'aménagement s'est réunie à cinq reprises entre les mois de juin et octobre 2012.

Dans le cadre de ses travaux, la Commission a notamment procédé à des consultations en ce qui a trait à la stratégie à mettre en place. Ces consultations se sont déroulées sur deux jours, soit le 27 août et le 7 septembre 2012, et ont permis à 14 experts et professionnels de s'exprimer sur les paramètres généraux de la stratégie. Pour ce faire, un document de consultation a préalablement été préparé et transmis aux différents participants (voir annexe 1). Les experts et professionnels rencontrés par la Commission œuvrent dans les organismes ou secteurs suivants :

- Vivre en ville (1 intervenant);
- Mission Design (1 intervenant);
- L'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec - région du Montréal métropolitain (2 intervenants);
- L'Ordre des urbanistes du Québec (1 intervenant);
- L'Ordre des architectes du Québec (2 intervenants);
- L'Association des aménagistes régionaux du Québec (1 intervenant);
- Les cinq secteurs géographiques de la CMM (6 intervenants).

Il est à noter que ces consultations se faisaient sous la forme de rencontres de travail et que les experts et professionnels s'exprimaient en leur nom puisqu'aucun mandat formel ne leur était donné par leur organisation.

Par ailleurs, à la demande de la Commission, une rencontre de travail a été tenue entre les professionnels du service de l'aménagement de la CMM et les intervenants des cinq secteurs géographiques de la CMM.

Dans leurs réflexions, les membres de la Commission ont également pu profiter des enseignements tirés de la mission d'étude réalisée du 5 au 8 juin dernier dans la région métropolitaine de Washington ainsi que des réflexions du forum d'échange sous le thème « les quartiers de type TOD pour la région de Montréal » qui s'est tenu à Montréal, le 17 octobre 2012.

Réflexions des membres de la Commission en ce qui a trait à la stratégie immobilière à mettre en place

1. Sur la nécessité de développer une stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal

La mise en place d'une stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal apparaît nécessaire afin d'atteindre les objectifs définis au PMAD et d'assurer un aménagement durable du territoire de la Communauté. Cette nécessité est partagée par l'ensemble des experts et professionnels rencontrés. À maintes reprises, il a également été souligné que cette stratégie s'insérerait parfaitement dans les préoccupations gouvernementales formulées au *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*.¹

Par ailleurs, étant donné que cette stratégie concerne la totalité du territoire urbanisé de la région métropolitaine, il n'est pas jugé opportun d'énoncer dans le titre de cette stratégie les notions de TOD et de hors TOD. Ces notions sont toutefois reprises dans la stratégie pour énoncer des préoccupations d'aménagement adaptées aux différents milieux.

2. Sur le contenu de la future stratégie

Dans le document de consultation transmis aux experts et professionnels rencontrés, trois axes d'intervention étaient proposés :

- **Axe 1** : l'exercice de conformité des schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations aux orientations, objectifs et critères du PMAD;
- **Axe 2** : la signature d'ententes « Municipalités-CMM-MAMROT » visant la réalisation de projets résidentiels novateurs de démonstration dans les aires TOD;
- **Axe 3** : la mise en place d'un programme incitatif s'adressant aux municipalités qui souhaitent réaliser un projet de développement ou de redéveloppement dans les aires TOD et les corridors de transport en commun identifiés dans le PMAD, ou un projet en voie d'obtenir une certification environnementale reconnue.

¹ Le *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* prévoit que : « Au-delà des actions visant des réductions plus immédiates des émissions de GES, le gouvernement du Québec appuiera également les municipalités qui souhaitent investir dans le développement durable de leurs collectivités, dans un contexte de changements climatiques. Ainsi, ces dernières pourront bénéficier d'un soutien financier pour la conception d'outils de planification de l'aménagement ainsi que pour l'élaboration de projets immobiliers ou d'aménagement dans une perspective de changements climatiques. La conception de projets d'aménagement durable (p. ex. écoquartiers, revitalisation des cœurs villageois et des quartiers centraux, densification et requalification, etc.) sera également soutenue. L'appui à ces projets sera assujéti à des critères d'écoconditionnalité tels que des seuils de densité, de mixité fonctionnelle et de couverture végétale. »

À la suite des travaux menés par la Commission, l'axe 3 doit être substantiellement modifié (voir ci-après le point traitant du territoire d'application des mesures prévues à la stratégie) et deux nouveaux axes doivent être ajoutés :

- **un axe visant l'acquisition de connaissance et la sensibilisation** afin notamment de :
 - maintenir à jour ou d'améliorer nos connaissances en matière de développement TOD et hors TOD dont, notamment, celles relatives aux dynamiques du marché résidentiel et aux outils stratégiques, fiscaux ou législatifs à mettre en place pour, notamment :
 - appuyer les MRC, les agglomérations et les municipalités dans l'atteinte des objectifs inscrits au PMAD ;
 - surmonter certains obstacles nuisant à l'émergence de projets innovants ;
 - soutenir le remembrement foncier ;
 - proposer des pistes pouvant servir à l'élaboration d'une stratégie d'acquisition foncière à l'échelle des municipalités, des agglomérations, des MRC ou de la Communauté ;
 - favoriser l'abordabilité résidentielle et, tout particulièrement, la construction ou l'acquisition de logements abordables pour certaines clientèles dont les jeunes familles ;
 - évaluer la pertinence de créer une certification environnementale adaptée au territoire québécois de façon à stimuler l'innovation dans la mise en œuvre de projets urbains² ;
 - sensibiliser les promoteurs et autres intervenants du marché de l'immobilier (banques, compagnies d'assurance, chambres de commerce, etc.) aux nouvelles réalités en matière d'aménagement du territoire.

Cet axe permettrait une mise à jour de la stratégie immobilière en fonction de l'avancement des connaissances et d'outils de suivi.

- **un axe visant l'adaptation des programmes gouvernementaux et l'harmonisation des interventions des partenaires publics** afin notamment de :
 - arrimer les réflexions et les actions de chacun;
 - adapter les divers programmes gouvernementaux existants de façon à appuyer la stratégie immobilière métropolitaine, voire revendiquer la création de nouveaux programmes, et ce, à la fois en matière d'infrastructures qu'en matière environnementale, sociale et culturelle. L'une des pistes de solution serait de créer « une prime à la planification intégrée aménagement/transport » qui prendrait en compte la valeur ajoutée pouvant être retirée d'une telle planification et, conséquemment, une partie des fonds de ces programmes y serait dédiée;
 - mettre à profit d'autres sources de financement public afin de bonifier l'enveloppe budgétaire de la stratégie;
 - adopter une politique de gestion des stationnements incitatifs métropolitains afin, notamment, de favoriser une utilisation optimale du sol et une intégration aux aménagements prévus pour créer des milieux de vie de qualité;
 - améliorer l'offre en transport en commun.

² Il est à noter que la plupart des intervenants, experts et représentants consultés ont démontré une certaine réserve quant aux certifications environnementales existantes, celles-ci étant le plus souvent peu adaptées au contexte québécois. Il a plutôt été suggéré que cette certification fasse l'objet d'une réflexion afin que la CMM puisse se doter de sa propre certification écologique (critères et processus d'évaluation). Cette réflexion pourrait également s'insérer dans une démarche plus large, regroupant des acteurs internationaux, dont les pays scandinaves, afin de mettre sur pied une « certification des pays nordiques ». Cette nouvelle certification pourrait être un moyen de créer davantage de consensus. Toutefois, pour que les promoteurs adhèrent à cette nouvelle certification, les règles à suivre doivent être clairement définies.

3. Sur les territoires admissibles au programme incitatif prévu à la stratégie immobilière

Le document préparé pour la consultation distinguait deux territoires admissibles au programme incitatif prévu à la stratégie immobilière :

- les aires TOD et les corridors de transport identifiés au PMAD;
- les secteurs situés à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport identifiés au PMAD.

À cet égard, il est important de rappeler que le PMAD ouvre la possibilité à l'identification de nouvelles aires TOD et de nouveaux corridors de transport. Ceci apparaît particulièrement important lorsqu'on considère que plusieurs MRC et agglomérations sont actuellement en réflexion pour s'approprier les orientations, les objectifs et les critères du PMAD et que ces réflexions pourraient se traduire par l'identification de nouvelles aires TOD et de nouveaux corridors. Par conséquent, il devrait être clair que les aires et les corridors considérés sont ceux identifiés au PMAD ainsi que ceux résultants d'une réflexion commune entre une MRC ou une agglomération donnée et la Communauté.

