



TABLE DES MATIÈRES

FAITS SAILLANTS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE	3		
PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	8		
MISE EN CONTEXTE Objectif poursuivi	8 8 8		
		Analyse et rédaction du rapport	9
		INTRODUCTION	10
		ORIENTATION 1	11
		1.1. Définition du territoire d'urbanisation	11
		1.2. Optimisation du développement urbain	13
1.3. Création de milieux de vie complets et inclusifs			
1.4. Protection du territoire agricole et renforcement de l'autonomie alimentaire			
1.5. Identification des installations d'intérêt métropolitain			
1.6. Identification des zones à risques et accroissement de la résilience des aménager			
ORIENTATION 2			
2.1. Hausser à 50% la part modale des déplacements effectués par transport actif et c			
2.2. Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine	20		
2.3 Identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation.	20		
2.4 Optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personne	s et		
des marchandises	22		
ORIENTATION 3			
3.1 Identifier les territoires permettant l'atteinte des engagements de la CMM en mat			
conservation des milieux naturels	23		
3.2 Encadrer par des mesures de conservation efficaces les activités dans certains			
territoires			
3.3 Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre 35 % d'ici 2046			
3.4 Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain			
3.5 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	28		

CRÉDITS

Rapport rédigé par l'Institut du Nouveau Monde (INM)

Équipe de projet

Jean-François Vachon / consultant en urbanisme
Guillaume Montpetit / consultant en urbanisme
Lili Jacob / analyste-rédactrice
Marianik Gagnon / conseillère principale, développement des affaires
Naomi Bissol / agente de projet en service civique
Matthieu Bardin / chargé de projet sénior
Louis-Philippe Lizotte / directeur des opérations

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404 Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Courriel: administration@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca

FAITS SAILLANTS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

À l'automne 2024, la CMM a lancé une démarche de consultation publique visant à recueillir les avis et recommandations de l'ensemble des parties prenantes du territoire, en vue d'alimenter son Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR). Ce plan propose des mesures renouvelées pour répondre aux réalités et défis contemporains.

Au total, 194 commentaires et mémoires ont été soumis par le grand public (individus, groupes et organisations), auxquels s'ajoutent 30 mémoires écrits déposés par les Villes, les municipalités régionales de comté (MRC) et les agglomérations du territoire. Les résultats de la consultation font l'objet de deux rapports complémentaires, à savoir ceux du (1) grand public, et ceux des (2) Villes, MRC et agglomérations. Les pistes de réflexion présentées ci-dessous résument les principaux constats issus des deux rapports.

1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

1.1. Définition du territoire d'urbanisation

- Délimiter de façon rigoureuse et cohérente le périmètre métropolitain, en collaboration avec les MRC, afin de protéger le territoire agricole, favoriser une cohabitation harmonieuse entre milieux urbains, agricoles et naturels, et assurer la cohérence avec les périmètres d'urbanisation des schémas d'aménagement;
- Simplifier et adapter le processus de modification du périmètre métropolitain, notamment en intégrant un mécanisme de régularisation pour les ajustements mineurs sans encourager l'étalement urbain;
- Renforcer les critères de protection des milieux naturels et de la canopée dans l'analyse des demandes de modification du périmètre métropolitain;
- Veiller à ce que la définition des centralités locales et les attentes qui en découlent soient cohérentes avec les obligations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) et adaptées aux spécificités des milieux;
- Planifier de façon intégrée et par phases l'aménagement et la densification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR), en arrimant les objectifs d'urbanisation, les infrastructures de transport, ainsi que les critères environnementaux et économiques;
- Réévaluer les critères d'identification et les cartes des secteurs PIAT et ESR afin d'assurer leur cohérence avec les réalités territoriales et simplifier les démarches administratives liées aux demandes de modification de leurs limites.

1.2. Optimisation du développement urbain

- Clarifier les exigences de densification en tenant compte des capacités des infrastructures existantes, des besoins en mobilité durable et des contraintes environnementales, afin d'assurer un développement équilibré et adapté aux contextes locaux;
- Densifier les secteurs PIAT (planification intégrée aménagement-transport) et ESR (espaces stratégiques de redéveloppement) de manière graduelle, en

- intégrant les besoins locaux, l'acceptabilité sociale et l'évolution des infrastructures:
- Réviser à la hausse les seuils minimaux et maximaux de densité résidentielle pour optimiser le potentiel de développement, tout en permettant des ajustements flexibles, comme les transferts de densité entre secteurs, afin de faciliter leur mise en œuvre locale;
- Favoriser une approche adaptée à la densification des pôles économiques en fonction de l'accessibilité aux transports collectifs et assouplir les règles pour les territoires où ces infrastructures sont limitées;
- Planifier stratégiquement la localisation des emplois et des pôles économiques en fonction de leur accessibilité en transport collectif et de leur compatibilité avec les milieux de vie.

1.3. Création de milieux de vie complets et inclusifs

- Planifier l'aménagement et le développement en plaçant la création de milieux de vie complets et inclusifs au cœur des priorités, en intégrant l'accessibilité des espaces, l'équité sociale, l'environnement, la santé publique et la reconnaissance des peuples autochtones;
- Réévaluer les méthodes de mesure de l'accessibilité piétonne et simplifier l'évaluation de la qualité des milieux de vie en s'appuyant sur les obligations gouvernementales existantes, afin de mieux refléter les réalités locales et éviter les redondances administratives;
- Développer le logement social et abordable en clarifiant les critères d'abordabilité, en ajustant les cibles en fonction des réalités locales et des capacités budgétaires des municipalités, et en soutenant les initiatives de logement hors marché.

1.4. Protection du territoire agricole et renforcement de l'autonomie alimentaire

- Clarifier les critères de respect des limites agricoles et encadrer les usages non agricoles en tenant compte des spécificités locales, tout en prévoyant des mesures de compensation pour la protection et la restauration en milieux naturels et espaces verts de certaines portions de terres agricoles;
- Explorer des solutions équilibrées pour concilier la remise en culture des terres en friche, la protection des milieux naturels et le développement agricole, en favorisant la concertation entre les parties prenantes et des pratiques agricoles durables:
- Encourager l'intégration de l'agriculture urbaine dans les schémas d'aménagement et soutenir des initiatives structurées pour la distribution des produits locaux;
- Soutenir une agriculture durable et diversifiée afin de renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal, notamment en optimisant les infrastructures nécessaires à la production et à la distribution alimentaire locale.

1.5. Identification des installations d'intérêt métropolitain

- Favoriser une réflexion collective pour clarifier les critères et l'encadrement des installations d'intérêt métropolitain;
- Intégrer les grandes infrastructures de transport, l'accès aux services publics et la desserte en transport collectif dans l'identification et la localisation des nouvelles installations d'intérêt métropolitain.

1.6. Identification des zones à risques et accroissement de la résilience des aménagements

- Clarifier les critères relatifs aux zones potentiellement exposées aux glissements de terrain et aux inondations, en les limitant aux contraintes chevauchant plusieurs MRC et en assurant leur cohérence avec la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU);
- Intégrer de manière transversale les enjeux climatiques dans les planifications et pratiques d'aménagement afin de renforcer la résilience du territoire face aux conséquences du dérèglement climatique;
- Encourager la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'adoption de pratiques écoresponsables, notamment par des normes en efficacité énergétique et carboneutralité des bâtiments;
- Favoriser la concertation entre les acteurs régionaux et le développement de connaissances stratégiques pour une planification à long terme des infrastructures liées à la gestion des ressources en eau.

2. Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

2.1. Accroissement de la part modale des déplacements actifs et collectifs

- Assurer un cadre de financement pérenne et des investissements accrus des paliers supérieurs de gouvernement pour combler le déficit structurel du transport collectif et soutenir l'atteinte des objectifs de part modale;
- Encourager la bonification de l'offre de transport collectif et actif, en mettant l'accent sur les secteurs moins desservis, pour favoriser un accès équitable et réduire la dépendance à l'automobile;
- Maintenir une approche plus globale pour l'accès aux pôles d'emploi tout en simplifiant les critères liés aux pôles d'emploi en émergence, afin d'éviter une charge supplémentaire de conformité et respecter les échelles de planification territoriale définies dans les OGAT;
- Encourager l'intégration de l'accessibilité universelle dans la planification et le déploiement des infrastructures de transport.

2.2. Priorisation de la mobilité active

- Demander aux MRC d'identifier et d'implanter les axes du Réseau vélo express, tout en assurant une consultation locale préalable, et prévoir des mécanismes financiers adaptés pour soutenir le déploiement de ce réseau à l'échelle métropolitaine;
- Demander l'intégration de principes de sécurité, de l'accessibilité et de la convivialité dans la planification et l'aménagement des infrastructures cyclables et piétonnes à l'échelle métropolitaine;
- Accélérer le déploiement d'un réseau cyclable structurant, accessible en toutes saisons et connecté aux réseaux cyclables locaux et régionaux, afin d'encourager les déplacements actifs.

2.3. Identification et développement du Réseau métropolitain de transport collectif structurant

• Encourager le développement et l'intégration des réseaux de transport collectif en fonction des croissances démographiques anticipées, des inégalités d'accès

- entre les secteurs et des besoins spécifiques des territoires actuellement sousdesservis:
- Réviser les cartographies et le tableau 29, en alignant les informations avec le Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM et le Plan québécois des infrastructures (PQI), et en validant la liste des projets avec les régions concernées;
- Planifier l'intégration du tramway dans les projets de développement du réseau métropolitain structurant, en tenant compte des besoins de mobilité.

2.4. Optimisation des réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

- Établir des cibles claires et des mécanismes de suivi pour la réduction du nombre de véhicules, des kilomètres parcourus en auto solo et de la place accordée à la voiture dans l'aménagement urbain;
- Évaluer la possibilité d'exiger des municipalités un plan de mobilité, un plan de gestion des déplacements et une étude d'impact sur la circulation, avec une attention aux déplacements actifs et collectifs, pour tout projet affectant la fluidité routière.

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

3.1. Conservation des milieux naturels

- Clarifier et renforcer les critères de protection, conservation et restauration des milieux naturels métropolitains, en définissant des échéanciers, objectifs et responsabilités pour assurer une gestion rigoureuse et cohérente;
- Revoir, harmoniser et mettre à jour régulièrement les cartes des milieux naturels protégés en intégrant des données récentes, afin de garantir une délimitation cohérente et une meilleure planification à l'échelle métropolitaine;
- Prioriser la conservation et la restauration en milieux naturels et espaces verts des sites à forte valeur écologique en tenant compte des enjeux urbains et environnementaux spécifiques de chaque territoire;
- Encourager la création de corridors écologiques pour améliorer la connectivité naturelle et renforcer la résilience des écosystèmes;
- Favoriser la collaboration entre les municipalités, les MRC et les organismes de conservation en élargissant le Répertoire métropolitain et en mettant en place des leviers financiers et des mécanismes de soutien dédiés;
- Encourager le verdissement des secteurs urbains déficitaires en espaces verts afin de lutter contre les îlots de chaleur, avec une approche collaborative et multidisciplinaire.

3.2. Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités

- Demander l'intégration des considérations écologiques, incluant les services écosystémiques et la préservation de la biodiversité, dans l'évaluation des projets de construction et d'expansion;
- Évaluer la possibilité d'une approche normative ou discrétionnaire pour encadrer les activités dans les milieux naturels identifiés, tout en tenant compte des compétences et démarches régionales des MRC et agglomérations pour éviter des redondances administratives;

• Assouplir l'encadrement des secteurs en reconversion, en offrant aux municipalités plus de flexibilité pour adapter les mesures de régulation à leurs réalités locales, tout en simplifiant les exigences administratives liées aux travaux et activités dans ces zones.

3.3. Accroissement et protection de la canopée du Grand Montréal

• Renforcer la protection et l'expansion de la canopée en fixant des cibles plus ambitieuses et demandant aux municipalités d'intégrer dans leurs règlements des mesures adaptées à leurs territoires.

3.4. Protection et mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain

- Clarifier les définitions des composantes des paysages d'intérêt métropolitain;
- Renforcer les mesures de protection, de mise en valeur et d'accessibilité des paysages d'intérêt métropolitain, incluant les milieux naturels, les grandes rivières, les collines Montérégiennes et le fleuve, avec des objectifs, critères, et mesures de suivi et de soutien clairs.

3.5. Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

 Renforcer l'intégration et la reconnaissance du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain en précisant les définitions, les mesures de protection et les mécanismes de mise en valeur, afin d'assurer sa protection, sa transmission et sa contribution à la qualité des milieux de vie.

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

MISE EN CONTEXTE

Adopté en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) constitue un document stratégique fondamental qui encadre l'aménagement du territoire et oriente le développement du Grand Montréal. Il vise à assurer une croissance harmonieuse et durable de la région métropolitaine, s'appuyant sur une vision intégrée et articulée de l'aménagement, la mobilité et l'environnement.

Plus de dix ans après son adoption, la CMM a entrepris une révision du PMAD afin d'adapter les orientations, les objectifs et les cibles aux réalités et défis contemporains. Cette révision, appuyée par une démarche de consultation avec les partenaires municipaux, régionaux et gouvernementaux, a donné lieu au Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR).

Dans ce contexte, la CMM a lancé, à l'automne 2024, une nouvelle démarche de consultation publique visant à recueillir les avis et recommandations de l'ensemble des parties prenantes du territoire en vue d'alimenter le PPMADR.

Objectif poursuivi

L'objectif était de recueillir les avis, préoccupations et propositions des acteurs du Grand Montréal :

- Les citoyennes et citoyens, groupes et organisations
- Les Villes, municipalités régionales de comté (MRC) et agglomérations du Grand Montréal

Mandat de l'INM

L'institut du Nouveau Monde (INM) a été mandaté pour appuyer la CMM dans le traitement et l'analyse des mémoires et commentaires reçus, tant par écrit que lors des audiences publiques en personne, dans le cadre de la révision du PMAD. Il s'est également vu confier la rédaction de deux rapports de consultation — l'un destiné au grand public et l'autre aux Villes, MRC et aux agglomérations — accompagnés de pistes de réflexion.

