

Projet de PMAD révisé

Avis des Conseils régionaux de l'environnement sur les volets urbanisme, mobilité et biodiversité

Transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal

16 décembre 2024



Table des matières

Projet de PMAD révisé.....	1
1- Mise en contexte.....	3
2- Grandes orientations (résumé).....	4
3- Recommandations.....	5
Orientation 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables.....	5
Orientation 2 : Des réseaux de mobilité pratiques et conviviaux.....	7
Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur.....	9
4- Les stratégies de mise en œuvre.....	12
Se donner les outils pour une protection efficace du territoire.....	12
Poursuivre le leadership en matière de financement équitable de la mobilité.....	13
Assurer un leadership dans la planification énergétique.....	15
Bonifier les processus de concertation.....	15
Conclusion.....	17

1- Mise en contexte

À l'échelle mondiale, mais aussi nationale et régionale, les populations font face à de nombreux défis, dont le déclin de la biodiversité, la précarité en eau et les changements climatiques.

On remarque effectivement un déclin de la biodiversité à l'échelle mondiale. Selon le plus récent Rapport Planète vivante du Fonds mondial pour la nature international, les populations de mammifères, d'oiseaux, d'amphibiens et de poissons ont connu un déclin de 69% en moyenne depuis 1970¹. Même son de cloche de la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) : la nature est en déclin partout sur la planète Terre, et on note des taux d'extinction sans précédent².

Les aléas climatiques, dont les vagues de chaleur, les canicules, les inondations, les sécheresses, le smog urbain, les pluies intenses et les pluies verglaçantes, augmentent en fréquence, durée et intensité³.

La transition énergétique, essentielle pour limiter l'impact des crises en cours, implique de réduire grandement le recours aux énergies fossiles et de les remplacer par des énergies renouvelables. Cependant, la demande en énergie propre est en hausse et la province se dirige vers une pénurie.

Le transport, élément clé de cette transition, est grandement orienté vers l'automobile, causant une dépendance sociétale et individuelle à ce mode de transport⁴. Les infrastructures allouées à la voiture, comme les réseaux routiers et les stationnements, occupent énormément d'espace urbain et causent des problèmes de gestion de l'eau, d'îlot de chaleur et de santé publique et créent une faible résilience des villes face aux aléas climatiques. En outre, la voiture coûte très cher à la société et aux citoyens.

La multiplicité des crises et leurs impacts sur l'environnement ne sont pas sans conséquences pour la société civile qui vit des iniquités. En tant que Conseils régionaux de l'environnement, nous sommes bien positionnés et au fait des enjeux environnementaux locaux. Nous considérons primordial d'inclure les considérations de ces crises dans les analyses des enjeux de la CMM et dans le PMAD révisé.

¹ Word Wide Fund for Nature (2022). Rapport Planète Nature 2022: *Pour un bilan «nature» positif*.

² IPBES (2019). Communiqué de presse: *Le dangereux déclin de la nature : Un taux d'extinction des espèces « sans précédent » et qui s'accélère*.

<https://www.ipbes.net/news/Media-Release-Global-Assessment-Fr>

³ Ouranos (2015). *Vers l'adaptation. Synthèse des connaissances sur les changements climatiques au Québec*.

⁴ Gousse-Lessard, A-S et Laviolette, J. (2022). *Transformation des villes et mobilité durable : Regard sur les déterminants psychosociaux de l'attachement à l'auto solo*.

2- Grandes orientations (résumé)

Mettre en place des mécanismes incitatifs pour encourager la densification du bâti existant au sein des PIAT, notamment dans les zones desservies par des réseaux de transport collectif structurant présentant une capacité résiduelle.

Différencier les pôles d'emploi en fonction de leur compatibilité avec les milieux de vie environnants et de leur rayonnement.

Fixer un objectif de réduction de la consommation d'eau potable et s'assurer que les nouveaux secteurs densifiés disposent d'une infrastructure capable de supporter adéquatement les besoins croissants en eau et en assainissement.

Encourager les MRC à engager la discussion sur le sujet de l'énergie et à se doter d'un plan énergétique qui aborde les points suivants: création de boucles de chaleur; production d'énergie de source renouvelable; transition énergétique.

Élargir l'objectif 2.1 pour y ajouter des cibles de réduction : nombre de déplacements, de véhicules-kilomètres, de véhicules immatriculés.

Demander plutôt qu'inviter les municipalités à exiger au document complémentaire du SAD qu'un plan de mobilité ou un plan de gestion des déplacements soit réalisé.

Développer les modes de transport collectif et partagé qui sont orientés vers dans les compétences de la CMM, des MRC et des municipalités, comme le covoiturage, l'autopartage et le vélopartage.

Reconnaître le rôle et l'importance des services écosystémiques des milieux ouverts pour la santé des écosystèmes, la connectivité écologique et la résilience du milieu agricole.