Quant aux secteurs situés à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport, le document de consultation proposait que les projets admissibles au programme incitatif à mettre en place soient uniquement ceux en voie d'obtenir une certification environnementale reconnue (LEED for Neighborhood Development, Collectivité Equilibrium). Or, étant donné les commentaires formulés en ce qui a trait aux certifications environnementales existantes et les objectifs inhérents au PMAD, il s'avère plus opportun que les projets admissibles au programme incitatif prévu à la stratégie immobilière soient ceux démontrant, d'une part, une intégration aménagement/transport facilitant un rabattement vers les aires TOD et les corridors de transport par un service de transport collectif et, d'autre part, une conception favorisant des milieux de vie axés sur la mixité fonctionnelle et sociale, le transport actif et une utilisation optimale de la ressource sol qui s'exprimerait par une hausse des densités cibles demandées au PMAD.

4. Sur les travaux admissibles à un financement

Le document préparé pour la consultation regroupait les travaux admissibles à un financement en deux volets :

- **volet 1** : soutien à la conception de projets;
- **volet 2** : soutien à la réalisation de projets.

Ces deux volets apparaissent pertinents. Le volet 1 vise à appuyer les municipalités qui entament la planification d'un projet de développement ou de redéveloppement dans un secteur admissible. Les travaux suivants pourraient notamment être admissibles à un financement:

- un concours d'idéation;
- un exercice innovant de consultation citoyenne;
- une vision d'aménagement;
- un plan directeur;
- une étude de marché;
- une étude de rentabilité fiscale.

Quant au volet 2, il vise à appuyer les municipalités qui souhaitent réaliser des travaux structurants visant le développement ou le redéveloppement d'un secteur admissible. Les consultations ayant servi à alimenter les travaux de la Commission ont permis de mieux cibler les travaux qui pourraient être admissibles à un financement.

Le tableau suivant permet de visualiser les différences entre le document déposé lors des consultations et ce qui serait maintenant admissible. Les différences s'expliquent par :

- la nécessité de retenir uniquement les travaux jugés les plus structurants ou ceux constituant de réelles bonifications aux travaux normaux d'une municipalité (réfection de rues, de trottoirs et de caniveaux) étant donné l'ampleur limitée des sommes disponibles;
- l'importance d'ajouter les travaux visant une meilleure intégration et gestion du stationnement au sein des aires TOD.

Travaux proposés au document de consultation	Travaux admissibles retenus
<ul style="list-style-type: none"> ▪ la réalisation d'aménagement incitant les commerçants locaux à rénover ou améliorer leur établissement; ▪ la réalisation d'aménagements visant la redéfinition fonctionnelle des segments industriels en déclin; ▪ l'amélioration des équipements municipaux; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ les travaux nécessaires pour soutenir une augmentation des densités résidentielles, une augmentation de la mixité fonctionnelle ou sociale et la requalification d'un secteur
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ les travaux favorisant une meilleure intégration et gestion du stationnement au sein des aires TOD (à savoir la création de stationnements étagés ou souterrains)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ les travaux d'aménagement distinctifs sur le domaine public contribuant à une meilleure intégration des modes de transports collectifs et actifs au sein des milieux de vie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ la réfection de rues, de trottoirs et de caniveaux; ▪ la création et l'aménagement de parcs et de places publiques; ▪ l'amélioration du mobilier urbain; ▪ la réalisation d'aménagements paysagers; ▪ un projet faisant partie d'un plan d'aménagement d'ensemble, d'un plan particulier d'urbanisme ou d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale réalisé en vertu d'un règlement adopté par la municipalité. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ les travaux d'aménagement de l'espace public (rue, trottoir, parc, jardin, place, etc.) lorsqu'il est clairement démontré qu'il s'agit de réelles bonifications aux travaux normaux d'une municipalité (caractère innovant des aménagements proposés et leur contribution à des milieux de vie durable)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ la priorité sera donnée aux travaux ne pouvant être couverts par un programme gouvernemental existant

5. Sur les critères d’appréciation et de priorisation des projets

Le document préparé pour la consultation proposait les critères d’appréciation suivants :

- le respect des orientations, objectifs et critères inscrits au PMAD dont le critère 1.1.3 sur l’aménagement des aires TOD;
- l’amélioration du domaine bâti, du cadre physique et du paysage urbain;
- la réalisation à court terme;
- l’effet de levier sur le développement;
- l’effet sur la mixité fonctionnelle et sociale au sein du secteur admissible (quartier);
- l’effet sur l’accessibilité au transport en commun;
- la contribution à l’optimisation de l’utilisation du sol;
- la rentabilité fiscale du projet.

À ces critères, doivent être ajoutés :

- la mise en place d’un partenariat public/privé favorisant une optimisation des dépenses publiques (à titre d’exemple, une entente relative à des travaux municipaux liant le promoteur et la municipalité);
- l’utilisation de matériaux durables et écoresponsables.

Tous ces critères seront pris en compte lors de l’analyse d’un projet. Toutefois, il n’apparaît pas souhaitable d’établir une pondération entre ces critères étant donné la diversité des territoires considérés et la répartition de l’aide financière exposée au prochain point qui établit, d’ores et déjà, certaines balises.

6. Sur le cadre financier et la répartition de l’aide financière

Étant donné l’ampleur des besoins, le document de consultation proposait que les projets sélectionnés soient financés à parts égales par le gouvernement du Québec (1/3), la Communauté (1/3) et les municipalités participantes (1/3). La somme qui serait demandée au gouvernement du Québec pourrait s’inscrire dans le *Plan d’action 2013-2020 sur les changements climatiques*. En effet, le budget 2012-2013 prévoit des investissements de 158 millions de dollars d’ici 2020 afin de créer des partenariats avec les collectivités et la société civile, soit 85 millions de dollars pour favoriser un aménagement durable du territoire et 73 millions de dollars pour mobiliser les acteurs québécois dans l’action. Pour stimuler les bonnes pratiques et l’innovation en aménagement du territoire, 85 millions sont ainsi prévus pour appuyer, notamment, les initiatives municipales de réduction des émissions de GES et les initiatives novatrices en matière d’urbanisme telles que le développement d’écoquartiers. Plus précisément, une approche intégrée en planification des transports et d’aménagement du territoire est jugée essentielle si l’on souhaite développer des solutions de rechange aux déplacements en auto solo et réduire les distances à parcourir pour les citoyens. Pour le gouvernement, il est nécessaire de contrôler l’étalement urbain en consolidant les zones urbaines existantes, en densifiant les secteurs centraux, en incitant une plus grande mixité des fonctions dans les quartiers (commerces, résidences, lieux de travail), et en assurant une meilleure planification des infrastructures de transport collectif.

En tenant compte que la population du territoire de la Communauté représente la moitié de la population du Québec, il est également proposé que la moitié du 85 millions de dollars prévus au budget 2012-2013 soit demandée au gouvernement dans le cadre du programme incitatif. Cette somme étant répartie sur 5 ans, le programme incitatif le serait aussi. Ainsi, considérant le financement tripartite, l'enveloppe budgétaire totale du programme s'élèverait à 126M \$.

Lors des consultations menées dans le cadre des travaux de la Commission, il a été proposé d'examiner la possibilité de bonifier cette enveloppe financière en brossant un inventaire des programmes gouvernementaux existants. Cet inventaire serait une opportunité d'évaluer la disponibilité d'autres financements gouvernementaux et d'examiner la possibilité de les adapter aux réalités de la stratégie immobilière. La réalisation de cet inventaire a été insérée à l'un des deux nouveaux axes dont il a été question au point 2 de cette section. Afin de créer des milieux de vie de qualité, cet inventaire concernerait à la fois les programmes gouvernementaux en matière d'infrastructures et ceux en matière environnementale, sociale et culturelle.

Quant à la répartition de l'aide financière entre les projets admissibles et entre les secteurs géographiques de la Communauté, elle apparaît nécessaire étant donné l'importance des besoins eu égard à l'enveloppe budgétaire disponible. Cette répartition demeure néanmoins complexe. Faut-il répartir la somme de manière équitable entre les cinq secteurs ou plutôt adopter une répartition au prorata du nombre d'aires TOD identifiées au PMAD par secteur? Faut-il prioriser, dans un premier temps, les projets situés dans les aires TOD et les corridors de transport au détriment des projets situés à l'extérieur de ces secteurs ?