ÉTAPES DE LA DÉMARCHE

Appel de contributions écrites

Du 30 septembre au 16 décembre 2024, les personnes intéressées étaient invitées à déposer un commentaire ou un mémoire sur la <u>page dédiée à cette consultation publique</u>, portant soit sur l'énoncé de vision stratégique 2050, soit sur le contenu du PPMADR.

Au total, 194 commentaires et mémoires ont été soumis par le grand public, auxquels s'ajoutent 30 mémoires déposés par les villes, les municipalités régionales de comté (MRC) et les agglomérations du territoire.

Audiences publiques

Les personnes participantes pouvaient également s'inscrire à l'une des séances d'audiences publiques pour présenter leur contribution directement aux membres de la commission de l'aménagement et de la mobilité de la CMM.

Les audiences publiques se sont tenues du 26 novembre au 6 décembre 2024, au cours desquelles 48 mémoires ont été présentés. La liste des personnes participantes ainsi que les enregistrements de leurs présentations sont disponibles sur la page de la consultation publique.

Analyse et rédaction du rapport

Les résultats de la consultation ont été divisés en deux rapports, à savoir ceux du (1) grand public, et ceux des (2) Villes, MRC et agglomérations. Le présent rapport (2) présente une synthèse des contributions des Villes, MRC et agglomérations.

Pour la rédaction du rapport, l'INM a procédé à l'analyse des contributions écrites soumises en ligne, et exprimées à l'oral lors séances d'audience publique. Ce rapport ne présente pas le détail de chacune des contributions, mais une synthèse des grandes tendances, ainsi que certaines perceptions minoritaires mais évocatrices des divergences de points de vue parmi les personnes participantes. Les noms de certains groupes et organisations sont mentionnés, sans que ces listes soient nécessairement exhaustives. L'ensemble des contributions écrites est accessible sur la page web de la démarche.

Le mandat confié à l'INM n'incluait pas de vérifier si les commentaires des participantes et participants s'appuyaient sur des données vérifiées, ni d'en faire une évaluation factuelle, ni de vérifier qu'ils relèvent, ou non, de la compétence de la CMM. Par ailleurs, certaines idées appuient des éléments actuellement prévus dans le PPMADR.

Les résultats sont présentés selon les trois orientations (et leurs objectifs sous-jacents) du PPMADR, à savoir :

- 1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables
- 2. Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable
- 3. Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur

INTRODUCTION

Le processus de consultation publique sur le Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPMADR) a permis de recueillir des contributions riches et variées de la part des Villes, des MRC et des agglomérations de la CMM. Ces contributions ont mis en lumière plusieurs besoins et enjeux pour permettre le développement harmonieux et durable de la région.

Parmi les principaux enjeux soulevés, la question de la mise en conformité des schémas d'aménagement et de développement des municipalités et des MRC pour répondre aux exigences du PPMADR. Les MRC demandent une simplification et une clarification des attentes pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du PPMADR à l'échelle locale.

La question du manque de ressources financières pour soutenir la mise en œuvre du plan a également été invoquée. Plusieurs municipalités et MRC ont également insisté sur les défis liés aux infrastructures et équipements nécessaires pour accompagner la densification prévue, comme les écoles. De plus, la sous-performance et le sous-financement du transport en commun ont été soulignés comme des obstacles importants à l'atteinte des objectifs de mobilité durable et à la réduction de l'empreinte carbone de la métropole.

L'enjeu du logement social et abordable a également été mis en lumière, avec une forte préoccupation quant au financement de ces objectifs. Dans cette optique, plusieurs contributions ont évoqué la nécessité d'un cadre de gouvernance (et réglementaire) plus adapté et de mécanismes de financement renforcés pour réussir à atteindre les cibles de logements accessibles à toutes et tous.

Enfin, en matière d'environnement, l'importance de mieux protéger les milieux naturels, les paysages et le patrimoine bâti métropolitains est soulevée. L'accroissement de la canopée et la restauration en milieux naturels et espaces verts dans les zones urbaines figurent aussi parmi les priorités, tout comme un encadrement plus efficace des activités en milieux naturels.

Le présent rapport présente une synthèse des contributions des Villes, MRC et agglomérations.

ORIENTATION 1

UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET DURABLES

1.1. Définition du territoire d'urbanisation

1.1.1. Délimitation du périmètre métropolitain

Quelques Municipalités régionales de comté (MRC) soulèvent des **incohérences entre** le périmètre métropolitain proposé dans le PPMADR et les périmètres d'urbanisation identifiés dans leurs schémas d'aménagement et de développement (SAD).

Des préoccupations spécifiques à l'égard de certains secteurs identifiés dans le périmètre métropolitain qui semblent en contradiction avec les objectifs du PPMADR, sont partagées. Pour quelques MRC, les délimitations du périmètre métropolitain ne reflètent pas la réalité du terrain. Il est demandé de réaliser certaines modifications et ajustements.

Des ajouts de terrains au périmètre métropolitain sont demandés par quelques MRC. Plus précisément :

- Entamer une réflexion globale sur les effets du parachèvement de l'A-30 afin d'ajuster les limites des milieux urbanisés et agricoles aux potentiels réels de consolidation et de mise en valeur. Il est également souhaité d'établir un dialogue entre les différents acteurs de l'aménagement du territoire tout au long de ces démarches.
- D'inclure au périmètre métropolitain le pôle de santé régional localisé dans la Ville de Vaudreuil-Dorion;
- D'ajuster le périmètre métropolitain afin d'inclure certains secteurs à la Ville de Saint-Lazare;
- D'ajuster le périmètre métropolitain afin d'inclure un terrain exclu de la zone agricole par la décision 430302 de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ);
- D'ajuster le périmètre métropolitain afin d'échanger des superficies de territoire équivalentes à Pointe-des-Cascades.

1.1.2. Modification du périmètre métropolitain

Plusieurs municipalités demandent une **révision et une simplification du processus** de modification du périmètre métropolitain, en soutenant la création d'un mécanisme pour régulariser des « situations de faits » et la **révision des critères** d'évaluation de demande. À cet égard, il est notamment souhaité de :

- Mettre en place une procédure allégée pour les modifications des limites du périmètre métropolitain, notamment pour des situations ayant peu d'impact sur le territoire métropolitain, par exemple le chevauchement d'un bâtiment entre la zone agricole et la zone urbaine;
- Prévoir un mécanisme spécifique pour régulariser des ajustements de limites ou des situations de fait, sans ajouter de nouveaux espaces pour le développement urbain du territoire et sans nécessiter une modification du PPMADR;
- Modifier le critère 1.1.2 pour permettre à un secteur urbain construit, autorisé sous la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA) et adjacent au périmètre d'urbanisation métropolitain, de ne pas être soumis à ce critère.

Quelques propositions pour **encadrer l'évaluation des demandes de modification du périmètre métropolitain** sont partagées. Notamment :

- Adapter le traitement des demandes de modification du périmètre métropolitain en établissant un processus d'analyse et de prise de décision plus clair pour les municipalités. Ce processus devrait inclure des critères d'évaluation mieux adaptés aux réalités locales, au-delà de la seule disponibilité des terrains à développer ou à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain;
- Assouplir certaines exigences, notamment en permettant de considérer les espaces résiduels à l'intérieur du périmètre d'urbanisation avant qu'une modification de celui-ci soit autorisée. Cela devrait se faire sans ignorer les autres contraintes applicables, telles que les boisés d'intérêt, les milieux humides et les zones inondables;
- Interdire toute demande de modification du périmètre urbain à des fins d'habitation.