Se doter d'un objectif clair et ambitieux de répartition à l'échelle du territoire métropolitain du 30% d'aires protégées entre les aires dites plus strictes (I à IV) et celles plus permissives (V et VI), ajouter une cible de restauration de 30% des écosystèmes dégradés dans le PPMADR et inscrire officiellement l'engagement de la CMM à la démarche de concertation du lac des Deux Montagnes dans le PMAD.

Se doter d'une cible de zéro perte nette de milieux naturels sur son territoire.

Comme stratégies de mise en œuvre, nous recommandons de se donner les outils pour une protection efficace du territoire, poursuivre le leadership en matière de financement équitable de la mobilité, assurer un leadership dans la planification énergétique et bonifier les processus de concertation.

3- Recommandations

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

L'orientation 1 du PPMADR propose plusieurs avancées pour la création de milieux de vie plus durables que nous tenons à souligner. L'introduction des PIAT permet une densification réfléchie, axée sur le transport actif et collectif. La mise en place de seuils minimaux de densité résidentielle dans les PIAT permet d'assurer une gestion plus cohérente et durable de l'urbanisation, notamment pour répondre à la crise du logement et s'adapter au contexte en constante évolution de la CMM et ainsi favoriser la densification dans ces secteurs. Aussi, la reconnaissance de l'importance de permettre la densification douce par des unités d'habitation accessoires (UHA) et la requalification de maisons individuelles pour les territoires déjà urbanisés situés à l'extérieur des PIAT où prédominent les habitations de faible densité est importante pour éviter l'étalement urbain.

Il serait toutefois important d'aller plus loin sur certains points :

- Mettre en place des mécanismes incitatifs pour encourager la densification du bâti existant au sein des PIAT, notamment dans les zones desservies par des réseaux de transport collectif structurant présentant une capacité résiduelle. Et plus précisément,
 - o Relever les seuils de densité dans l'ensemble des PIAT s'appliquant aux secteurs déjà construits autant qu'aux nouvelles constructions.
 - o Retirer les minimums de stationnement de toutes typologies.
- Établir un plancher de zonage multifamilial et ainsi permettre, sur l'ensemble du territoire de la CMM, la construction de bâtiments multifamiliaux jusqu'à 3 étages. *Peu de territoires peuvent justifier de restreindre son zonage à l'unifamilial ou au multifamilial de moins de trois étages.* Certains critères pourraient être établis pour permettre des exemptions, par exemple la valeur patrimoniale et les paysages d'intérêt.
- Établir des critères de santé environnementale pour qualifier les nouveaux développements résidentiels et les zones à densifier. Par exemple, de nombreux secteurs sont limités dans la densification en raison de la capacité insuffisante des infrastructures de gestion des eaux pluviales, entraînant des surverses dans les cours d'eau.

Pour orienter ce processus de densification, le PPMADR établit des critères qui favorisent une intégration harmonieuse des différentes activités. Il a déjà identifié les zones propices à la densification dans les pôles d'emploi, mais il n'applique les seuils de densité qu'aux nouveaux projets. Aucune mesure concrète n'est mise en place pour encourager la densification du bâti existant, comme un plancher de zonage ou une hauteur minimale. La seule action recommandée consiste à demander aux MRC de développer une planification détaillée aménagement-transport pour les secteurs PIAT, en intégrant les enjeux de densification et de diversification (critère 1.3.1).

Nous recommandons donc de :

- Promouvoir une mixité fonctionnelle et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, de divers usages (résidences, commerces, services, emplois et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique.
- Différencier les pôles d'emploi en fonction de leur compatibilité avec les milieux de vie environnants et de leur rayonnement. Cette distinction permettrait de mieux consolider les activités, de définir des seuils de densité à respecter, et de prioriser les investissements privés et les investissements d'infrastructures publics.

La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD une cartographie des principales contraintes anthropiques susceptibles d'affecter la santé publique, la sécurité civile et le bien-être général. Par ailleurs, ces documents doivent inclure un objectif visant à accroître la compatibilité des usages à proximité des réseaux d'infrastructures essentielles.

Pour renforcer cette mesure, nous formulons les recommandations suivantes :

- Encourager les MRC et les agglomérations à inciter les municipalités à intégrer le Plan de protection des infrastructures (PPI) relatif à l'eau potable dans leurs plans municipaux de sécurité civile, tout en promouvant son inclusion dans la planification des mesures d'urgence à l'échelle locale.
- Fixer un objectif de réduction de la consommation d'eau potable, afin de préserver les ressources en eau et d'alléger la pression sur les infrastructures existantes.
- S'assurer, de manière générale, que les nouveaux secteurs densifiés disposent d'une infrastructure capable de supporter adéquatement les besoins croissants en eau et en assainissement.