Suite aux travaux menés par la Commission, une répartition équitable, au prorata de la population, entre les cinq secteurs est souhaitable :

- Agglomération de Montréal : 64 085 629 \$ (50,9 %)
- Couronne Nord : 18 686 263 \$ (14,8 %)
- Couronne Sud : 16 029 220 \$ (12,7 %)
- Laval : 13 641 228 \$ (10,8 %)
- Agglomération de Longueuil : 13 557 660 \$ (10,8 %)

Étant donné l'importance de canaliser la croissance dans les aires TOD et dans les corridors de transport associés au réseau de transport en commun métropolitain structurant tout en accordant une certaine souplesse afin de tenir compte des particularités propres à chaque territoire, le montant alloué aux différents secteurs sera réparti ainsi :

- un minimum de 60 % dans les aires TOD et dans les corridors de transport;
- un maximum de 40 % à l'extérieur des aires TOD.

Pour chaque projet admissible, le soutien à la conception (volet 1 du programme) ne pourra excéder 100 000 \$.

Recommandation de la Commission de l'aménagement

Eu égard aux commentaires formulés, la commission recommande la stratégie immobilière suivante.

LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL PROPOSITION DE LA COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) entré en vigueur en mars 2012 établit l'orientation suivante en matière d'urbanisation : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durable.

Cette orientation implique, notamment, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins de développement. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations actuelles et projetées de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et dans un rayon de cinq cents mètres autour des points d'accès aux services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development). Si l'ensemble des investissements demandés en matière de transport en commun se réalisait, cet objectif pourrait être haussé à près de 60 %. Selon les caractéristiques du milieu, une municipalité pourrait revoir à la hausse l'étendue des aires TOD autour de certains points d'accès.

Même si l'objectif de localiser 40 %, voire 60 %, des nouveaux ménages dans les aires TOD était atteint d'ici 2031, entre 130 000 et 190 000 ménages continueraient de se localiser ailleurs sur le territoire de la Communauté. Par conséquent, les choix d'urbanisation qui seront faits à l'égard des terrains vacants ou à redévelopper à l'extérieur des aires TOD seront déterminants en ce qui a trait à l'utilisation plus rationnelle de l'espace à des fins urbaines et aux besoins d'expansion des périmètres d'urbanisation. Ainsi, le PMAD établit des seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD et demande aux municipalités régionales de comté (MRC) et aux agglomérations de consolider le tissu urbain existant.

Il va sans dire que le PMAD accorde une grande importance à la qualité des milieux de vie. La mise en œuvre du PMAD doit ainsi s'assurer de créer des milieux de vie inclusifs qui répondent aux besoins de tous les types de ménage en matière d'accessibilité au logement, d'emploi, de commerce, de service d'éducation et de santé, de loisir et de culture. Par conséquent, qu'ils soient situés à l'intérieur des aires TOD, au sein des corridors de transports en commun ou hors TOD, ces milieux de vie devront faire l'objet d'aménagements innovants de façon à contribuer au développement durable de la région.

Lors des consultations publiques réalisées à l'automne 2011 sur le PMAD, ces éléments ont fait l'objet d'un large consensus. Une grande majorité des intervenants appuie notamment l'approche TOD ainsi que l'importance accordée à une plus grande harmonisation de l'aménagement et de la planification du transport collectif en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens. Ces consultations ont, par ailleurs, fait ressortir l'importance d'assurer, au pourtour du territoire métropolitain, une cohérence quant aux règles et exigences en matière de gestion de l'urbanisation afin d'éviter les effets de débordement.

Étant donné les objectifs fixés au PMAD et les défis à relever en matière d'urbanisation, l'élaboration d'une stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal apparaît, dès lors, nécessaire. Cette stratégie fait partie du plan d'action adopté, le 8 décembre 2011, pour assurer le suivi et la mise en œuvre du PMAD et pour accompagner les MRC, les agglomérations et les municipalités dans l'atteinte des objectifs énoncés au PMAD. Elle est complémentaire aux travaux réalisés par la Commission du transport sur les mesures de financement à privilégier

pour assurer la réalisation du réseau de transports collectifs de la région et ceux en cours à la Commission du développement économique pour définir une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels.

Les objectifs poursuivis

Les objectifs poursuivis par la mise en place de cette stratégie immobilière visent notamment à :

- assurer une gestion cohérente de l'urbanisation par une planification intégrée de l'aménagement et du transport afin, notamment d'augmenter le nombre de ménages et d'emplois localisés dans l'aire d'influence du réseau de transport collectif structurant;
- limiter la consommation d'espace par une densification des milieux de vie afin de réduire les impacts liés à l'élargissement de l'empreinte urbaine sur les milieux naturels et agricoles;
- promouvoir et développer l'utilisation des modes de transport collectif et actif;
- réduire les gaz à effet de serre;
- favoriser la décontamination, la réhabilitation ou la revitalisation de certains secteurs afin de construire la ville sur la ville et ainsi contribuer à une augmentation des valeurs foncières;
- favoriser une offre de logements diversifiée qui répond aux nouvelles tendances sociodémographiques ainsi qu'aux divers revenus;
- accroître l'accès aux services de proximité par transport collectif et actif,
- favoriser des milieux de vie sécuritaires et bien aménagés par un traitement distinctif de l'espace public et bâti ainsi que par une plus grande mixité des fonctions permettant l'émergence d'une vie de quartier dynamique;
- soutenir les municipalités qui adoptent un virage écoresponsable;
- protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel, bâti, paysager et culturel;
- améliorer la santé publique en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les déplacements actifs (vélo, marche).

Trois autres objectifs liés à des notions de gouvernance, de financement et de logistique peuvent également être évoqués, à savoir :

- réduire certains obstacles nuisant à l'émergence de projets innovants;
- favoriser les synergies et le partenariat de manière à arrimer les réflexions et les interventions dans un contexte de partenaires multiples;
- optimiser les investissements publics tant municipaux que gouvernementaux.

Les 5 axes d'intervention de la stratégie immobilière de la région métropolitaine de Montréal

Considérant les orientations, les objectifs et les critères du PMAD et son plan d'action 2012-2017, la stratégie immobilière de la région métropolitaine de Montréal se décline en cinq axes d'interventions.

Axe 1 : l'exercice de conformité des schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations aux orientations, objectifs et critères du PMAD

À compter de mars 2012, les MRC/agglomérations ont deux ans pour assurer une concordance aux orientations, objectifs et critères du PMAD, par la suite les municipalités ont à leur tour 6 mois pour assurer une concordance aux schémas modifiés. En somme, les orientations, les objectifs et les critères du PMAD seront pris en compte dans les outils et règlements d'urbanisme locaux d'ici septembre 2014.

Aussi, depuis l'entrée en vigueur du PMAD, toute modification à un schéma d'aménagement et de développement doit être réputée conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD pour que cette modification entre en vigueur.

Pour accompagner les MRC et les agglomérations dans leur exercice de concordance et leur modification de schéma, la CMM met à leur disposition un guide de référence afin de faciliter cet exercice et se propose de bonifier périodiquement ce guide par l'ajout d'exemples et de bonnes pratiques observées sur le territoire métropolitain.

Axe 2 : la signature d'ententes « Municipalités-CMM-MAMROT » visant la réalisation de projets résidentiels novateurs de démonstration dans les aires TOD

En mai 2012, le Comité exécutif autorisait la signature d'ententes visant la réalisation de projets novateurs de démonstration dans les aires TOD afin d'appuyer la conception de tels projets au sein des aires TOD qui contribueront à l'atteinte des objectifs inscrits au PMAD.

Un projet novateur est un projet qui s'appuie sur les principes du développement durable pour favoriser :

- la consolidation du tissu urbain existant et l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs déjà en place;
- la diminution de la dépendance à l'automobile, l'amélioration de l'accès au transport collectif et un meilleur partage de la voirie de façon à encourager les déplacements actifs;
- l'émergence d'une vie de quartier dynamique par la présence d'une mixité des usages;
- la mixité sociale par la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) qui répond aux besoins des différents types de ménages;
- la création d'un environnement urbain convivial pour les piétons par une implantation adéquate du cadre bâti ainsi qu'une facture architecturale diversifiée;
- l'aménagement d'espaces publics de qualité mettant en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements, etc.);
- la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel;
- la protection de l'environnement par des bâtiments durables, des bâtiments à haute performance énergétique, des mesures de récupération et la rétention des eaux pluviales, etc.