1.1.3. Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace

Certaines municipalités recommandent la **révision ou le retrait des attentes en matière de « centralités locales »** du PPMADR, car elles pourraient prêter à confusion ou entraîner un enjeu de double concordance avec l'attente 4.2.1 des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire¹. Il est essentiel de prendre en compte les réalités territoriales, car certains noyaux villageois ne sont pas adaptés à la densification.

1.1.4. Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport et des espaces stratégiques de redéveloppement

Les agglomérations proposent plusieurs ajustements concernant les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)². Notamment, une agglomération souhaite **réajuster**

¹ Quelques MRC soulignent que l'attente 4.2.1 des nouvelles OGAT demande aux MRC des groupes de MRC A, B et C de définir, à l'intérieur des périmètres d'urbanisation, les secteurs centraux de même que les secteurs à consolider en précisant leur potentiel d'accueil global. De son côté, le PPMADR demande l'identification de centralités locales, ce qui pourrait créer une confusion lors de la concordance avec le critère 1.3.1 et rendre obligatoire une planification détaillée pour les centralités situées hors PIAT.

² Les ajustements suggérés sont précisés dans les mémoires.

l'inventaire des terrains à redévelopper en raison du décalage entre ses critères de sélection et ceux de la CMM. L'agglomération recommande également de modifier les cartes 5 et 6 du PPMADR pour intégrer certaines contraintes de redéveloppement et des caractéristiques territoriales validées par les villes liées, en ajoutant ou retirant des secteurs spécifiques. Certaines municipalités expriment des préoccupations concernant les exigences liées à l'ajustement des limites des secteurs PIAT. La demande d'un document justificatif pour modifier une limite de secteur PIAT est remise en question par plusieurs d'entre elles.

1.2. Optimisation du développement urbain

1.2.1. Définition des seuils minimaux de densité résidentielle

La définition des seuils minimaux de densité résidentielle du PPMADR suscite de vives réactions des municipalités. Celles-ci expriment des préoccupations concernant la possibilité d'atteindre ces densités sans une amélioration significative des transports en commun, des infrastructures scolaires, et des financements pour la mise à niveau des infrastructures existantes. Plusieurs municipalités estiment que ces seuils ne correspondent pas à leur réalité et craignent que ceux-ci réduisent leur pouvoir de négociation, affectent la valeur des terrains, l'abordabilité, et limitent leur capacité à acquérir des terrains pour des écoles, des habitations ou la conservation des milieux naturels. Dans le même ordre d'idées, certaines municipalités estiment, comme pour le critère 1.1.4 concernant l'identification des secteurs PIAT et des ESR, que certains secteurs devraient être exemptés de l'application des seuils minimaux de densité résidentielle sans nécessiter une demande justifiée.

La majorité des contributeurs demandent des ajustements aux méthodes de calcul des seuils de densité ainsi que la clarification des exemptions supplémentaires tenant compte des contraintes d'infrastructures et environnementales. Plusieurs recommandations ont été formulées par les municipalités, MRC et agglomérations, afin d'ajuster la définition des seuils minimaux de densité résidentielle. Notamment les suivantes :

- Réévaluer la pertinence de prescrire un seuil de densité plus élevé pour les ESR situées dans les aires TOD des gares comparativement à celles situées dans les terminus d'autobus et le long des corridors aménagement-transport, considérant le faible niveau de service des trains d'exo;
- Intégrer dans le PPMADR la méthodologie de calcul des densités applicables aux corridors aménagement transport;
- Privilégier le terme « compacité » plutôt que « densité », afin de créer des milieux de vie denses, conviviaux et respectueux de l'échelle humaine, tout en répondant aux enjeux liés à l'étalement urbain;
- Tenir compte, pour la densification, de la capacité des infrastructures, des risques d'inondations urbaines, des coûts des investissements publics nécessaires et du respect des milieux de vie existants;
- Ajuster le seuil minimal de densité résidentielle des ESR afin qu'il soit équivalent à celui des secteurs PIAT dans lesquels ils se situent;
- Réduire les densités minimales prescrites afin de prendre en considération les nouveaux projets de développement résidentiels, les contrats sociaux existants, les milieux déjà construits ainsi que les différents documents de planification urbaine;

- Exiger que les secteurs ESR soient adéquatement et efficacement desservis en mobilité durable, par les agences de transport;
- D'élargir la taille des aires TOD en fonction de la distance qui les sépare du point d'accès (comme une station de métro ou un arrêt d'autobus).

1.2.2. Définition des seuils minimaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT

Les seuils minimaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT suscitent de vives réactions de la part de certaines MRC. Elles estiment que ces seuils sont trop élevés et risquent de favoriser un développement urbain dispersé, notamment dans des zones mal desservies par les transports en commun, nécessitant d'importants investissements pour la mise à niveau des infrastructures. Cela pourrait affecter les objectifs du PPMADR de réduire l'étalement urbain. Une agglomération et la plupart des municipalités souhaitent ajuster la densification des secteurs hors PIAT en fonction des spécificités locales, telles que l'architecture, le lotissement, les infrastructures et la mobilité.

Des recommandations sont proposées à cet égard. Notamment :

- Identifier un seul seuil minimal de densité résidentielle hors des secteurs PIAT à atteindre d'ici 2046, plutôt que l'application des seuils par période, qui est difficilement applicable dans la réglementation locale. Un seul seuil à atteindre d'ici 2046 faciliterait l'application et la conformité du PPMADR dans les différents outils urbanistiques des MRC et des municipalités locales;
- Ajuster les seuils de densité minimale par « la gradation des densités aux abords des aires PIAT ». Cette stratégie serait mieux adaptée et plus facilement applicable que l'application d'une densité minimale répartie de manière égale sur l'ensemble du territoire hors PIAT;
- Autoriser les transferts de densité des secteurs hors PIAT vers les secteurs PIAT.

Concernant la densification douce des secteurs hors PIAT, une MRC soutient que les unités d'habitation accessoires (UHA) ne représentent pas un enjeu métropolitain en raison de la nature locale de leur application. Par ailleurs, certaines municipalités périphériques expriment des préoccupations relatives à l'application des seuils minimaux de densité hors secteur PIAT qui pourrait avoir un impact sur la protection des milieux naturels sur la qualité des paysages.

1.2.3. Consolidation et densification des grands pôles économiques

De manière générale, les MRC qui ne possèdent pas de grand pôle économique sont préoccupées de ne pas avoir la possibilité de déposer des demandes pour l'implantation de grandes entreprises à la CMM en raison de l'absence de transport collectif près de leurs pôles industriels. Certaines municipalités demandent une révision de l'objectif de monitorage concernant ce point. Il est également suggéré de reformuler l'objectif visant à consolider les pôles d'emploi métropolitains et les pôles à rayonnement international de la manière suivante : « favoriser l'arrimage entre l'aménagement et les transports en exigeant l'implantation des entreprises à proximité des services de transport collectif et d'infrastructures dédiées au transport actif, sauf dans des circonstances exceptionnelles et que la démonstration de l'impossibilité a été faite. »

Enfin, il est demandé de retirer l'exigence adressée aux MRC concernant le suivi de l'occupation et de la demande d'espaces industriels.