Le PPMADR introduit également le concept d'adaptation aux impacts des changements climatiques, ce qui est primordial dans le contexte actuel. L'approche de *zéro artificialisation nette* (ZAN), en limitant l'expansion des activités humaines sur les sols, s'avère particulièrement pertinente pour renforcer la résilience du territoire face aux impacts des changements climatiques, tout en offrant des avantages considérables pour la protection et la conservation de la biodiversité.

Afin de pousser cette démarche plus loin, nous formulons les recommandations suivantes :

- Développer le concept de zéro artificialisation nette (ZAN) et aller vers la notion de zéro perte nette décrite dans notre section de l'orientation 3, notamment pour diminuer la vulnérabilité du territoire aux vagues de chaleur. Ceci est déjà l'esprit du PPMADR, il est maintenant temps de lancer un chantier afin de graduellement mettre en place les mécanismes rigoureux qui nous permettront d'atteindre cet objectif.
- Prioriser les développements sur les zones déjà artificialisées (ex. : bâtiments abandonnés).

Enfin, la LAU stipule que le PMAD doit s'inscrire dans une démarche de développement durable, notamment en intégrant la transition énergétique dans la planification du territoire.

Or, ce volet semble être un angle mort du PPMADR. L'efficacité énergétique, la production d'énergie et la création de boucles énergétiques doivent être prises en considération pour guider l'aménagement du territoire.

Ainsi, nous recommandons de :

- Encourager les MRC à engager la discussion sur le sujet et à se doter d'un plan énergétique qui aborde les points suivants: création de boucles de chaleur; production d'énergie de source renouvelable; transition énergétique.
- Favoriser l'installation des infrastructures énergivores à proximité des grands émetteurs de chaleur et des zones de restriction où il est possible d'implanter de l'énergie renouvelable.

Orientation 2 : Des réseaux de mobilité pratiques et conviviaux

Étant orientée en premier lieu sur la mobilité active et arrimée avec l'aménagement du territoire, la vision déployée dans le PPMADR est ambitieuse et positive. Toutefois, d'autres interventions et leurs financements ne relèvent pas des compétences, des pouvoirs et des autres leviers de la CMM, des MRC ou des municipalités. Nous encourageons donc la CMM à poursuivre l'utilisation de ses leviers tout en respectant rigoureusement la hiérarchie des interventions de mobilité durable RÉDUIRE - TRANSFÉRER - AMÉLIORER introduite dans ce PPMADR.

L'objectif 2.1 est de hausser à 50% la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050. Il s'agit d'un bon objectif pour le volet transférer, par contre, cet objectif ne doit pas être le seul indicateur du succès du PPMADR en termes de mobilité durable. En effet, pour faire un suivi adéquat de ses interventions en matière de réduction de la demande de transport dans un contexte de croissance de la population, le PPMADR doit se doter de cibles additionnelles.

Nous recommandons donc de:

- Élargir l'objectif 2.1 pour y ajouter des cibles de réduction : nombre de déplacements, de véhicules-kilomètres, de véhicules immatriculés.

Le potentiel de transfert modal le plus important au moindre coût est, de loin, vers les transports actifs⁵. L'Enquête Origine-Destination 2023 démontre également que c'est une forte tendance déjà amorcée. Il s'agit aussi des modes durables sur lesquels le milieu municipal a le plus d'influence. Ainsi, nous nous réjouissons des éléments du PPMADR qui vont dans le sens de prioriser les déplacements actifs. Nous notons particulièrement l'augmentation significative de la connectivité et de la sécurité dans les aménagements piétons et cyclistes.

⁵ HEC Montréal (2024). *Mobilité Montréal : les coûts sociaux des transports*. Gabrielle Beaudin, Muriel Julien, David Benatia. <https://www.davidbenatia.com/projects/mobilite-montreal/>.

Pour aller plus loin en ce sens, nous faisons les recommandations suivantes:

- Demander plutôt qu'inviter les municipalités à exiger au document complémentaire du SAD qu'un plan de mobilité ou un plan de gestion des déplacements soit réalisé, en plus d'une étude d'impact sur la circulation, lors d'une demande de permis pour un projet d'envergure pouvant générer un impact sur la congestion routière.
- Définir les éléments devant faire partie des plans de mobilités et des plans de gestion des déplacements. Bonifier les exigences de contenus des études d'impact sur la circulation afin de mieux prendre en compte les déplacements actifs et collectifs sur et aux abords des propriétés visées. Il serait donc important de mieux les définir pour s'assurer que tous les éléments nécessaires à l'amélioration de la mobilité active et collective, dans un esprit d'accès universel.
- Demander plutôt qu'inviter les municipalités à imposer des normes de support à vélo comme un minimum de supports à vélos, incluant des supports réguliers en nombre satisfaisant dans les nouvelles constructions ou dans le cas de réfections majeures. Ajouter des normes pour les bâtiments commerciaux également. En outre, inviter les municipalités à mettre en place un minimum de stationnements vélo sécurisés à l'abri du vol et des intempéries.
- Modifier les mots *piétonniers* par *mobilité active* dans un énoncé. Puisque l'objectif 2.2 *Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine* traite autant de la marche que du vélo, nous proposons de mieux le représenter dans l'énoncé *en complémentarité avec l'orientation 1, la CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif, notamment inspiré des principes de la vision zéro et de l'approche du système sûr, visant la sécurité et la convivialité des déplacements piétonniers pour assurer que ces principes guident des liens cyclables.*
- Ajouter une note ou un encadré sur la convivialité des aménagements cyclables et piétonniers qui ne demandent pas seulement d'être sécuritaires, mais d'y inclure du mobilier urbain, assez d'espace, du verdissement, etc.