Ces ententes engagent les parties prenantes à :

- réaliser une planification détaillée pour le projet novateur de démonstration retenu comprenant notamment une vision d'ensemble pour l'aménagement de l'aire TOD, un plan directeur du projet, un échéancier de réalisation et une évaluation des coûts;
- appliquer les principes évoqués au critère 1.1.3 du PMAD dans l'élaboration de leur projet de démonstration;
- travailler de concert avec la Communauté et le bureau de projet pour chercher à optimiser l'application de ces principes.

Axe 3 : L'acquisition de connaissances et sensibilisation

Afin d'accompagner la mise en œuvre de cette stratégie et favoriser l'atteinte des objectifs énoncés, un comité de travail sera constitué pour, notamment :

- maintenir à jour ou d'améliorer nos connaissances en matière de développement TOD et hors TOD dont, notamment, celles relatives aux dynamiques du marché résidentiel et aux outils stratégiques, fiscaux ou législatifs à mettre en place pour, notamment :
 - appuyer les MRC, les agglomérations et les municipalités dans l'atteinte des objectifs inscrits au PMAD ;
 - surmonter certains obstacles nuisant à l'émergence de projets innovants ;
 - soutenir le remembrement foncier ;
 - proposer des pistes pouvant servir à l'élaboration d'une stratégie d'acquisition foncière à l'échelle des municipalités, des agglomérations, des MRC ou de la Communauté ;
 - favoriser l'abordabilité résidentielle et, tout particulièrement, la construction ou l'acquisition de logements abordables pour certaines clientèles dont les jeunes familles ;
- évaluer la pertinence de créer une certification environnementale adaptée au territoire québécois de façon à stimuler l'innovation dans la mise en œuvre de projets urbains ;
- sensibiliser les promoteurs et autres intervenants du marché de l'immobilier (banques, compagnies d'assurance, chambres de commerce, etc.) aux nouvelles réalités en matière d'aménagement du territoire.

Ce comité de travail regroupera divers partenaires, experts et intervenants des domaines de la planification, de l'aménagement, de l'immobilier ainsi que du développement social et culturel. Les coûts associés à ces travaux seront assumés à même le budget de la CMM.

Cet axe permettrait une mise à jour de la stratégie immobilière en fonction de l'avancement des connaissances et d'outils de suivi.

Axe 4 : la mise en place d'un programme incitatif s'adressant aux municipalités qui souhaitent réaliser un projet de développement ou de redéveloppement conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD

Ce programme s'adresse à l'ensemble des municipalités du territoire de la CMM. Il vise à appuyer les municipalités situées sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal dans la réalisation d'un projet de développement ou de redéveloppement s'inscrivant dans les orientations, objectifs et critères du PMAD.

Dans les aires TOD et corridors de transport identifiés au PMAD, ce programme vise à appuyer les municipalités dans la réalisation d'un projet de développement ou de redéveloppement dont l'aménagement est axé en fonction du transport en commun et des principes énoncés au critère 1.1.3 du PMAD (aménagement des aires TOD). À cet égard, il est important de rappeler que le PMAD ouvre la possibilité à l'identification de nouvelles aires TOD et de nouveaux corridors de transport. Ceci apparaît particulièrement important lorsqu'on considère que plusieurs MRC et agglomérations sont actuellement en réflexion pour s'approprier les orientations, les objectifs et les critères du PMAD et que ces réflexions pourraient se traduire par l'identification de nouvelles aires TOD et de nouveaux corridors. Par conséquent, les aires et les corridors considérés seront ceux identifiés au PMAD ainsi que ceux résultants d'une réflexion commune entre une MRC ou une agglomération donnée et la Communauté.

À l'extérieur des aires TOD et corridors de transport identifiés au PMAD, ce programme vise à appuyer les municipalités dans la réalisation d'un projet de développement ou de redéveloppement démontrant, d'une part, une intégration aménagement/transport facilitant un rabattement vers les aires TOD et les corridors de transport par un service de transport collectif et, d'autre part, une conception favorisant des milieux de vie axés sur la mixité fonctionnelle et sociale, le transport actif et une utilisation optimale de la ressource sol qui s'exprimerait par une hausse des densités cibles demandées au PMAD.

Les secteurs admissibles

Les secteurs admissibles doivent être situés à l'intérieur du périmètre métropolitain tel qu'identifié au PMAD en vigueur au moment de la demande d'aide financière.

Les travaux admissibles

Les travaux admissibles à un financement sont regroupés en deux volets :

- **volet 1** : soutien à la conception de projets;
- **volet 2** : soutien à la réalisation de projets.

Le **volet 1** vise à appuyer les municipalités qui entament la planification d'un projet de développement ou de redéveloppement dans un secteur admissible. Les travaux suivants sont notamment admissibles à un financement :

- un concours d'idéation;
- un exercice innovant de consultation citoyenne;
- une vision d'aménagement;
- un plan directeur;
- une étude de marché;
- une étude de rentabilité fiscale.

Quant au **volet 2**, il vise à appuyer les municipalités qui souhaitent réaliser des travaux structurants visant le développement ou le redéveloppement d'un secteur admissible. Les travaux suivants sont admissibles à un financement :

- les travaux nécessaires pour soutenir une augmentation des densités résidentielles, une augmentation de la mixité fonctionnelle ou sociale et la requalification d'un secteur;
- les travaux favorisant une meilleure intégration et gestion du stationnement au sein des aires TOD (à savoir la création de stationnements étagés ou souterrains);
- les travaux d'aménagement distinctifs sur le domaine public contribuant à une meilleure intégration des modes de transports collectifs et actifs au sein des milieux de vie;
- les travaux d'aménagement de l'espace public (rue, trottoir, parc, jardin, place, etc.) lorsqu'il est clairement démontré qu'il s'agit de réelles bonifications aux travaux normaux d'une municipalité (caractère innovant des aménagements proposés et de leur contribution à des milieux de vie durable).

Dans tous les cas, la priorité sera donnée aux travaux ne pouvant être couverts par un programme gouvernemental existant.

Les critères d'appréciation des projets

Tous les projets déposés pour une demande de financement devront respecter les orientations, objectifs et critères inscrits au PMAD dont le critère 1.1.3 sur l'aménagement des aires TOD. Chaque projet devra faire l'objet d'une présentation détaillée établie en fonction des critères d'appréciation suivants :

- l'amélioration du domaine bâti, du cadre physique et du paysage urbain;
- l'utilisation de matériaux durables et écoresponsables;
- l'apport du projet en matière de gestion environnementale;
- la réalisation à court terme;
- l'effet de levier sur le développement;
- l'effet sur la mixité fonctionnelle et sociale au sein du secteur admissible (quartier);
- l'effet sur l'accessibilité au transport en commun;
- la contribution à l'optimisation de l'utilisation du sol;
- la mise en place d'un partenariat public/privé favorisant une optimisation des dépenses publiques (à titre d'exemple, une entente relative à des travaux municipaux liant le promoteur et la municipalité);
- la rentabilité fiscale du projet.

Lors du dépôt d'un projet, la municipalité concernée devra démontrer, à l'étape de la conception, que ce projet respecte son plan d'urbanisme et, à l'étape de la réalisation, sa réglementation en vigueur afin de recevoir un financement.

Le cadre financier

Étant donné l'ampleur des besoins, il est proposé que les projets sélectionnés soient financés à parts égales par le gouvernement du Québec (1/3), la Communauté (1/3) et les municipalités participantes (1/3).