1.3. Création de milieux de vie complets et inclusifs

1.3.1. Identification de mesures visant la création de milieux de vie complets

Plusieurs municipalités expriment des préoccupations concernant la notion de milieu de vie complet proposée dans le PPMADR, notamment sur les cibles d'accessibilité piétonne et de la méthodologie employée pour définir ce qu'est une bonne accessibilité piétonne. Il est notamment demandé de :

- Retirer l'obligation d'identifier des moyens pour améliorer la qualité des milieux de vie, estimant que ces mesures sont dispersées et redondantes par rapport aux obligations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) destinées aux MRC. Il est proposé d'évaluer ces objectifs et mesures uniquement selon les OGAT;
- Supprimer la notion de centralités locales du critère 1.3.1, car, contrairement aux secteurs PIAT, les mesures du PPMADR pour les centralités locales sont une invitation plutôt qu'une exigence.

Enfin, plusieurs municipalités de la Couronne nord et sud soulignent avoir densifié leurs territoires sans que le transport en commun n'évolue en parallèle, rendant difficile la création de milieux de vie complets, surtout avec des critères orientés vers des infrastructures qu'elles ne possèdent pas.

1.3.2. Identification de mesures favorisant le logement social et abordable

De manière générale, les municipalités reconnaissent la pertinence et l'importance de ce critère. Toutefois, certaines municipalités ont **des préoccupations quant à la faisabilité de l'atteinte des cibles**. Elles sont inquiètes que les cibles soient trop ambitieuses et ne tiennent pas compte des programmes, des budgets municipaux, ainsi que des capacités et des réalités des milieux.

Une agglomération souligne un problème de double-conformité entre les exigences des nouvelles OGAT pour le logement et celles du PPMADR, telles que l'élaboration de cibles et de moyens de mise en œuvre, et les exemples proposés par la CMM dans le PPMADR. Certaines municipalités expriment également des préoccupations concernant le nouveau système de suivi, notamment le suivi demandé tous les quatre ans par l'OGAT en habitation. Des recommandations sont présentées à cet égard :

- Concentrer davantage les cibles du PPMADR sur le logement hors marché. Cette approche garantirait une meilleure cohérence avec les politiques de la Ville de Montréal et la Stratégie québécoise en habitation;
- Ajouter des cibles pour les logements familiaux.

1.4. Protection du territoire agricole et renforcement de l'autonomie alimentaire

1.4.1. Respect des limites actuelles du territoire agricole

Quelques municipalités ont formulé des demandes précises relatives à leurs démarches de délimitation de la zone agricole, lesquelles sont détaillées dans leurs mémoires respectifs.

Plusieurs municipalités souhaitent que le critère du respect des limites actuelles du territoire agricole soit retiré afin de se limiter à celui de la délimitation du périmètre métropolitain (1.1.1). Autrement, si ce critère est maintenu, il est souhaité que la carte 9 soit retirée, car des omissions ou des incohérences apparaissent. Il est également demandé que la section portant sur les usages non agricoles (UNA) soit nuancée, car certains UNA assimilables à des activités complémentaires à l'agriculture peuvent contribuer à la vitalité et au dynamisme des activités agricoles sur le territoire.

Il est recommandé par une MRC de retirer des éléments liés à l'aménagement des bandes tampons, qui ne sont pas considérés comme relevant du domaine métropolitain. À l'inverse, une autre MRC soutient le concept d'aménagement en bordure (Edge Planning) et souhaite que ce type d'aménagement soit admissible au programme de la trame verte et bleue.

Une MRC recommande d'assouplir les critères d'admissibilité du programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole en abaissant la proportion minimale de terres agricoles requise, et en augmentant le seuil de population maximale, afin de rendre admissibles davantage de municipalités contribuant à l'autonomie du territoire de la CMM.

1.4.2. Réduction de 10 % de la superficie globale des terres en friche et inutilisées à des fins agricoles à l'échelle du territoire agricole métropolitain

Des recommandations sont partagées au sujet de la contribution des friches à la cohabitation harmonieuse entre l'agriculture et les zones résidentielles. Notamment :

- Étudier des mesures pour limiter les impacts d'un achalandage accru sur les voies de circulation agricole, afin de favoriser une cohabitation fluide et harmonieuse entre les secteurs urbanisés et les activités agricoles, dont le développement pourrait s'intensifier dans les années à venir;
- Nuancer les constats du PPMADR concernant l'utilisation sous-optimale des terres agricoles, en tenant compte des contraintes réglementaires propres aux territoires (notamment l'application du Règlement sur les exploitations agricoles) et du contexte spéculatif actuel;
- Intégrer le fait que tous les sites non utilisés à des fins agricoles, en zone agricole, ne peuvent pas être remis en culture.

1.4.3. Conciliation de la protection et la mise en valeur des milieux naturels avec le développement des activités agricoles

Certaines municipalités soulèvent une préoccupation face à l'absence de mesures de compensation prévues par la CMM pour la conservation volontaire et la restauration en milieux naturels et espaces verts de terres agricoles. Cet enjeu est lié au critère 1.4.2.

1.4.4. Développement de l'agriculture urbaine

Quelques MRC estiment que l'agriculture urbaine ne constitue pas un enjeu métropolitain et recommandent de retirer ce critère, considérant que les municipalités rurales disposent déjà de vastes territoires agricoles actifs.

1.5. Identification des installations d'intérêt métropolitain

1.5.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées

Les mémoires des Villes, MRC et agglomérations, ne soulèvent pas d'éléments spécifiques concernant ce critère, contrairement à ceux du grand public.

1.5.2 Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées

Des visions contrastées concernant les installations d'intérêt métropolitain sont soulevées. D'un côté, il est recommandé de favoriser l'implantation de certaines installations sportives et culturelles dans les centres-villes et centralités afin de dynamiser ces milieux. D'un autre côté, il est souhaité que seules les installations existantes soient reconnues et soulève des préoccupations quant à la terminologie utilisée dans le PPMADR, notamment en lien avec les pôles structurants ou multifonctionnels. Il est proposé qu'une réflexion collective soit menée pour clarifier l'encadrement des installations d'intérêt métropolitain.

1.6. Identification des zones à risques et accroissement de la résilience des aménagements

1.6.1. Identification des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain

Selon une MRC, ce critère ne correspond pas à son objectif. L'objectif réfère aux contraintes chevauchant plusieurs MRC, tandis que le critère demande aux MRC d'identifier les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain. Ceci est déjà demandé aux MRC en vertu des OGAT. Il devrait être reformulé pour se limiter aux contraintes chevauchant plusieurs MRC, conformément à l'article 2.24 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU).

1.6.2. Identification des risques d'inondation

Concernant l'identification des risques d'inondation, il est notamment recommandé:

• D'identifier de manière plus ciblée les risques d'inondation, en fonction de critères précis (conformément à l'article 2.24 de la LAU), plutôt que d'appliquer une approche trop large ou exhaustive;

• D'adapter le libellé de ce critère pour tenir compte du fait que les zones inondables délimitées dans le Règlement de contrôle intérimaire (RCI) de la CMM en vigueur au 9 octobre 2019 ne s'appliquent pas au territoire de certaines municipalités.