Bien qu'identifiés comme solutions de mobilité, peu de critères sont inscrits pour les aménagements et les infrastructures dédiées à la pratique de mobilités partagées, comme le covoiturage, l'autopartage, et le vélopartage. Ces modes de transport collectifs et partagés sont d'ailleurs plus orientés vers les compétences de la CMM, des MRC et des municipalités. À cette fin, il faut déterminer des lieux prioritaires d'implantation des infrastructures partagées et des outils facilitant l'adhésion à ces services.

Nous recommandons de développer le covoiturage:

- Inviter les municipalités à instaurer au sein de leur SAD un minimum de cases réservées au covoiturage dans les secteurs PIAT, les pôles d'emploi, les pôles d'éducation et les commerces et services.
- Ajouter au sein du critère 1.3.1 un point concernant le covoiturage, tel que *faciliter l'implantation de cases de stationnement réservées au covoiturage dans les*

nouveaux aménagements ou ceux en requalification, positionnés stratégiquement au sein des PIAT, des pôles d'emploi, des pôles d'éducation et des commerces et services.

Nous recommandons de développer l'autopartage:

- Inviter les municipalités à intégrer dans leur SAD des solutions d'autopartage. Par exemple, rendre accessible aux employés et à la population une partie de la flotte municipale, qui est non utilisée en permanence. En effet, des véhicules municipaux non utilisés les soirs de semaine et la fin de semaine pourraient être utilisés par la population.
- Une fois les services implémentés, instaurer un minimum de cases réservées à l'autopartage dans les nouveaux aménagements ou ceux en requalification, positionnés stratégiquement au sein des stationnements dans les PIAT, des pôles d'emploi, des pôles d'éducation et des commerces et services.

Nous recommandons ainsi de développer le vélopartage:

- Inviter les municipalités à instaurer dans leur SAD des solutions de vélopartage. Par exemple, rendre accessible la flotte municipale de vélos et vélos à assistance électrique aux employés et à la population.
- Une fois le service implémenté, inviter les municipalités à déterminer un minimum de services de vélos en partage dans leur SAD, principalement au sein des PIAT, des pôles d'emploi, des pôles d'éducation et des commerces et services.

Bien que l'électrification des transports ne soit pas prioritaire selon l'approche Réduire, Transférer, Améliorer et la hiérarchisation des modes de transports selon le degré de durabilité, elle demeure importante pour la réduction des gaz à effet de serre au Québec et sur le territoire de la CMM. Cependant, l'électrification est peu abordée dans les objectifs du PPMADR.

Nous proposons ainsi de:

- Demander aux municipalités d'instaurer au sein de leur SAD un minimum de bornes de recharge dans les nouveaux aménagements ou ceux en requalification, positionnés stratégiquement au sein des PIAT, des pôles d'emploi, des pôles d'éducation et des commerces et services.

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

Nous tenons tout d'abord à souligner l'importance des engagements pris par la CMM lors de la COP-15 sur la biodiversité, ainsi que l'intégration de ces engagements dans les outils de planification du territoire, en premier lieu par des règlements de contrôle intérimaire, puis

dans la version révisée du PMAD⁶. Nous félicitons entre autres la CMM d'avoir intégré à son PMAD la cible de protéger 30% de milieux naturels sur son territoire.

Actuellement, seulement 22,1% du territoire a été identifié pour contribuer à cette cible. C'est donc un manque à gagner de 7,9% du territoire restant à prioriser pour la conservation. L'ajout de ces superficies actuellement manquantes doit être une réelle priorité, étant donné les potentiels conflits d'usages sur un territoire comme la CMM.

Également, dans les milieux naturels priorisés, il n'y a aucune mention des milieux ouverts, mis à part que *la CMM demande aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD des mesures de mise en œuvre visant à réduire de 10% à l'échelle métropolitaine la superficie globale des terres en friches inutilisées à des fins agricoles d'ici 2046*. Or, les friches sont des habitats essentiels de plusieurs espèces végétales et animales, notamment des espèces en situation précaire, en plus d'être des milieux abritant une biodiversité spécifique, et apportant plusieurs services écosystémiques.