Eu égard au budget 2012-2013 du gouvernement du Québec, la somme qui lui serait demandée pourrait s'inscrire dans le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. En effet, ce budget prévoit des investissements de 158 millions de dollars d'ici 2020 afin de créer des partenariats avec les collectivités et la société civile, soit 85 millions de dollars pour favoriser un aménagement durable du territoire et 73 millions de dollars pour mobiliser les acteurs québécois dans l'action. Pour stimuler les bonnes pratiques et l'innovation en aménagement du territoire, 85 millions sont ainsi prévus pour appuyer, notamment, les initiatives municipales de réduction des émissions de GES et les initiatives novatrices en matière d'urbanisme telles que le développement d'écoquartiers. Plus précisément, une approche intégrée en planification des transports et d'aménagement du territoire est jugée essentielle si l'on souhaite développer des solutions de rechange aux déplacements en auto solo et réduire les distances à parcourir pour les citoyens. Pour le gouvernement, il est nécessaire de contrôler l'étalement urbain en consolidant les zones urbaines existantes, en densifiant les secteurs centraux, en incitant à une plus grande mixité des fonctions dans les quartiers (commerces, résidences, lieux de travail), et en assurant une meilleure planification des infrastructures de transport collectif. Il va sans dire que le programme incitatif proposé par la Communauté s'inscrit pleinement dans ce Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

En tenant compte que la population du territoire de la Communauté représente la moitié de la population du Québec, la moitié du 85 millions de dollars prévus au budget 2012-2013 est demandée au gouvernement dans le cadre du programme incitatif. Ainsi, considérant le financement tripartite, l'enveloppe budgétaire totale du programme s'élève à 126M \$, soit trois fois 42M \$.

L'enveloppe financière sera répartie au prorata de la population entre les cinq secteurs géographiques de la Communauté :

- Agglomération de Montréal : 64 085 629 \$ (50,9 %)
- Couronne Nord : 18 686 263 \$ (14,8 %)
- Couronne Sud : 16 029 220 \$ (12,7 %)
- Laval : 13 641 228 \$ (10,8 %)
- Agglomération de Longueuil : 13 557 660 \$ (10,8 %)

Étant donné l'importance de canaliser la croissance dans les aires TOD et dans les corridors de transport associés au réseau de transport en commun métropolitain structurant tout en accordant une certaine souplesse afin de tenir compte des particularités propres à chaque territoire, le montant alloué aux différents secteurs doit être réparti ainsi :

- un minimum de 60 % dans les aires TOD et dans les corridors de transport;
- un maximum de 40 % à l'extérieur des aires TOD.

Pour chaque projet admissible, le soutien à la conception (volet 1 du programme) ne pourra excéder 100 000 \$.

L'administration du programme

La gestion du programme serait sous la responsabilité de la Communauté métropolitaine de Montréal. Celle-ci serait accompagnée d'un comité consultatif composé d'un représentant :

- du ministère des Affaires municipales, des régions et de l'Occupation du territoire;
- du ministère des Transports;
- du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
- de l'Agence métropolitaine de transport;
- de chaque grand secteur de la CMM.

Chacun des secteurs géographiques aura la responsabilité de déposer à la Communauté le ou les projets qu'il souhaite faire financer. Afin de favoriser des projets pouvant avoir un effet de levier en matière d'innovation et de démonstration, le nombre de projets financés pour un secteur donné ne pourra dépasser cinq étant donné l'enveloppe financière disponible. Au besoin, après consultation de ses partenaires, la Communauté pourra demander à un secteur de déposer de nouvelles propositions si certains projets déposés ne répondent pas aux objectifs poursuivis par le programme.

Chaque projet fera l'objet d'un protocole d'entente énonçant des mesures de suivi et de reddition de compte.

Axe 5 : l'adaptation des programmes gouvernementaux et l'harmonisation des interventions des partenaires publics

Étant donné l'ampleur des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs poursuivis par cette stratégie, des travaux seront rapidement entrepris par la Communauté pour :

- évaluer la possibilité d'adapter les divers programmes gouvernementaux existants de façon à appuyer la stratégie immobilière métropolitaine, et ce, à la fois en matière d'infrastructures et en matière environnementale, sociale et culturelle³. Un ou des programmes en habitation, existants ou à créer, viseraient à soutenir la construction de logements abordables dédiés notamment aux ménages à faible revenu et aux familles avec enfants. L'une des pistes de solution serait de créer « une prime à la planification intégrée aménagement/transport » qui prendrait en compte la valeur ajoutée pouvant être retirée d'une telle planification et, conséquemment, une partie des fonds de ces programmes y serait dédiée;
- favoriser l'arrimage des réflexions et des actions de chacun des partenaires;
- évaluer la disponibilité d'autres financements publics afin de bonifier l'enveloppe budgétaire de la stratégie;
- adopter une politique de gestion des stationnements incitatifs métropolitains afin, notamment, de favoriser une utilisation optimale du sol et une intégration aux aménagements prévus pour créer des milieux de vie de qualité.

Pour ce faire, des représentations seront faites auprès du gouvernement et auprès de certains organismes publics, dont l'AMT. Les coûts associés à ces travaux seront assumés à même le budget de la CMM.

³À titre d'exemples :

- le programme Accès Logis pour favoriser l'inclusion du logement social et la mixité des typologies;
- le programme ClimatSol pour faciliter le redéveloppement des terrains contaminés.

CONCLUSION

La mise en place d'une stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal apparaît nécessaire afin d'atteindre les objectifs définis au PMAD et d'assurer un aménagement durable du territoire de la Communauté. Cette nécessité est partagée par l'ensemble des intervenants, experts et représentants rencontrés.

Pour ce faire, des représentations devront se faire rapidement auprès du gouvernement pour aller chercher, au minimum, la moitié des 85 millions de dollars disponibles au *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques* pour favoriser un aménagement durable du territoire et mettre en place le programme incitatif proposé (axe 4).

Les actions prévues en matière d'acquisition de connaissance et sensibilisation (axe 3) et d'adaptation des programmes gouvernementaux et d'harmonisation des interventions des partenaires publics (axe 5) devront également être planifiées et réalisées dans les plus brefs délais.

Par ailleurs, les projets de démonstrations (axe 2) doivent être conçus de façon à proposer de nouvelles avenues qui, tout en étant réalistes, seront porteuses de changement.

Quant aux MRC, agglomérations et municipalités, elles devront, afin que les orientations, les objectifs et les critères inscrits au PMAD puissent se traduire en de réelles avancées en matière d'aménagement et de développement, s'en tenir aux délais prescrits par la loi pour assurer leur concordance au PMAD.

ANNEXE 1 : Document de consultation



**Communauté métropolitaine
de Montréal**

COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT

**ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE IMMOBILIÈRE TOD ET HORS TOD
POUR LE GRAND MONTRÉAL**

DOCUMENT D'ORIENTATION À L'INTENTION DES INTERVENANTS CONSULTÉS

Le 15 août 2012

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
MISE EN CONTEXTE.....	2
LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE TOD ET HORS TOD	3
LES AXES D'INTERVENTION PROPOSÉS POUR LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE TOD ET HORS TOD	4
L'AXE 3 – PROPOSITION D'UN PROGRAMME INCITATIF	5
SUGGESTION DE QUESTIONS EN VUE DES RENCONTRES DE CONSULTATION.....	9
ANNEXE 1 : Mandat à la Commission de l'aménagement concernant une Stratégie immobilière TOD et hors TOD (extrait de la résolution CE12-042)	11
ANNEXE 2 : Axe 1 - L'exercice de concordance des schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations aux orientations, objectifs et critères du PMAD	13
ANNEXE 3 : Axe 2 - Des ententes « Municipalités-CMM-MAMROT » visant la réalisation de projets novateurs de démonstration dans les aires TOD	14
ANNEXE 4 : Critère 1.1.1 et carte des aires TOD du PMAD	15
ANNEXE 5 : Critère 1.1.3 du PMAD	17

INTRODUCTION

En mars dernier, la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal a reçu un mandat de travail visant à recommander une stratégie immobilière TOD (Transit-Oriented Development) et hors TOD pour la région métropolitaine de Montréal. Le mandat de la Commission est présenté à l'annexe 1.

Dans le cadre de ce mandat, elle procède à une consultation sur l'élaboration de cette stratégie et, plus particulièrement, sur l'amorce d'un programme incitatif.

Les intervenants, experts et représentants ciblés par la Commission, sont les suivants :

- le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire;
- le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
- Vivre en ville;
- Mission Design;
- l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec - région du Montréal métropolitain;
- l'Institut de développement urbain du Québec;
- l'Ordre des urbanistes du Québec;
- l'Ordre des architectes du Québec;
- l'Association des aménagistes régionaux du Québec.

En vue de cette consultation, un document d'orientation a été préparé. Ce document est confidentiel et ne peut être diffusé à un tiers ou cité. Il présente quelques éléments de réflexion et formule, à la fin, quelques questions pouvant servir à alimenter les discussions.

