



Source : MRC de L'Assomption

Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé

Mémoire présenté par la Ville de Repentigny dans le cadre de la consultation publique du PMAD révisé de la CMM

8 novembre 2024

Agir ensemble pour un aménagement durable

L'adoption en 2011 du premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et sa mise en œuvre ont suscité des réactions diverses, notamment des préoccupations de plusieurs municipalités de banlieue, qui reprochaient au plan de ne pas tenir compte des spécificités territoriales locales. Dix ans plus tard, la CMM s'est engagée dans un processus de révision de son document stratégique, reconnaissant que l'approche uniforme n'est pas adaptée aux réalités et aux besoins uniques des diverses municipalités qui la compose.

Repentigny tient à saluer l'ouverture et la volonté de collaboration de la CMM dans la prise en compte des particularités des municipalités comme la nôtre dans l'élaboration de ce second projet de PMAD révisé.

Repentigny reconnaît que la révision du PMAD est un exercice essentiel, car ses orientations influencent directement la planification territoriale de l'ensemble des villes de la CMM. Ce nouveau projet s'inscrit dans une démarche de développement durable, de lutte contre les changements climatiques, et l'adaptation à ceux-ci ainsi qu'à la protection de la biodiversité. Elle salue l'alignement des orientations proposées qui sont cohérentes avec les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) adoptées cette année par le Gouvernement du Québec.

Les objectifs et prescriptions du nouveau PMADR se concentrent principalement sur la création de milieux de vie complets, la promotion de la mobilité durable, ainsi que la protection et la conservation des environnements naturels et patrimoniaux. Le document se présente parfois davantage comme un guide de bonnes pratiques plutôt qu'un outil de planification. Les concepts et principes énoncés, fondés sur l'importance des actions à entreprendre pour renforcer la résilience climatique des territoires, font consensus.

Repentigny, qui démontre déjà des efforts significatifs en matière de création de milieux de vie complets, de mobilité durable, de protection environnementale et de résilience climatique, souscrit aux grands principes et orientations présentés dans le projet de PMAD révisé.

Mentionnons que Repentigny appuie les mémoires déposés par la MRC de L'Assomption et par la Table des préfets de la couronne Nord (TPÉCN) dans le cadre de la présente consultation.

Dans le présent mémoire, Repentigny souhaite mettre en lumière les enjeux spécifiques auxquels elle sera confrontée dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau PMAD ainsi que ses recommandations.

Repentigny : Porte d'entrée de Lanaudière

En tant que deuxième ville en importance démographique dans Lanaudière, sixième dans la CMM et treizième au Québec, Repentigny s'étend sur un territoire de 70,25 km². Sa position géographique est stratégique, avec un accès direct aux grands axes autoroutiers, dont l'autoroute 40, ainsi qu'à la proximité du fleuve Saint-Laurent et de la rivière L'Assomption.

Sa zone agricole, qui représente 39,2 % de son territoire, jouxte son périmètre urbain, dont le développement a atteint sa maturité il y a plusieurs années.

Malgré sa maturité territoriale, Repentigny poursuit une croissance constante et compte aujourd'hui près de 88 000 résidents. À travers sa vision de développement à échelle humaine, la Ville vise à offrir à ses résidents et entreprises un cadre de vie recherché, en harmonie avec l'environnement naturel. Elle aspire à fournir un milieu de vie inclusif, diversifié et attrayant, en mettant en œuvre une gestion équilibrée de ses espaces urbains et ruraux.

Repentigny est alors appelée à définir des orientations audacieuses en matière de densification intelligente et durable.



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

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

L'introduction du concept de corridors d'aménagement-transport (CAT), définis comme des corridors de 500 m de chaque côté d'un « *axe de transport collectif par autobus ayant une fréquence de service élevée et un bon potentiel de développement ou de redéveloppement* », soulève certaines questions. En effet, l'application uniforme d'une largeur de 500 m pour ces corridors peut présenter des défis dans le contexte des banlieues développées principalement dans les années 1970 et 1980, comme Repentigny. Ces secteurs sont caractérisés par une trame urbaine composée majoritairement d'habitations unifamiliales.