En termes de support à la biodiversité, la valeur des milieux ouverts mériterait d'être reconnue au même titre que celle des autres types de milieux naturels, puisque ces milieux abritent une biodiversité unique et distincte. Effectivement, de nombreuses espèces animales et végétales dépendent des friches, à un moment ou un autre de leur cycle de vie, pour se nourrir ou se reproduire, soit environ 50 % des espèces d'oiseaux et 60 % des mammifères⁷. D'autres espèces, quant à elles, occupent même exclusivement ce type d'habitat. Juste dans le Grand Montréal, près de 70 espèces animales et végétales à statut précaire au niveau provincial et/ou fédéral dépendent des milieux ouverts.

Enfin, les friches apportent plusieurs services écosystémiques, notamment de garde-manger pour les pollinisateurs, indispensables aux productions maraîchères, de zones tampons entre différents milieux, dont certains milieux humides, de connexion entre différents milieux naturels, et de rétention des sédiments en bandes riveraines. À noter également que différents outils d'analyse et de priorisation sont disponibles pour identifier les milieux ouverts d'intérêt écologique à l'échelle du territoire, dont le Guide de gestion durable des friches à différentes échelles du territoire⁸.

Nous recommandons donc de:

- Reconnaître le rôle et l'importance des services écosystémiques des milieux ouverts pour la santé des écosystèmes, la connectivité écologique et la résilience du milieu agricole. Les milieux ouverts d'intérêt écologique doivent être ajoutés à la liste des milieux d'intérêt métropolitains pour la conservation.
- Caractériser les friches du territoire et les prioriser.

⁶ CMM (2022). *Protection des milieux naturels: La CMM s'engage à atteindre 30% d'ici 2030*. <https://cmm.qc.ca/communiques/protection-des-milieux-naturels-la-cmm-sengage-a-atteindre-30-en-2030/>

⁷ Scanlon, J. J. (1992). *Managing forests to enhance wildlife diversity in Massachusetts*. *Northeast Wildlife*, 49, 1-9.

⁸ CRE Montérégie (2023). *Gestion durable des friches à différentes échelles territoriales*. https://crem.qc.ca/wp-content/uploads/2024/11/CRE-Monteregie_Guide_Gestion-durable-friches.pdf

Également, de façon plus large, il serait opportun de réfléchir à une vision collective du ratio d'aires protégées dites plus strictes (catégories I à IV de l'UICN) comparativement aux aires protégées plus permissives (catégories V et VI). Les paysages humanisés jouent un rôle essentiel dans les outils de protection, particulièrement sur un territoire à tenure majoritairement privée, comme la CMM. Ce type d'aires protégées permet de conserver des habitats qui sont essentiels à une biodiversité issue de l'interaction entre l'homme et la nature. Or, plusieurs autres espèces en périls sur le territoire de la CMM sont associées à des écosystèmes indépendants de cette interaction. Se doter d'une vision claire en termes de cibles d'aires protégées au niveau de la CMM, permettrait de s'assurer d'équilibrer les efforts et les financements pour assurer une protection représentative de la biodiversité de nos régions.

Le lac des Deux-Montagnes bénéficie actuellement d'un statut de protection niveau IV (habitat faunique). Les CRE de Laval, des Laurentides, de la Montérégie et de Montréal coordonnent depuis 2022 une grande démarche de concertation et de mobilisation autour du Lac des Deux-Montagnes. Cela a mené à la création d'une charte d'engagement⁹ visant à sauvegarder et mettre en valeur ce précieux patrimoine aquatique. La CMM ainsi que douze municipalités et MRC ont déjà signé la Charte. Vu cette adhésion, il nous apparaît important d'inscrire la démarche dans le PMAD révisé sous forme d'un encadré.

Nous demandons à la CMM de :

- Se doter d'un objectif clair et ambitieux de répartition à l'échelle du territoire métropolitain du 30% d'aires protégées entre les deux grands groupes de catégories, soit les aires dites plus strictes (I à IV) et celles plus permissives (V et VI).
- Inscrire officiellement la démarche de concertation du lac des Deux Montagnes dans le PMAD et y réitérer l'engagement de la CMM.

De plus, le cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal compte plusieurs autres cibles qui sont d'intérêt à intégrer au PMAD. Particulièrement la cible de restauration de 30% des écosystèmes dégradés. C'est pour la CMM une belle occasion d'aller plus loin et de se donner des leviers pour atteindre les cibles de protection ainsi que renforcer la connectivité écologique sur le territoire. Une cible de restauration permettrait d'augmenter les accès à la nature pour l'ensemble de la communauté. En intégrant un objectif de restauration des écosystèmes dégradés à son PMAD, la CMM pourrait ainsi développer une approche visant autant à rétablir une équité environnementale, soit par la restauration ou la création de milieux naturels dans des secteurs en déficit nature, et à assurer la pérennité des milieux naturels existants, soit en travaillant sur la connectivité écologique et la restauration des diverses fonctions écologiques. En ce sens, dans le cadre de l'élaboration de leur PRMHH, l'ensemble des MRC ont déjà identifié des secteurs potentiels de restauration et création qui pourraient déjà être intégrés rapidement à l'analyse du PMAD afin de réduire d'éventuels risques de conflits d'usages.