Notons que cette stratégie immobilière TOD (Transit-Oriented Development) et hors TOD pour la région métropolitaine de Montréal fait partie du plan d'action adopté le 8 décembre 2011 pour accompagner les MRC, les agglomérations et les municipalités dans l'atteinte des objectifs énoncés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

MISE EN CONTEXTE

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté en décembre 2011 établit l'orientation suivante en matière d'urbanisation : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durable.

Cette orientation implique, notamment, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins de développement. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon d'un kilomètre autour des stations actuelles et projetées de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development). Si l'ensemble des investissements demandés en matière de transport en commun se réalisait, cet objectif pourrait être haussé à près de 60 %.

Même si l'objectif de localiser 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD était atteint d'ici 2031, près de 200 000 ménages continueraient de se localiser ailleurs sur le territoire de la Communauté. Par conséquent, les choix d'urbanisation qui seront faits à l'égard des terrains vacants ou à redévelopper à l'extérieur des aires TOD seront déterminants en ce qui a trait à l'utilisation plus rationnelle de l'espace à des fins urbaines et aux besoins d'expansion en zone agricole. Ainsi, le PMAD établit des seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD et demande aux municipalités régionales de comté (MRC) et aux agglomérations de consolider le tissu urbain existant.

Lors des consultations publiques réalisées à l'automne 2011, cette orientation ainsi que les critères qui lui sont associés ont fait l'objet d'un large consensus. Une grande majorité des intervenants appuient l'approche TOD ainsi que l'importance accordée à une plus grande harmonisation de l'aménagement et de la planification du transport collectif en vue d'améliorer la qualité de vie des citoyens. Les consultations ont par ailleurs fait ressortir l'importance d'assurer des milieux de vie inclusifs qui répondent aux besoins de tous les types de ménages en termes d'accessibilité au logement, aux emplois, aux services de loisir, d'éducation, de santé et de consommation.

LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE TOD ET HORS TOD

Considérant le contexte entourant la mise en place de cette stratégie immobilière TOD et hors TOD, les objectifs suivants sont proposés :

- assurer une gestion cohérente de l'urbanisation par une planification intégrée aménagement / transport,
- limiter la consommation d'espace par une densification des milieux de vie,
- promouvoir et développer l'utilisation des modes de transport collectif et actif,
- favoriser la décontamination, la réhabilitation ou la revitalisation de certains secteurs afin de construire la ville sur la ville,
- favoriser une offre de logements diversifiée qui répond aux nouvelles tendances sociodémographiques ainsi qu'aux divers revenus,
- accroître l'accès aux services de proximité,
- favoriser des milieux de vie sécuritaires et bien aménagés,
- soutenir les municipalités qui adoptent un virage écoresponsable,
- protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel, bâti et paysager.

Deux autres objectifs liés à des notions de gouvernance, de financement et de logistique peuvent également être évoqués, à savoir :

- réduire certains obstacles nuisant à l'émergence de projets novateurs,
- favoriser les synergies et le partenariat de manière à arrimer les réflexions et les interventions dans un contexte de partenaires multiples.

LES AXES D'INTERVENTION PROPOSÉS POUR LA STRATÉGIE IMMOBILIÈRE TOD ET HORS TOD

Considérant les orientations, les objectifs et les critères du PMAD et du plan d'action 2012-2017, trois axes d'interventions sont proposés pour la stratégie immobilière TOD et hors TOD. La présente consultation porte principalement sur le troisième axe.

Les trois axes mis de l'avant sont les suivants:

- **Axe 1** : l'exercice de conformité des schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations aux orientations, objectifs et critères du PMAD (voir l'annexe 2);
- **Axe 2** : des ententes « Municipalités-CMM-MAMROT » visant la réalisation de projets résidentiels novateurs de démonstration dans les aires TOD (voir l'annexe 3);
- **Axe 3** : un programme incitatif s'adressant aux municipalités qui souhaitent réaliser un projet de développement ou de redéveloppement dans les aires TOD et les corridors de transport en commun identifiés dans le PMAD ou de projet en voie d'obtenir une certification environnementale reconnue (voir ci-après).

D'autres actions menées par la Communauté viendront également appuyer cette stratégie dont celles ayant pour objectif de proposer des adaptations aux programmes d'aide gouvernementaux existants pour :

- favoriser l'inclusion du logement social et la mixité des typologies (Accès Logis);
- faciliter le redéveloppement des terrains contaminés (programme ClimatSol);
- encourager des aménagements durables et de qualité (dont la relance du Programme de renouveau urbain et villageois).

L'AXE 3 – PROPOSITION D'UN PROGRAMME INCITATIF

La consultation de la Commission de l'aménagement porte principalement sur le 3e axe proposé pour la stratégie immobilière TOD et hors TOD, à savoir : un programme incitatif visant la réalisation de projets de développement ou de redéveloppement dans les aires TOD et les corridors de transport en commun identifiés dans le PMAD ou de projets en voie d'obtenir une certification environnementale reconnue. Ce programme s'adresserait à l'ensemble des municipalités du territoire de la CMM.

Les paramètres généraux proposés pour ce programme incitatif sont les suivants :

SECTEURS ADMISSIBLES

Les secteurs admissibles au financement doivent être situés à l'intérieur du périmètre métropolitain tel qu'identifié au PMAD en vigueur au moment de la demande d'aide financière.

OBJECTIFS

Dans les aires TOD et corridors de transport identifiés au PMAD (voir l'annexe 4) :

- appuyer les municipalités dans la réalisation d'un projet de développement ou de redéveloppement dont l'aménagement est axé en fonction du transport en commun et des principes énoncés au critère 1.1.3 du PMAD (voir annexe 5);

À l'extérieur des aires TOD et corridors de transport identifiés au PMAD :

- appuyer les municipalités dans la réalisation d'un projet en voie d'obtenir une certification environnementale reconnue (LEED for Neighborhood Development, Collectivité Equilibrium).

VOLETS

- Volet 1 : soutien à la conception de projets;
- Volet 2 : soutien à la réalisation de projets.

LES DÉPENSES ADMISSIBLES

Volet 1 : Soutien à la conception de projets

- Ce volet viserait à appuyer les municipalités qui entament la planification d'un projet de développement ou de redéveloppement dans un secteur admissible.
- À titre d'exemple, les travaux suivants seraient admissibles à un financement:
 - un concours d'idéation;
 - une vision d'aménagement;
 - un plan directeur;
 - une étude de marché;
 - une étude de rentabilité fiscale.

- Dix pour cent (10 %) de l'enveloppe annuelle serait, au maximum, consacré à ce volet.

Volet 2 : Soutien à la réalisation de projets

- Ce volet viserait à appuyer les municipalités qui souhaiteraient réaliser des travaux structurants visant le développement ou le redéveloppement d'un secteur admissible.
- À titre d'exemple, les travaux suivants seraient admissibles à un financement :
 - la réfection de rues, de trottoirs et de caniveaux;
 - la création et l'aménagement de parcs et de places publiques;
 - l'amélioration du mobilier urbain;
 - la réalisation d'aménagements paysagers;
 - l'amélioration des équipements municipaux;
 - la réalisation d'aménagement incitant les commerçants locaux à rénover ou améliorer leur établissement;
 - la réalisation d'aménagements visant la redéfinition fonctionnelle des segments industriels en déclin;
 - un projet faisant partie d'un plan d'aménagement d'ensemble, d'un plan particulier d'urbanisme ou d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale réalisé en vertu d'un règlement adopté par la municipalité.

LES CRITÈRES D'APPRÉCIATION ET DE PRIORISATION DES PROJETS

Les projets de développement ou de redéveloppement seraient appréciés et priorisés sur la base des critères suivants :

- respect des orientations, objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement dont le critère 1.1.3 (voir l'annexe 5);
- amélioration du domaine bâti, du cadre physique et du paysage urbain;
- réalisation à court terme;
- effet de levier sur le développement;
- effet sur la mixité fonctionnelle et sociale au sein du secteur admissible (quartier);
- effet sur l'accessibilité au transport en commun;
- contribution à l'optimisation de l'utilisation du sol;
- la rentabilité fiscale du projet.

CADRE FINANCIER

Étant donné l'ampleur des besoins, il est proposé que les projets sélectionnés soient financés à parts égales par le gouvernement du Québec (1/3), la Communauté (1/3) et les municipalités participantes (1/3).