Le concept de la *ville des 15 minutes* est en adéquation avec les zones de plus forte densité, mais se heurte aux particularités de notre trame de rues, qui n'a pas été conçue dans une perspective de marchabilité. Par exemple, plusieurs développements résidentiels de faible densité ont été conçus pour réduire la circulation automobile à l'intérieur des secteurs, ce qui limite les possibilités de redéveloppement complet des corridors en raison des infrastructures existantes (routes, réseaux souterrains), souvent complexes ou coûteuses à adapter.

Recommandation

À la lumière de ces éléments, Repentigny recommande de moduler la largeur uniforme des corridors de 500 m pour mieux refléter les réalités locales. Une approche tenant compte du concept de marchabilité ; soit une distance équivalente à 15 minutes de marche active, permettrait d'atteindre cet objectif tout en s'alignant davantage avec les caractéristiques des milieux.

Critère 1.2.1 Définition des seuils minimaux de densité résidentielle

Dans un objectif de création de milieux de vie durables et intégrés, il est essentiel de définir des seuils de densité résidentielle qui soient adaptés au contexte spécifique de chaque territoire. Repentigny exprime ainsi des réserves concernant l'augmentation des densités sans mesures de transport collectif robustes et pérennes pour soutenir cette croissance. La mise en place d'un réseau de transport adapté constitue un préalable indispensable pour assurer des milieux de vie denses, mixtes et de qualité, et ce, en cohérence avec les aspirations des communautés locales.

Le développement d'une offre de transport collectif structurante est essentiel pour que Repentigny et l'ensemble de la couronne Nord atteignent les objectifs métropolitains du PMAD révisé, tout en renforçant l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal.

Recommandation

Repentigny recommande donc de mettre en place un réseau de transport collectif adapté à son territoire, une condition indispensable à une planification intégrée aménagement-transport.

Critère 1.2.3 Consolidation et densification des grands pôles économiques

La consolidation et la densification des pôles économiques revêtent une importance capitale pour la compétitivité et l'attractivité métropolitaine. Le tableau actuellement utilisé, remontant à 2019 (tableau 19, p. 101), pourrait ne plus refléter les réalités industrielles actuelles.

Recommandation

Dans ce contexte, Repentigny recommande vivement à la CMM d'intégrer les conclusions des études actuelles issues du Programme de revitalisation des espaces industriels (PREI). Ces données actualisées permettront de disposer d'un portrait réaliste des besoins et potentiels industriels lors de l'adoption du PMAD révisé en 2025.

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

L'objectif du projet, qui est de promouvoir des milieux de vie accessibles et bien desservis par les réseaux de mobilité active, est louable et aligné sur les tendances contemporaines d'aménagements. Cependant, Repentigny soulève des interrogations quant aux attentes précises en matière de planification, particulièrement pour les municipalités. Les cibles d'accessibilité piétonne et de qualité des milieux de vie, bien qu'importantes, touchent à des compétences habituellement locales et pourraient bénéficier d'une flexibilité accrue.

Les municipalités régionales de comté (MRC) devront exiger de leurs municipalités des plans d'aménagement-transport détaillés pour les secteurs PIAT et, si applicables, pour les centralités locales. En ce sens, le PMADR identifie des secteurs PIAT (ESR, CAT, etc.), qui couvrent parfois plusieurs kilomètres et traversent divers milieux de vie, nécessitant l'investissement de sommes considérables pour la réalisation de planifications détaillées.

Recommandation

Repentigny recommande donc une modulation des attentes en fonction des types de secteurs (CAT, ESR, centralité locale, etc.), et une exemption de planification supplémentaire pour les secteurs déjà redéveloppés. Enfin, les cibles minimales, identifiées au tableau 22 de la page 108, applicables aux secteurs PIAT pour chacun des indicateurs d'accessibilité piétonne de la couronne Nord, bien que motivantes, restent ambitieuses. Repentigny salue l'objectif de 60 % d'ici 2046, mais propose, par souci de réalisme financier, de le réviser à 50 % d'ici 2046 avec une progression de 10 % tous les cinq ans.

Critère 1.3.2 L'identification de mesures favorisant le logement social et abordable

L'intégration de mesures visant à favoriser une plus grande mixité sociale dans les milieux de vie est une avancée en matière d'abordabilité du logement. Repentigny accueille positivement cette initiative. Repentigny souligne que les cibles minimales de logements sociaux et abordables, indiqués dans le PMAD, bien qu'elles soient louables, sont complexes à atteindre à l'extérieur des zones PIAT.