⁹ CRE Montréal (2024). Démarche de concertation pour le lac des Deux Montagnes. *Protéger et valoriser* le patrimoine naturel du lac des Deux Montagnes.<https://www.cremtl.org/fr/demarche-concertation-lac-des-deux-montagnes>

Nous demandons à la CMM de :

- Ajouter une cible de restauration de 30% des écosystèmes dégradés dans le PPMADR.

La zéro perte nette de milieux naturels sur le territoire de la CMM doit être au fondement de la stratégie de développement et inscrit comme un objectif clair à se donner d'ici 2050. L'inclure dès maintenant au PPMADR va permettre d'intégrer le concept et de poser progressivement les bases de son application. Actuellement, la couverture de chacune des catégories de milieux naturels (boisés, milieux humides et aquatiques et milieux ouverts) se situe sous les seuils de viabilités identifiés par la science¹⁰. La CMM devrait assurer le leadership pour renverser la tendance et inspirer les municipalités à faire de même.

Nous recommandons alors de:

- Se doter d'une cible de zéro perte nette de milieux naturels sur son territoire.

4- Les stratégies de mise en œuvre

Comme nous l'avons évoqué précédemment, le PPMADR est ambitieux sur plusieurs aspects. Pour concrétiser cette vision, la CMM devra se doter de nouveaux outils et de nouvelles stratégies, en collaboration avec les municipalités et les organisations de la société civile.

Nous avons identifié plusieurs mécanismes, leviers à activer qui nous apparaissent incontournables et qui devraient se retrouver dans le Plan d'action qui va accompagner le PMAD révisé. Ils portent à la fois sur le financement, sur la gouvernance et sur l'implication de la société civile et se réfèrent aux grandes thématiques abordées dans notre mémoire.

Se donner les outils pour une protection efficace du territoire

Comme elle l'a fait pour la protection du territoire agricole avec le programme de compensation¹¹ et pour le logement social avec le fonds du logement social¹², nous invitons la CMM à mettre en place des mécanismes permettant de soutenir les municipalités dans leurs efforts de protection des milieux naturels et ainsi éviter qu'elles soient pénalisées par le régime fiscal en vigueur alors que les bénéfices profitent à tous.

De plus, les milieux naturels présents sur le territoire de la CMM sont soumis à de nombreuses pressions (espèces exotiques envahissantes, changements climatiques,

¹⁰ Environnement Canada (2013). *Quand l'habitat est-il suffisant?* Troisième édition. Toronto (Ontario). https://publications.gc.ca/collections/collection_2013/ec/CW66-164-2013-fra.pdf

¹¹ CMM (2019). *Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole*. <https://cmm.qc.ca/programmes/programme-de-compensation-aux-municipalites-rurales-pour-la-protection-du-territoire-agricole/>

¹² CMM (2003). *Fond du logement social métropolitain*. <https://cmm.qc.ca/programmes/fonds-du-logement-social-metropolitain/>

achalandage élevé) qui engendrent des coûts annuels pour les gestionnaires afin de maintenir l'intégrité des milieux.

Dans le cadre d'une réflexion plus large de soutien aux décisions favorables à la protection des milieux naturels, nous recommandons également à la CMM d'ajouter à la réflexion un travail sur les outils d'écofiscalité pour les propriétaires privés qui ont des milieux naturels sur leurs terrains, en intégrant par exemple les services écosystémiques qu'ils apportent à la collectivité.

Finalement, les multiples orientations et objectifs du PMAD peuvent dans certains cas conduire à des enjeux de cohérence dans les décisions. De nombreuses variables entrent en ligne de compte et les arbitrages éventuels peuvent être difficiles. Afin de garantir une cohérence dans les décisions et éviter une approche « à la pièce », nous recommandons à la CMM de mettre en place une commission indépendante de protection du territoire composée d'experts des milieux de la conservation, agricole, et de l'aménagement du territoire.

Cette commission composée de différents membres (organismes de la société civile, scientifiques, élus, etc.) aurait comme mandat d'accompagner les municipalités et les MRC dans l'analyse des dossiers et d'agir comme gardienne des orientations du PMAD. Elle devrait être consultée sur les projets de développement présentant de potentiels enjeux d'arbitrages.

Nous recommandons donc de:

- Mettre en place des mécanismes afin de soutenir les municipalités qui choisissent de protéger les milieux naturels situés dans leur périmètre d'urbanisation.
- Identifier et implanter des mesures écofiscales pour les propriétaires privés ayant des milieux naturels sur leur terrain.
- Mettre en place une Commission métropolitaine de protection du territoire.

