

Commentaires sur le second Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé de la CMM (2^e Projet PMADR)

MRC de Thérèse-De Blainville

Dépôt dans le cadre de l'assemblée
de consultation du 26 novembre 2024

8 novembre 2024

COMMENTAIRES DE LA MRC DE THÉRÈSE-DE BLAINVILLE
Second Projet du Plan d'aménagement et de développement révisé (PMADR) de la
Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)
Mirabel – 26 novembre 2024 – Consultation sectorielle cmmienne- CN

Le Second Projet de PMADR contient différentes dispositions et obligations auxquelles la MRC de Thérèse-De Blainville et ses villes constituantes devront, à l'intérieure de leur planification et réglementation d'urbanisme se conformer. Ainsi, le PMADR aura un impact important sur le développement du territoire.

D'une part, le PMADR oriente le développement du territoire vers une densification importante et l'une des principales préoccupations de la MRC est que ce dernier aura des impacts importants sur les réseaux et services à la population tant en matière :

- D'infrastructures d'égout et d'aqueduc, mais également de transport routier et en commun;
- Des services à la population tels : garderies, écoles, centres sportifs, bibliothèques, caserne d'incendie, police, entre autres;
- La ressource en eau (qualité et quantité).

Afin d'assurer la création de milieux de vie dits « complets » cela passe inévitablement par une desserte adéquate en transport actif et collectif, notamment par la présence de transport collectif structurant. La réduction de la congestion routière et de la dépendance à l'automobile ne peut se réaliser sans qu'il y ait une desserte existante adéquate en transport en commun structurant.

Ainsi, la planification de milieux de vie complets et la planification d'un transport en commun structurant doivent se faire simultanément. Les réseaux de transport sont l'armature du développement de nos milieux. La MRC est d'avis que l'armature d'un territoire est son réseau de transport. Ainsi pour aménager des milieux de vie complets où il y a utilisation du transport actif et collectif, il faut que ces infrastructures soient existantes en amont des projets.

De manière plus concrète, sans existence de transport en commun efficient et efficace (fréquence et amplitude), il est difficile, voire utopique, de densifier des quartiers sans que les déplacements s'effectuent en voiture solo. Au contraire, ce type de densification va contribuer à une augmentation de l'utilisation de l'auto solo, donc à congestionner davantage les infrastructures routières existantes et favoriser des aménagements d'aires de stationnement et une imperméabilisation des sols.

Il est à constater qu'au cours des dernières années les villes de la MRC ont effectué un effort de densification considérable et que l'offre en transport en commun ne s'est pas bonifiée. La MRC est d'avis que les projets prévus en matière de transport en commun pour l'ensemble de la couronne Nord ne permettront pas de favoriser des aménagements de vie complets. Seule la mise en place d'un réseau de transports structurant adéquat permettrait l'atteinte de cibles de densification visées par la CMM.

De plus, les enjeux de mobilité sur la couronne Nord sont de plus en plus un frein à son développement et qu'un rattrapage en matière de développement des services de transport collectif est urgent et nécessaire afin que les résidents, les institutions et les entreprises de la couronne Nord puissent bénéficier d'une offre de service comparable aux secteurs centraux de la CMM et d'augmenter l'achalandage des transports collectifs.

D'autre part, les autres préoccupations de la MRC envers le Second Projet de PMADR sont qu'il contient :

- Certaines dispositions qui relèvent d'une échelle de planification plus locale, soient des objectifs qui concernent les MRC et les Villes notamment, pour les milieux de vie complets et de protection des milieux naturels.
- Plusieurs obligations qui :
 - Nécessitent de nombreuses caractérisations, ce qui peut constituer un enjeu en ressources financières, matérielles et humaines;
 - Ne prennent pas en compte les spécificités du milieu;
- Des mesures d'exception d'intérêt local qui, pour être accordées, demandent des démonstrations injustifiées (ex : lieux exempts de la densification pour des raisons de contraintes, de préservation du patrimoine, etc.)
- Des délimitations et identifications territoriales qui ne reflètent pas la réalité terrain (ex : délimitation du périmètre urbain et identification de certaines contraintes (zones potentiellement exposées aux glissements de terrain)).

La MRC est d'avis que la pertinence du PMADR, tant en matière d'aménagement du territoire, de transport que de protection des milieux naturels, réside dans une planification à échelle métropolitaine pour des enjeux d'intérêt métropolitains, comme indiqué par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, et ce afin de permettre :

- *« De planifier et d'optimiser les axes métropolitains de transport des personnes et des marchandises;*
- *D'influencer significativement la répartition de la croissance à l'échelle métropolitaine et l'optimisation des espaces voués à l'urbanisation;*
- *De soutenir un aménagement durable du territoire en privilégiant une densification et une mixité d'usages dans des secteurs où des services de transport collectifs et actifs sont accessibles;*
- *D'établir des seuils minimaux de densité en lien avec la présence et les caractéristiques des infrastructures et services desservant le milieu visé;*
- *De proposer des mesures visant à protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti et naturel ainsi que les paysages d'intérêt métropolitain;*
- *De mettre en valeur les activités agricoles, par exemple par la mise en place d'une grappe bioalimentaire ou par la remise en culture des terres en friche ou sous-utilisées.¹»*

¹Site internet MAMH : <https://www.quebec.ca/habitation-territoire/amenagement-developpement-territoires/amenagement-territoire/guide-prise-decision-urbanisme/planification/plan-metropolitain-amenagement-developpement#c240526>