Selon l'approche progressive, 15 % des logements construits annuellement d'ici 2046 devront être des logements sociaux et abordables pour l'ensemble de la MRC de L'Assomption.

Recommandation

Repentigny recommande d'exposer la méthode permettant d'assurer le suivi et la vérification de ces cibles, notamment sur la façon de mesurer l'abordabilité. Des clarifications sur ce processus seraient utiles pour assurer une mise en œuvre harmonieuse de cet objectif.

Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurants soutenant la mobilité durable

Le PMAD révisé pourrait bénéficier d'une vision renforcée en matière de mobilité durable. Actuellement, des lacunes subsistent dans la coordination entre les besoins des citoyens et les organismes de planification. Or, une offre structurante en mobilité durable représente l'un des principaux leviers pour réduire l'utilisation de la voiture dans la région du Grand Montréal. Repentigny recommande que l'ARTM, avec sa compétence exclusive en matière de planification du transport collectif, établisse un Plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire. Ce plan devrait déterminer les priorités, l'échéancier de réalisation des interventions et les modalités de financement pour les dépenses d'exploitation et d'immobilisation nécessaires. Ces interventions visent à optimiser l'aménagement du territoire, soutenir le développement économique, lutter contre les changements climatiques et améliorer la mobilité des personnes.

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

Le projet demande aux MRC d'intégrer les axes du Réseau vélo métropolitain dans leurs schémas d'aménagement et de prioriser les aménagements cyclables projetés selon les critères du PMAD. Or, les investissements en mobilité active relèvent de la compétence municipale, et chaque municipalité élabore annuellement ses propres programmes d'investissements (PTI, PQI) pour prioriser les améliorations sur son territoire. Les MRC n'ont donc pas l'habileté de prioriser la mise en œuvre de nouveaux aménagements cyclables.

Recommandation

Dans cette optique, Repentigny recommande d'ajuster les obligations des MRC pour que la priorisation des projets cyclables se fasse au niveau municipal, en tenant compte des réalités et priorités locales.

Critère 2.2.3 Définition et identification du Réseau express vélo métropolitain

Repentigny recommande de s'assurer que le Réseau express vélo métropolitain tienne compte des particularités locales et des priorités municipales (investissements en transport actif et priorité de déneigement) afin de mieux arrimer les attentes métropolitaines avec la réalité sur le terrain.

Critère 2.3.2 Modernisation et développement du réseau métropolitain de transport collectif structurant

L'extension du Projet structurant de l'Est (PSE) jusqu'à l'axe du boulevard Brien à Repentigny représente un ajout significatif et encourageant pour l'accessibilité de notre territoire. Repentigny tient à souligner l'importance de cette initiative qui améliorera substantiellement l'offre de transport collectif pour les citoyens. Ce prolongement renforcera l'attractivité et la connectivité de Repentigny au sein du réseau métropolitain.

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

Dans le but d'évaluer l'impact des projets de développement et redéveloppement sur les délais et retards occasionnés par la congestion routière, la CMM demande aux MRC de prendre en considération la congestion du réseau routier dans son SADR. Elle invite les MRC à exiger qu'un plan de mobilité, un plan de gestion de déplacement ou une étude d'impact sur la circulation soit réalisé lors d'une demande de permis pour un projet d'envergure pouvant générer un impact sur la congestion routière.

Recommandation

Repentigny recommande de clarifier la définition de « projet d'envergure ».

Pour un aménagement durable réussi, agissons ensemble !

Repentigny accueille favorablement la révision du PMAD et salue l'effort de la CMM pour mieux refléter les réalités locales dans ses orientations. En tant que porte d'entrée de la région de Lanaudière, Repentigny souscrit aux principes de durabilité, de mobilité et de résilience inscrits dans ce projet.

Toutefois, pour garantir une mise en œuvre réussie, la Ville souligne l'importance d'une approche flexible et adaptée aux particularités de chaque territoire. Elle recommande ainsi d'accorder une attention particulière aux conditions de densification, à la planification des infrastructures de transport collectif et à l'intégration des besoins en logements sociaux et abordables. Ces ajustements permettront d'atteindre les objectifs ambitieux du PMAD tout en assurant une planification harmonieuse et réaliste.

Repentigny réitère son engagement à collaborer étroitement avec la CMM et les autres instances concernées pour faire de ce PMAD révisé un levier de développement harmonieux, axé sur le bien-être de ses résidents et le dynamisme économique de la région métropolitaine.