Eu égard au budget 2012-2013 du gouvernement du Québec, la somme qui lui serait demandée pourrait s'inscrire dans le *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*. En effet, ce budget prévoit des investissements de 158 millions de dollars d'ici 2020 afin de créer des partenariats avec les collectivités et la société civile, soit 85 millions de dollars pour favoriser un aménagement durable du territoire et 73 millions de dollars pour mobiliser les acteurs québécois dans l'action. Pour stimuler les bonnes pratiques et l'innovation en aménagement du territoire, 85 millions sont ainsi prévus pour appuyer, notamment, les initiatives municipales de réduction des émissions de GES et les initiatives novatrices en matière d'urbanisme telles que le développement d'écoquartiers. Plus précisément, une approche intégrée en planification des transports et d'aménagement du territoire est jugée essentielle si l'on souhaite développer des solutions de rechange aux déplacements en auto solo et réduire les distances à parcourir pour les citoyens. Pour le gouvernement, il est nécessaire de contrôler l'étalement urbain en consolidant les zones urbaines existantes, en densifiant les secteurs centraux, en incitant une plus grande mixité des fonctions dans les quartiers (commerces, résidences, lieux de travail), et en assurant une meilleure planification des infrastructures de transport collectif. Il va sans dire que le programme incitatif proposé par la Communauté s'inscrit pleinement dans ce *Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques*.

En tenant compte que la population du territoire de la Communauté représente la moitié de la population du Québec, il est également proposé que la moitié du 85 millions de dollars prévus au budget 2012-2013 soit demandée au gouvernement dans le cadre du programme incitatif. Cette somme étant répartie sur 5 ans, le programme incitatif le serait aussi.

GESTION DU PROGRAMME

La gestion du programme serait sous la responsabilité de la Communauté métropolitaine de Montréal. Celle-ci serait accompagnée d'un comité consultatif composé d'un représentant :

- du ministère des Affaires municipales, des régions et de l'Occupation du territoire;
- du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
- de l'Agence métropolitaine de transport;
- de chaque grand secteur de la CMM.

SUGGESTION DE QUESTIONS EN VUE DES RENCONTRES DE CONSULTATION

Les questions qui suivent sont proposées pour orienter les discussions lors des rencontres de consultation. Tel que mentionné précédemment, les échanges porteront principalement sur la mise en place d'un programme incitatif (l'axe 3 de la stratégie). Ces rencontres permettront d'alimenter la poursuite des travaux de la Commission.

QUESTION 1 : La stratégie immobilière TOD et hors TOD visent à sensibiliser et promouvoir de nouvelles approches en matière d'aménagement. Considérant l'orientation du PMAD « un Grand Montréal avec des milieux de vie durables » ainsi que les objectifs liés à une urbanisation optimale de l'espace (densification, hausse de la part modale du TC, protection des milieux naturels, des paysages et du patrimoine bâti, etc.), croyez-vous que cette stratégie puisse contribuer à l'atteinte de ces objectifs? Doit-on envisager d'autres axes d'intervention afin de compléter ceux qui ont été présentés?

QUESTION 2 : L'axe 2 « projets de démonstration dans les aires TOD» est déjà entrepris. Considérant que le PMAD fixe l'objectif d'accueillir 40 % de la croissance de ménages au sein des aires TOD laissant, par conséquent, 60 % de la croissance à l'extérieur des aires, devrait-on entreprendre, dans un deuxième temps, des projets de démonstration à l'extérieur de ces aires pour y favoriser l'émergence de projets novateurs?

QUESTION 3 : L'axe 3 « programme incitatif » propose d'accorder une aide financière et technique à des projets de développement au sein des aires TOD ainsi qu'à des projets de développement avec une plus-value environnementale. Selon vous, est-ce que la mise en place d'un tel programme est un incontournable pour assurer la mise en œuvre du PMAD? Est-ce que les paramètres généraux du programme sont, selon vous, appropriés?

QUESTION 3A : Le programme proposé comporte deux volets, soit l'un pour la conception de projets et l'autre pour la réalisation. Cette approche vous paraît-elle appropriée ?

QUESTION 3B : Considérant que le PMAD accorde une grande importance aux aires TOD, devrait-on prioriser davantage ces aires jusqu'à exclure l'admissibilité de tout projet qui serait à l'extérieur de ces aires?

QUESTION 3C : Le cadre financier proposé vous paraît-il adéquat? Plus précisément, est-ce que le partage des dépenses proposé (1/3 gouvernement, 1/3 CMM et 1/3 municipalités participantes), l'ampleur de la somme qui serait demandée au gouvernement (environ 42 M\$), sa répartition sur 5 ans ainsi que l'attribution d'un maximum de 10 % à la conception (volet 1), vous semblent adéquats? À titre d'information, notons que le *Programme de renouveau urbain et villageois* mis en place par le gouvernement au début des années 2000 avait accordé à la région métropolitaine de Montréal une somme de 50 millions de dollars (contribution gouvernementale uniquement – une contribution municipale équivalente était également demandée).

QUESTION 3D : Selon vous, est-ce que l'enveloppe budgétaire devrait être répartie au préalable entre les cinq secteurs de la CMM (couronne nord, couronne sud, Laval, Longueuil et Montréal)? Si oui, la répartition de l'enveloppe devrait-elle prendre en considération la répartition des aires TOD au sein de ces secteurs (voir la carte à l'annexe 4) ou d'autres facteurs de répartition?

QUESTION 3E : Pour encadrer l'analyse des projets soumis à une demande de financement, une série de critères d'appréciation est proposée. Ces critères n'ont pas été pondérés. Selon vous, est-ce que les critères énumérés sont appropriés? Devraient-ils être pondérés? Si oui, quels critères devraient être prépondérants?

ANNEXE 1 : Mandat à la Commission de l'aménagement concernant une Stratégie immobilière TOD et hors TOD (extrait de la résolution CE12-042)**MANDAT**

Recommander une stratégie immobilière TOD et hors TOD pour la région métropolitaine de Montréal.

MODALITÉS

Les recommandations de la Commission doivent assurer la conformité de la stratégie proposée aux orientations énoncées dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* adopté, le 8 décembre 2011, par le conseil de la Communauté.

Tout particulièrement, cette stratégie devra notamment contribuer aux objectifs suivants :

- l'amélioration de la qualité de vie urbaine par des aménagements distinctifs de l'espace public et bâti ainsi que par une plus grande mixité des fonctions permettant l'émergence d'une vie de quartier dynamique;
- l'augmentation du nombre de ménages et d'emplois localisés dans l'aire d'influence du réseau de transport collectif structurant;
- l'amélioration de l'accessibilité aux services de proximité par transport collectif et actif;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- l'optimisation des investissements publics tant municipaux que gouvernementaux;
- l'augmentation des valeurs foncières et une meilleure réponse aux besoins diversifiés en logement;
- l'amélioration de la santé publique en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les déplacements actifs (vélo, marche);
- la réduction des impacts de l'élargissement de l'empreinte urbaine sur les milieux naturels et agricoles.

Cette stratégie devra, entre autres, préciser les actions à entreprendre, les types de projets à considérer, le cadre financier mis en place ainsi que les partenaires sollicités.

Pour la réalisation de ce mandat, la Commission pourra consulter, au besoin, des intervenants municipaux du territoire, des experts du développement urbain ainsi que des représentants de la société civile.

ÉCHÉANCIER

La Commission doit déposer au Comité exécutif ses recommandations au plus tard le 4 octobre 2012.

ANNEXE 2 : Axe 1 - L'exercice de concordance des schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations aux orientations, objectifs et critères du PMAD

À compter de mars 2012, les MRC/agglomérations ont deux ans pour assurer une concordance aux orientations, objectifs et critères du PMAD, par la suite les municipalités ont à leur tour 6 mois pour assurer une concordance aux schémas modifiés. En somme, les orientations, les objectifs et les critères du PMAD seront pris en compte dans les outils et règlements d'urbanisme locaux d'ici septembre 2014.

Aussi, depuis l'entrée en vigueur du PMAD, toute modification à un schéma d'aménagement et de développement doit être réputée conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD pour que cette modification entre en vigueur.

Pour accompagner les MRC et les agglomérations dans leur exercice de concordance et leur modification de schéma, la CMM met à leur disposition un guide de référence afin de faciliter cet exercice et se propose de bonifier périodiquement ce guide par l'ajout d'exemples et de bonnes pratiques observées sur le territoire métropolitain.