Poursuivre le leadership en matière de financement équitable de la mobilité

Le maintien et le développement des modes collectifs, sur lequel repose le PMAD, dépendent principalement de financements qui ne sont pas du ressort de la CMM et de ses membres. La réalisation des projets de développements orientés sur ces modes est donc plus incertaine. Bien que le rééquilibrage du financement de la mobilité en faveur des transports collectifs soit prévu par le gouvernement du Québec dans la Politique de Mobilité Durable 2020-2030 et que la mobilité collective est une priorité affichée du fédéral, les sommes pour le maintien et le développement des transports collectifs ne sont pas au rendez-vous depuis plusieurs années. Au contraire, le déséquilibre du financement entre le transport collectif et routier se creuse, en partie car les revenus collectés auprès des automobilistes n'ont pas été indexés¹³. La capacité ou la volonté d'investir des paliers

¹³ CRE-Montréal, Solon, la Coalition mobilité active et Coop carbone (2024). *De l'ambition à l'action pour une mobilité inclusive, mémoire présenté au printemps dernier à la Commission des finances et de l'administration de l'agglomération de Montréal.*

supérieurs est aussi réduite, notamment en raison de réductions de taxes et impôts et de politiques de retour à l'équilibre budgétaire.

Quoi qu'il en soit, la CMM et ses membres peuvent en faire davantage dès aujourd'hui, avec leurs pouvoirs actuels, pour relever leur part de financement des transports collectifs qui les mèneront vers un rééquilibrage du financement des mobilités et vers l'atteinte des objectifs inscrits dans leur Plan d'aménagement et de développement. En raison de l'espace fiscal libéré par les paliers supérieurs, les paliers municipaux et métropolitains pourraient aller jusqu'à se substituer aux paliers supérieurs sans augmenter le fardeau fiscal des contribuables.

Bien sûr, une telle opération pourrait être difficile d'un point de vue politique, notamment en raison de l'effet de nouveaux tarifs et taxes sur les ménages moins fortunés. Nous proposons à cet égard qu'un système d'allocation de mobilité soit mis en place afin de favoriser la mobilité des ménages qui vivent sous le seuil du revenu viable¹⁴, tout en offrant des opportunités de promotion des modes de déplacement actifs et collectifs. Une telle mesure serait donc une tarification sociale de toutes les mobilités et consisterait en un crédit d'achat ou un rabais de 500\$ par membre du ménage de 12 ans et plus par année pour (au choix) l'abonnement annuel aux transports en commun, l'abonnement à un service de vélopartage ou d'autopartage, l'achat ou l'entretien d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique, l'achat d'une vignette de stationnement sur rue ou, éventuellement, des crédits de taxe kilométrique. Nous estimons qu'environ 80% des 690 000 personnes vivant sous le seuil de revenu viable pourraient se prévaloir de la mesure, pour une facture annuelle de 276 M\$.

Nous faisons donc les recommandations suivantes:

- Aller plus loin dans le leadership métropolitain en matière de financement des transports collectifs, en misant d'abord sur les leviers municipaux et métropolitains existants, soit l'impôt foncier, la taxe sur l'immatriculation, la tarification du stationnement sur rue et la taxe sur le stationnement non résidentiel notamment.
- Poursuivre les négociations avec les paliers supérieurs pour développer de nouvelles sources de revenus, comme l'indexation et le rehaussement des taxes sur l'essence et la tarification kilométrique.
- Récupérer l'espace fiscal abandonné par les paliers supérieurs afin de réaliser un maximum de projets inscrits au PPMADR.
- Mettre en place une allocation de mobilité pour les ménages vivant sous le seuil du revenu viable afin de les aider à réduire leurs dépenses de mobilité et les soutenir dans l'adoption de modes de déplacement durable ou la hausse du coût de possession et d'utilisation de l'automobile.

¹⁴ Le Revenu minimum viable est un indice développé par l'IRIS qui reflète mieux le seuil de sortie de la pauvreté des ménages que le seuil du faible revenu. En 2024, il était de 38 479 \$ pour une personne seule à Montréal. Source: IRIS 2024.
<https://iris-recherche.qc.ca/communiques/revenu-viable-2024>

Assurer un leadership dans la planification énergétique

Bien que la thématique de l'énergie doive être analysée sous plusieurs angles (production, transports, transition, réduction), elle ne semble pas faire partie des enjeux de la CMM. En effet, seule la commission du développement économique, des finances et de l'emploi a dans son mandat d'effleurer la question énergétique, et ce, uniquement sous l'angle de la transition énergétique de l'économie métropolitaine.

Nous recommandons donc de:

- Créer une commission énergétique.