1.6.3. Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC

Concernant l'identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC, une agglomération demande de modifier la légende de la carte 15 du PPMADR, afin de clairement identifier le REM. Une MRC se dit cependant préoccupée par l'identification du REM comme une contrainte anthropique.

Il est également recommandé par une MRC de retirer l'exigence de distances minimales à respecter.

1.6.4. Identification des risques associés aux incidents climatiques et accroissement de la résilience des aménagements

Une MRC demande de retirer les attentes relatives au critère d'identification des risques associés aux incidents climatiques et accroissement de la résilience des aménagements. Si ce critère est maintenu, elle propose que la CMM se limite à établir un objectif général.



UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT STRUCTURANT SOUTENANT LA MOBILITÉ DURABLE



2.1. Hausser à 50% la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif

La hausse à 50% de la part modale des déplacements par transport actif et collectif est un élément majeur du PPMADR. Les municipalités souhaitent le voir mis en œuvre et plusieurs recommandent que la CMM profite de l'exercice pour **réclamer davantage d'investissement de la part des paliers supérieurs de gouvernement**. Une agglomération recommande que le PPMADR mette en évidence les efforts attendus de la part des partenaires et traite directement la question du déficit structurel du transport collectif. Le plan devrait également proposer des pistes de solution, notamment en envisageant la mise en place d'un cadre financier durable, avec le gouvernement du Québec, qui dépasse l'horizon 2028.

2.1.1. Priorisation de la mobilité durable

Plusieurs constats et recommandations sont partagés, en vue de **favoriser la priorisation de la mobilité durable.** Notamment :

- Il est recommandé d'interpeller formellement les différentes agences de transport métropolitaines afin que celles-ci priorisent les secteurs ESR ou CAT. Il est également demandé d'inclure des exigences relatives aux stationnements incitatifs réalisés par les agences de transport dans les secteurs PIAT;
- La présentation des différents modes de transport, débutant par la marche et le vélo, peut complexifier l'analyse et ne pas toujours être pertinente selon les contextes. Une approche plus flexible et adaptée aux réalités territoriales est recommandée, afin d'éviter un exercice de négociation laborieux avec la CMM.

2.1.2. Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable

Quelques MRC se questionnent sur le réalisme de la demande liée à ce critère à cause de la décarbonisation du transport des marchandises, généralement par camionnage, qui ne relève pas des compétences des MRC.

Pour ce qui est des pôles d'activité, il est recommandé de **maintenir une vision plus vaste**, en conservant le critère tel qu'il est actuellement rédigé au PMAD. Il est aussi souhaité de retirer la demande pour les pôles d'emploi en émergence afin de respecter les échelles de planification territoriale et d'éviter d'alourdir l'exercice de double conformité avec les OGAT.

2.2. Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine

Quelques municipalités soulignent que les demandes du PPMADR en matière de mobilité active demeurent **des prérogatives régionales et locales, très loin des enjeux métropolitains**. À cet effet, les aménagements du domaine privé (ex: supports à vélo) ne devraient pas être traités comme un enjeu métropolitain.

2.2.1. Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle

Les mémoires des Villes, MRC et agglomérations, ne soulèvent pas d'éléments spécifiques concernant ce critère, contrairement à ceux du grand public.

2.2.2. Accélération de la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain

Les mémoires des Villes, MRC et agglomérations, ne soulèvent pas d'éléments spécifiques concernant ce critère, contrairement à ceux du grand public.

2.2.3. Définition et identification du Réseau vélo métropolitain

Plusieurs municipalités et MRC appuient l'idée de déployer un réseau vélo express structurant à l'échelle métropolitaine, mais expriment certaines préoccupations face à la faisabilité de son implantation. Certaines MRC suggèrent de retirer les cartes 17 et 18 afin de laisser aux MRC la possibilité d'identifier les axes de réseau vélo express. À défaut, il est recommandé de leur permettre d'ajuster le Réseau vélo métropolitain si les modifications assurent un niveau de desserte et d'accessibilité cyclable équivalent.

Plusieurs contributions insistent sur la **nécessité d'un financement accru** afin d'atteindre les objectifs du PPMADR en mobilité active. Pour soutenir le déploiement du Réseau vélo métropolitain. Il est demandé de prévoir des investissements adéquats, soit par les programmes gouvernementaux existants, soit par de nouvelles subventions, et de mettre en place un programme d'aide financière.

2.3 Identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation

2.3.1 Identification du Réseau métropolitain de transport collectif structurant

Plusieurs municipalités soulèvent des **préoccupations concernant l'identification, la modernisation et le développement du Réseau métropolitain de transport collectif structurant (RMTCS).** Elles craignent notamment que l'absence de concrétisation des projets structurants compromette l'application du PPMADR et limite ses retombées positives. De plus, elles insistent sur l'urgence d'un rattrapage en matière d'offre de transport collectif afin d'assurer une desserte comparable à celle des secteurs centraux de la CMM.

2.3.2 Modernisation et développement du Réseau métropolitain de transport collectif structurant

Il est recommandé que le PPMADR énonce les caractéristiques de performance des modes de transport collectif structurants en termes de qualité, de fréquence et d'amplitude nécessaires à une densification accrue des aires PIAT.

Globalement, les cartes 19, 20 et 24 et le tableau 29 présentent plusieurs irrégularités, notamment par rapport au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2024-2034 du gouvernement du Québec et par rapport au Plan stratégique de développement (PSD) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). À cet égard, quelques MRC recommandent d'intégrer le PSD de l'ARTM à ce critère dans la version finale du PPMADR. Pour améliorer le tableau 29, plusieurs mémoires proposent des ajustements spécifiques, parmi lesquels les suggestions suivantes.

- Valider avec l'ARTM les différences entre sa Vision 2050 et le PQI du gouvernement du Québec, et corriger le tableau 29 et la carte 20 concernant l'axe du projet structurant de l'Est pour refléter la proposition de l'ARTM (2024) en remplacement du REM de l'Est;
- Clarifier et structurer le tableau en segmentant par secteurs, en retirant la colonne « Autres » ou en ajoutant la méthodologie d'identification des axes, et en précisant le mode de transport collectif par projet;
- Valider la liste des axes identifiés avec chaque région pour s'assurer de l'adéquation des informations, et ajouter le projet de transport collectif structurant sur le boulevard Taschereau à la liste des projets d'amélioration du réseau routier métropolitain;
- Intégrer la gare projetée du REM « Bridge-Bonaventure » dans la planification.

Par ailleurs, plusieurs demandes visent à modifier les cartes 19, 20 et 24. Notamment :

- À la carte 19 : il est suggéré d'aligner les tracés du réseau de bus fréquent avec les axes définis par l'ARTM, car la vision de développement de 2050 de l'ARTM diffère de celle du réseau actuel.
- À la carte 20 :
 - o Intégrer la gare projetée du REM « Bridge-Bonaventure » et mettre à jour les tracés du projet Grand Sud-Ouest (GSO) et du projet structurant de l'Est (PSE) puisque quelques incohérences ont été soulevés;
 - Corriger la carte 20 au sujet de l'axe du projet structurant de l'Est afin de refléter la proposition de l'ARTM (2024) en remplacement du REM de l'Est.
 - o Intégrer l'ampleur des investissements requis en immobilisations pour réaliser les projets du RMTCS.
- À la carte 24 : il est soulevé que celle-ci ne prend en compte que le débit, en négligeant la capacité routière et les habitudes de déplacement. Les MRC disposent de peu de moyens pour limiter les impacts, car la desserte en transport collectif relève de l'ARTM.