ANNEXE 3 : Axe 2 - Des ententes « Municipalités-CMM-MAMROT » visant la réalisation de projets novateurs de démonstration dans les aires TOD

En mai dernier, le Comité exécutif autorisait la signature d'ententes visant la réalisation de projets novateurs de démonstration dans les aires TOD afin d'appuyer la conception de projets novateurs au sein des aires TOD qui contribuent à l'atteinte des objectifs inscrits au PMAD.

Un projet novateur est un projet qui s'appuie sur les principes du développement durable pour favoriser :

- la consolidation du tissu urbain existant et l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs déjà en place;
- la diminution de la dépendance à l'automobile, l'amélioration de l'accès au transport collectif et un meilleur partage de la voirie de façon à encourager les déplacements actifs;
- l'émergence d'une vie de quartier dynamique par la présence d'une mixité des usages;
- la mixité sociale par la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) qui répond aux besoins des différents types de ménages;
- la création d'un environnement urbain convivial pour les piétons par une implantation adéquate du cadre bâti ainsi qu'une facture architecturale diversifiée;
- l'aménagement d'espaces publics de qualité mettant en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements, etc.);
- la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel;
- la protection de l'environnement par des bâtiments durables, des bâtiments à haute performance énergétique, des mesures de récupération et la rétention des eaux pluviales, etc.

Ces ententes engagent les parties prenantes à :

- réaliser une planification détaillée pour le projet novateur de démonstration retenu comprenant notamment une vision d'ensemble pour l'aménagement de l'aire TOD, un plan directeur du projet, un échéancier de réalisation et une évaluation des coûts;
- appliquer les principes évoqués au critère 1.1.3 du PMAD dans l'élaboration de leur projet de démonstration;
- travailler de concert avec la Communauté et le bureau de projet pour chercher à optimiser l'application de ces principes.

ANNEXE 4 : Critère 1.1.1 et cartes des aires TOD du PMAD

« *La localisation des aires TOD*

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement identifie tous les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et en développement (voir critère 2.1.1) comme aires à densifier et à urbaniser suivant l'approche de planification intégrée aménagement/transport TOD.

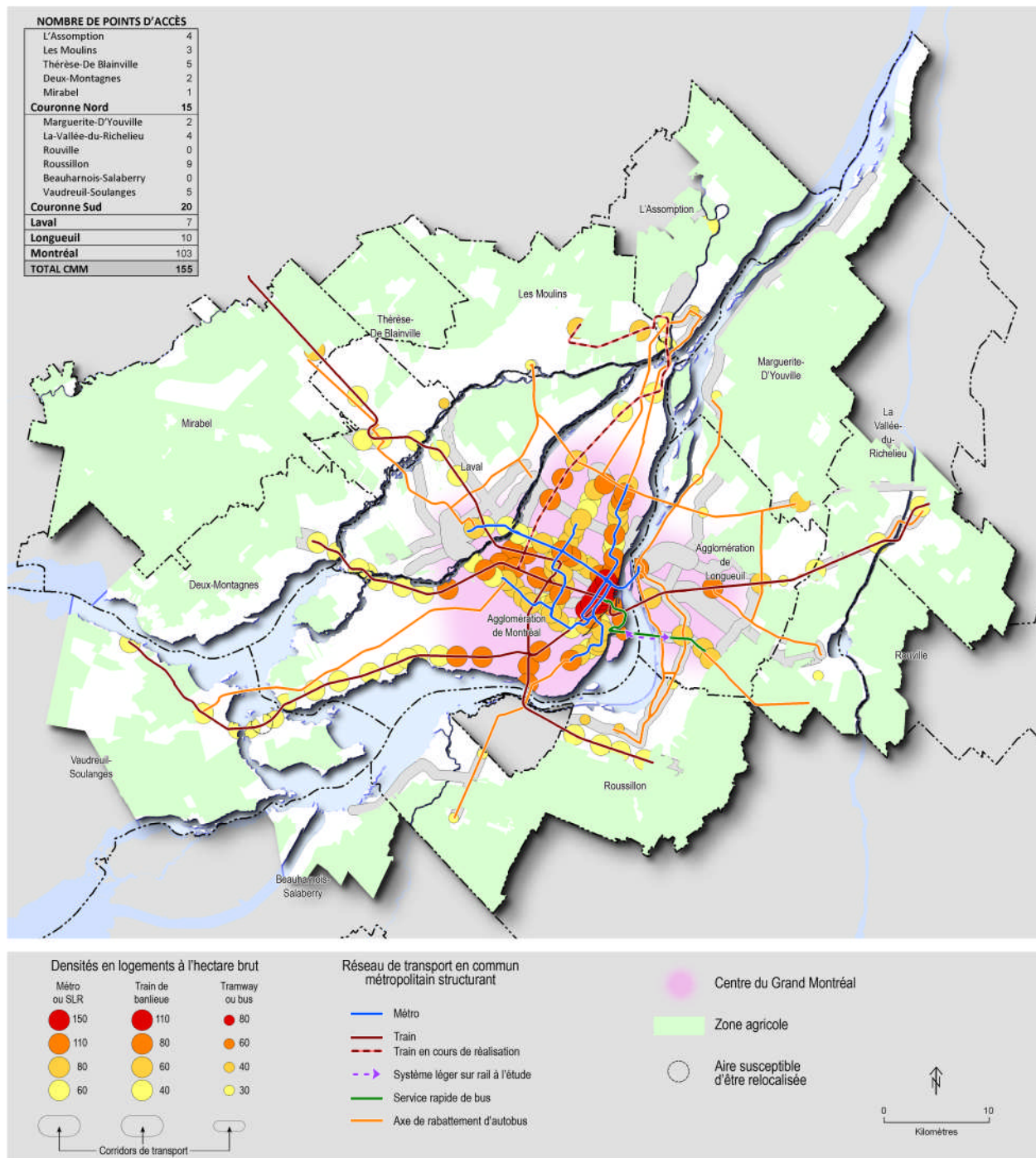
En ce qui a trait aux portions du réseau de transport en commun métropolitain structurant qui sont à l'étude ainsi que pour les axes de rabattement, le PMAD détermine des corridors de transport comme aires potentielles d'urbanisation et de densification en tenant compte du niveau de service actuel et projeté.

L'étendue de l'aire du TOD est définie selon le type de desserte (infrastructure de transport collectif) :

- *Métro, train de banlieue et SLR : dans un rayon de 1 km du point d'accès;*
- *Tramway, bus (SRB et axe de rabattement) : dans un rayon d'un minimum de 0,5 km du point d'accès.*

Les MRC et les agglomérations doivent intégrer la localisation et l'étendue des aires de densification des aires TOD et des corridors de transport projetés à leurs documents de planification sans empiéter dans la limite 2011 de la zone agricole⁴². Les aires TOD sont identifiées à la carte 7. Selon les caractéristiques du milieu, l'étendue des aires de densification des aires TOD pourrait être ajustée à la hausse autour de certains points d'accès. »

CARTE 7 – Les aires TOD - Seuils minimaux de densité résidentielle



ANNEXE 5 : Critère 1.1.3 du PMAD**L'aménagement des aires TOD**

Le PMAD prévoit que les aires identifiées à la carte 7 doivent faire l'objet d'un aménagement de type TOD. Il est demandé que cet aménagement soit intégré dans une démarche de planification détaillée aménagement/transport. Cet exercice de planification permettra d'adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux et d'assurer une cohérence de l'ensemble des interventions. En s'appuyant, dans un premier temps, sur une vision de développement pour l'aire TOD et en établissant des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif, l'exercice de planification détaillée doit viser à :

- Améliorer l'intégration de la station au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (Interfaces des points d'accès au transport en commun).
- Moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités - patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services - (Densité des usages adaptée au milieu).
- Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (Mixité des fonctions).
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (Soutien d'une mixité sociale).
- Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs (Réseau de rues et accessibilité).
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort (Réseau de rues et accessibilité).
- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements - souterrains ou en structure - et qui priorise le transport collectif et actif (Gestion de l'offre en stationnement).

-
- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu).
 - Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (implantation bâtie et architecture diversifiée).
 - Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (Aménagement durable).

Par ailleurs, les MRC et les agglomérations sont invitées à considérer une planification détaillée aménagement/transport pour les corridors de transport identifiés à la carte 7.