Bonifier les processus de concertation

La CMM est un territoire très diversifié qui poursuit des objectifs communs. Dans l'optique de bâtir une CMM unie et forte, la participation des parties prenantes est essentielle. Nous saluons les efforts mis dans la consultation du PMAD révisé et invitons la CMM à aller plus loin. Les CRE, par leur position d'instance de concertation régionale, sont bien positionnés pour travailler avec la CMM sur ces éléments.

Les consultations sur le PPMADR ont démontré que les groupes locaux connaissent bien leur territoire et facilitent l'identification de lieux névralgiques et des enjeux de conflit d'usage. Une approche plus régionalisée avec des parties prenantes locales permettrait un accompagnement dans la planification fine du territoire tout en assurant une cohérence à l'échelle métropolitaine. Par exemple, afin d'enrichir les échanges et les travaux des Agoras, moments privilégiés pour prendre le pouls des parties prenantes dans le suivi du PMAD, nous proposons la tenue d'activités sectorielles ou régionales en amont, et ce, afin d'alimenter la réflexion lors de l'événement tout en favorisant une appropriation du PMAD par les acteurs locaux.

Aussi, la création de chantiers de travail sur des thématiques particulières (énergie, eau, financement) permettrait d'alimenter les réflexions et outiller la CMM et les municipalités dans la mise en œuvre du PMAD. Ces chantiers seraient composés à la fois des professionnels des municipalités, de la CMM, des représentants des organisations de la société civile et des scientifiques.

Pour ce qui est du suivi du PMAD révisé, les mécanismes déployés seront très importants et permettront de mesurer à la fois l'avancement de sa mise en œuvre et la cohérence dans les actions posées. La CMM a déjà mis en place des outils qui ont fait leurs preuves pour le premier PMAD. L'Agora est un moment privilégié qui doit être maintenu, tout comme la publication du bilan d'avancement de mise en œuvre du PMAD.

Toutefois, afin de faire un suivi plus précis et d'aider dans la mise en œuvre de certains aspects, nous proposons de mettre en place un comité de suivi qui regroupera à la fois des personnes du milieu municipal et de la société civile (milieu scientifique, communautaire, conservation, etc.). Ce comité aurait comme mandat de faire un suivi régulier de la mise en œuvre du PMAD, de contribuer aux réflexions sur les leviers et mécanismes à activer afin de lever certains blocages.

Nous pensons également qu'il est nécessaire de reconnaître dans le PMAD la présence continue des premiers peuples sur le territoire de la CMM et de développer des moyens pour participer à la réconciliation des peuples.

Dans la gestion du territoire continue des territoires des Premières Nations, la CMM a de belles opportunités de tisser des liens avec les communautés et ainsi de travailler vers la réconciliation. Plusieurs thématiques peuvent être abordées, notamment la protection du fleuve Saint-Laurent, la connectivité des milieux naturels, etc. Des moyens peuvent être développés avec d'autres acteurs pour participer à la réconciliation comme formations des élu·e·s et fonctionnaires municipaux, la mise en place de mécanismes de prise en compte des connaissances, aspirations et besoins des premiers peuples.

Nous suggérons donc de :

- Bonifier les mécanismes d'implication des parties prenantes, en particulier en adoptant une approche plus locale et en organisant des activités thématiques et/ou régionales en amont de l'Agora.
- Mettre en place des chantiers thématiques de travail sur des sujets clés pour la mise en œuvre du PMAD (écofiscalité, énergie, etc.).
- Créer un comité de suivi de la mise en œuvre du PMAD composé de personnes du milieu municipal et de la société civile.
- Tisser des liens avec les communautés et ainsi de travailler vers la réconciliation.

Conclusion

La révision du PMAD est une occasion à saisir afin de se doter d'un document de planification qui répond plus adéquatement aux multiples enjeux actuels (changements climatiques, logement, mobilité) dans une perspective de résilience et d'amélioration de la qualité des milieux de vie.

Il faut agir rapidement alors que les impacts des changements climatiques et que la perte de la biodiversité s'intensifient et il faut agir de façon cohérente et concertée.

Comme nous l'avons souligné, le financement sera la clé afin d'éviter que certaines cibles et projets restent des vœux pieux. Les gouvernements du Québec et du Canada devront répondre présents pour appuyer financièrement la mise en œuvre des mesures, mais la CMM et les municipalités auront aussi un rôle à jouer en utilisant les leviers financiers et réglementaires dont elles disposent.

Finalement, la réussite de la mise en œuvre du PMAD passera par une adhésion forte de l'ensemble des parties prenantes (municipalités, MRC, organismes de la société civile). À ce titre, les CRE, par leur rôle d'instance régionale de concertation en environnement, par les liens étroits avec de multiples organisations et par leur connaissance des enjeux territoriaux, offrent leur collaboration à la CMM dans la mise en œuvre et dans le suivi du PMAD révisé.