2.4 Optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

2.4.1 Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain

Quelques mémoires ont soulevé l'importance de **compléter ou de modifier certains éléments du Réseau routier métropolitain,** pour optimiser la mobilité sur le territoire du Grand Montréal. Notamment :

- Prolonger l'autoroute 13 jusqu'à la zone aéroportuaire de Mirabel incluant une voie réservée pour le transport en commun ainsi que l'élargissement et le réaménagement de l'autoroute 50 entre l'Ange-Gardien et Mirabel;
- Ajouter une troisième voie à l'autoroute 640 entre l'autoroute 13 et la municipalité de Saint-Joseph-du-Lac pour compléter l'aménagement du réseau (conformément à la résolution 2024-112 du procès-verbal de l'assemblée ordinaire de la MRC).

2.4.2 Identification et optimisation du Réseau artériel métropolitain

Les mémoires des Villes, MRC et agglomérations, ne soulèvent pas d'éléments spécifiques concernant ce critère.

2.4.3 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière pour la mobilité des personnes

Une MRC se dit d'avis que la réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière pour la mobilité des personnes constitue davantage un objectif qu'un critère de conformité. Selon elle, l'atteinte d'autres critères que celui-ci permettra la réalisation d'un tel objectif.

2.4.4 Réduction de l'impact des flux logistiques sur la congestion et les émissions de GES

Une MRC propose de **simplifier les critères de localisation des plateformes logistiques** en permettant qu'un seul critère parmi ceux listés soit suffisant pour leur implantation. Elle recommande également de retirer l'exigence que ces plateformes disposent d'un accès direct au Réseau routier métropolitain car cela est jugé trop restrictif.

ORIENTATION 3

UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT NATUREL, CULTUREL, PAYSAGER ET PATRIMONIAL PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

3.1 Identifier les territoires permettant l'atteinte des engagements de la CMM en matière de conservation des milieux naturels

3.1.1 Identification des aires protégées

Les mémoires ne soulèvent pas d'éléments spécifiques concernant ce critère.

3.1.2 Identification des territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain

De manière générale, les municipalités saluent les objectifs du PPMADR pour la protection des milieux naturels. Une MRC soutient toutefois que le PPMADR devrait servir de base juridique pour la protection des milieux naturels métropolitains et que la CMM devrait y inclure des critères de protection clairs. Par ailleurs, une agglomération insiste sur l'importance d'intégrer au PPMADR la notion de « milieu naturel à documenter » afin d'offrir une plus grande flexibilité pour les milieux dont l'intérêt demeure à préciser.

Quelques municipalités demandent **l'intégration des milieux hydriques d'intérêt métropolitain** au PPMADR, soulignant leur rôle essentiel au sein des milieux naturels. Une agglomération déplore leur absence dans le PPMADR, ainsi que le manque de considération pour la gestion durable de l'eau et des eaux de ruissellement. De leur côté, quelques municipalités appellent la CMM à reconnaître l'importance des aquifères qui constituent une ressource importante pour certaines régions. Cette reconnaissance métropolitaine est jugée essentielle pour assurer la protection de cette zone de recharge des aquifères et pour préserver la qualité et la quantité d'eau nécessaire pour la population.

Certaines municipalités limitrophes estiment que la contribution des couronnes à la protection des milieux naturels et à la zone agricole est déséquilibrée, créant des orientations contradictoires pour un même territoire. Une municipalité exprime une inquiétude quant à l'impact sur son potentiel de développement urbain et propose un système de compensation financière pour les municipalités dont les revenus fonciers seraient affectés par l'impossibilité de développer des lots situés hors du périmètre d'urbanisation.

De plus, plusieurs municipalités demandent **d'apporter certaines modifications ou précisions aux cartes 25 à 28, et au tableau 35**, qui identifient les milieux naturels et les aires faisant l'objet de mesures de conservation. Ces demandes sont détaillées dans les mémoires respectifs. Elles impliquent notamment :

- D'assurer une cohérence entre les différentes cartes en identifiant uniformément les milieux naturels:
- De mettre à jour les cartes en intégrant les parcs récemment protégés, en ajustant les délimitations selon les données les plus récentes et en incluant les petits cours d'eau d'intérêt;
- De retirer de la carte 28 les sites déjà construits ou en culture, exclure les secteurs où des travaux ont été autorisés et corriger la carte pour refléter l'ensemble des modifications du périmètre métropolitain;
- De redéfinir les milieux d'intérêt métropolitain afin qu'ils reflètent mieux leur valeur écologique, indépendamment des limites administratives;
- De modifier les titres des documents cartographiques pour mieux refléter la portée des mesures de protection et préciser l'intention de la CMM;
- D'ajuster les références aux RCI métropolitains dans le PMADR, ceux-ci devenant caducs après la concordance du SAD;
- De permettre aux MRC de délimiter les milieux naturels dans leur schéma d'aménagement, en excluant les territoires déjà couverts par des mesures d'exception au RCI;
- D'organiser un dialogue avec la CMM pour garantir l'exactitude des données.

3.1.3 Identification des propriétés municipales vouées à la conservation

Il est souhaité par une MRC que le libellé de ce critère soit nuancé, puisque certains milieux naturels de propriété municipale n'ont pas nécessairement une affectation ni un zonage de type « conservation ».

Une agglomération propose d'ajouter au Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation des sites appartenant à des organismes de conservation. Cette intégration permettrait de reconnaître la collaboration entre les municipalités et ces organismes tout en augmentant la superficie des milieux naturels protégés dans le Grand Montréal.

3.1.4 Identification par les MRC et les agglomérations des autres milieux naturels contribuant à l'atteinte des engagements métropolitains en matière de conservation des milieux naturels

Ce critère soulève **des préoccupations auprès de plusieurs municipalités**, car il vise des propriétés qui ne sont pas encore protégées. Quelques MRC estiment que le libellé de ce critère n'est pas suffisamment clair et que l'identification de terrains privés à des fins de conservation demeure une démarche délicate.

Au sujet des golfs, qui peuvent représenter des milieux naturels intéressants pour la conservation, il est proposé d'inclure au PPMADR une mesure incitative sur la mise en œuvre d'un plan de conservation et de gestion des terrains de golfs. Cela permettrait de planifier un reboisement ainsi qu'un retrait progressif des produits nocifs, tels que les pesticides.

3.1.5 Identification des rives et du littoral

Quelques municipalités et MRC demandent à la CMM **d'identifier la zone de récurrence 0-2 ans pour les cours d'eau métropolitains**, car elle est absente du guide méthodologique du gouvernement du Québec sur la nouvelle cartographie des zones inondables.

Le lien entre le critère 3.1.5 et l'objectif 3.1 est questionné. Un mémoire s'interroge sur la relation entre les zones inondables (qui ne sont pas présentes partout) et les rives et le littoral. Selon le mémoire, ce critère devrait être reformulé ou encore retiré.

3.1.6 Identification des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel

Une agglomération salue l'importance accordée à la restauration des espaces verts ou des milieux naturels dans le PPMADR, mais recommande de **renforcer les critères liés à la restauration en milieux naturels et espaces verts.** Elle estime que mieux intégrer cette pratique au PPMADR contribuerait à atteindre plus efficacement les objectifs fixés par la CMM en la matière.

3.1.7 Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel

Il est demandé par une MRC **que cette attente soit une invitation plutôt qu'une obligation** et suggère de limiter cette identification aux milieux d'intérêt régional afin d'assurer le respect des différentes échelles de planification du territoire.

3.1.8 Identification des espaces verts urbains

Une agglomération souligne qu'afin d'assurer la mise en place de mesures de restauration d'espaces verts urbains, il est déterminant de **pouvoir bénéficier de financement dans le cadre de programmes, comme celui de la Trame verte et bleue**. Sans financement, l'atteinte de 30% de conservation dans le Grand Montréal serait difficile. Une MRC suggère de restreindre ce critère aux espaces verts urbains d'intérêt régional, estimant que tous ne répondent pas à cette définition.

3.2 Encadrer par des mesures de conservation efficaces les activités dans certains territoires

3.2.1 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain

Une agglomération recommande de **mieux définir et de mieux baliser les usages, activités ou ouvrages compatibles avec la conservation des composantes naturelles d'intérêt**. Selon elle, ces dispositions sont relativement larges et aucune définition claire n'est intégrée au PPMADR. Elle souligne également le manque de précision dans la cartographie des milieux naturels d'intérêt métropolitain et recommande que la CMM reconnaisse le rôle des MRC et des agglomérations dans leur délimitation.

D'autres municipalités suggèrent des ajustements et une bonification du critère, pour assurer sa clarté et sa mise en œuvre. Notamment :

- Selon une MRC, ce critère relève d'une responsabilité régionale et non métropolitaine. Elle considère que la consolidation de la trame verte et bleue et la connectivité des milieux naturels devraient plutôt être les priorités de la CMM.
- Des préoccupations sont exprimées par une MRC quant au caractère discrétionnaire dans l'octroi des permis de construction et certificats d'autorisation, alors qu'il s'agit d'une réglementation de nature nominative;
- L'exigence d'une étude de caractérisation écologique et/ou d'une prescription sylvicole pour toute intervention compromettant l'intégrité des milieux naturels d'intérêt est jugée trop large. Une MRC demande que les MRC puissent prévoir des exceptions quant aux interventions assujetties et aux secteurs concernés;
- Une MRC demande plus de flexibilité dans la gestion des bois et corridors forestiers métropolitains afin d'adopter une approche axée sur la gestion durable plutôt que sur la seule protection. Elle insiste sur la nécessité de permettre certaines interventions pour favoriser la régénération des forêts, limiter les émissions de GES et préserver la biodiversité, sous supervision d'un professionnel qualifié;
- Une municipalité juge difficile d'appliquer la limite de déboisement maximal dans un milieu naturel d'intérêt métropolitain et propose plusieurs ajustements;
- Une MRC demande le retrait d'une attente spécifique afin d'éviter une double conformité avec les OGAT et d'alléger la réglementation. Elle propose également une reformulation pour mieux s'adapter aux processus municipaux d'émission de permis et de certificat et pour permettre la reconnaissance des plans d'aménagement forestiers.

3.2.2 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels identifiés par les MRC et les agglomérations

Une municipalité souligne la nécessité **d'évaluer si l'encadrement peut être assuré par des outils discrétionnaires ou par des mesures normatives**. Une MRC estime que cette attente ne tient pas compte des compétences des MRC et des municipalités locales. Elle déplore également l'absence de reconnaissance de la démarche d'élaboration et de mise en œuvre du PRMHH exigée par le gouvernement du Québec. Selon elle, cette attente complexifie inutilement l'exercice de double conformité avec les OGAT.

3.2.3 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion délimités au PMAD

Les mémoires ne soulèvent pas d'éléments spécifiques concernant ce critère.

3.2.4 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel

Une MRC estime que cet encadrement est limitatif et ne permet pas aux municipalités locales de prévoir des mesures adaptées à leur territoire. Selon la

MRC, cette attente complexifie et alourdit l'exercice de double conformité avec les OGAT. Elle demande alors de retirer cette attente ou de la reformuler.

3.3 Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre 35 % d'ici 2046

3.3.1 Protection de la canopée

Une MRC considère que **la définition du cadre de protection de la canopée devrait relever des MRC**. Elle souligne que la liste des éléments visant à atteindre les buts suivants contient des normes plutôt que des objectifs. Si cette exigence est maintenue, elle demande qu'elle se limite à la protection des arbres dans les périmètres urbains.

Il est proposé de reformuler cette attente afin que les MRC puissent demander à leurs municipalités d'intégrer des mesures à leur réglementation.

3.4 Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain

3.4.1 Identification des composantes des paysages d'intérêt métropolitain

Quelques **préoccupations sont soulevées quant aux définitions des composantes des paysages d'intérêt métropolitain**, notamment en ce qui concerne l'intégration des composantes des paysages d'intérêt métropolitain et la détermination des paysages typiques. Il est suggéré de clarifier ces notions.

Par ailleurs, plusieurs municipalités insistent sur la **nécessité d'un soutien financier**, car la mise en œuvre de cette attente impliquerait, pour de nombreuses MRC, le recours à des firmes externes. Enfin, il est suggéré de s'assurer que cette exigence ne limite pas les activités agricoles.

3.4.2 Protection et mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain

Quelques demandes de bonification et de précision pour le critère de protection et de mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain sont partagées, notamment :

- Retirer les deux points débutant par « Tenir compte des composantes (...) » de la seconde demande, puisqu'ils sont déjà exigés dans la première;
- Accompagner le concept d'aménagement culturel de mesures permettant de le concrétiser à l'échelle métropolitaine;
- S'assurer que cette attente de mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain n'ait pas d'effets négatifs sur l'agriculture et les activités agricoles.

3.4.3 Protection et mise en valeur des collines Montérégiennes

Il est demandé par une MRC de retirer ce critère puisqu'il ne permet pas de respecter la démarche, la réflexion et la consultation en cours concernant les collines Montérégiennes.

3.5 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

3.5.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

Quelques **demandes de bonification de ce critère** ont été exprimées. Notamment, patrimoine naturel devrait être intégré à cette section du PPMADR. Selon une agglomération, le patrimoine naturel complète les composantes du paysage d'intérêt et du patrimoine bâti. Elle propose également de s'inspirer des recommandations du Plan métropolitain de développement en culture et patrimoine pour enrichir cette section, notamment afin d'y inclure le concept d'aménagement culturel du territoire.

Il est souhaité d'intégrer, aux éléments identifiés, les sites suivants :

- L'archipel de la Rivière-des-Milles-Îles;
- Le noyau villageois de l'arrondissement Saint-Hubert;
- Le site du Plan Bouchard à Blainville;
- Le noyau villageois de Sainte-Anne-des-Plaines

3.5.2 Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

Les mémoires ne soulèvent pas d'éléments spécifiques concernant ce critère.













