

# PREMIER PROJET DE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ (PPPMADR) 21 MARS 2024

## COMMENTAIRES DE LA MRC DE LA VALLÉE-DU-RICHELIEU

---

### INTRODUCTION

La MRC de La Vallée-du-Richelieu (MRCVR) a pris connaissance du « Premier projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PPPMADR) » et désire adresser des commentaires à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) dans le cadre de la période de consultation en cours. Les municipalités de la MRCVR ont été invitées à nous faire part de leurs commentaires, que nous avons pris en compte dans le présent document. Des validations ont aussi été effectuées sur des sujets spécifiques avec certaines municipalités.

Les commentaires formulés portent sur des enjeux spécifiques à la MRCVR. Ils s'ajoutent à ceux formulés par la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud (TPECS), auxquels la MRCVR souscrit. Les passages surlignés en turquoise mettent en évidence les demandes de la MRCVR.

### ORIENTATION 1 UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET DURABLES

Les indices d'accessibilité piétonne semblent se baser principalement sur l'accessibilité spatiale, mais en pratique l'environnement (sentiment de sécurité, déneigement, ombre/chaueur, agrément, largeur des trottoirs, etc.) joue un grand rôle sur l'accessibilité réelle.

#### Objectif 1.1 Définir le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

##### Critère 1.1.1 Délimitation du périmètre métropolitain

La MRCVR soutient la CMM dans son approche d'ajuster les limites selon la rénovation cadastrale. **Nous demandons d'effectuer les ajustements suivants.** Ces commentaires portent sur de minces ajustements, qui sont également transmis sous forme d'un fichier de géomatique.

À Carignan :

- Le parc des Îles et la cour arrière d'une résidence (lots 6359606 et 6348014) sont situés hors de la zone agricole et sont inclus à l'intérieur du périmètre métropolitain actuel et du périmètre d'urbanisation de la municipalité, tel qu'identifié au Schéma d'aménagement révisé (SAR) de la MRCVR. Ces lots sont à inclure dans le futur périmètre métropolitain.

À Mont-Saint-Hilaire :

- Le lot 1 815 246 (emprise du chemin Ozias-Leduc) est dans le périmètre métropolitain du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en vigueur, dans le périmètre d'urbanisation au Schéma d'aménagement et dans la version préliminaire du PPPMADR. Nous demandons de le maintenir dans le périmètre métropolitain.

### **Critère 1.1.2 Modification du périmètre métropolitain**

La MRCVR soutient la CMM dans son approche relative à la modification du périmètre métropolitain. Toutefois, nous souhaitons qu'une demande soit recevable lorsque le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) en vigueur a été modifié pour se conformer au PPPMADR en vigueur et que les règlements d'urbanisme de concordance de la ou des municipalités visées par la demande sont en vigueur, ceci afin d'éviter qu'une municipalité qui tarde à adopter les règlements de concordance, et qui n'est pas concernée par la demande, paralyse le processus.

Nous proposons de modifier le critère sur la préservation des milieux naturels, qui se trouve dans la liste des critères actuels d'analyse de la demande de modification du périmètre métropolitain : « La préservation des milieux naturels, particulièrement les milieux écologiques d'intérêt, des milieux bâtis et des paysages ». Nous proposons aussi d'ajouter un critère sur l'utilisation actuelle des terrains : « L'impact sur le territoire agricole en fonction de l'utilisation actuelle des terrains, en favorisant les projets ayant un impact moindre sur les terres agricoles ». Ce critère permettrait d'évaluer comment l'utilisation actuelle des terrains affecte le territoire agricole et de favoriser les projets qui minimisent cet impact. Ainsi, si un terrain est déjà utilisé à des fins autres que l'agriculture, cela pourrait être considéré comme ayant un impact moins important sur le territoire agricole par rapport à un terrain qui est actuellement utilisé pour l'agriculture.

Nous proposons d'ajouter un critère sur l'effet sur le développement économique de la région. Par exemple, on peut penser qu'une demande de modification du périmètre urbain pour permettre un projet générant des milliers d'emplois obtiendrait plus d'ouverture de la part des instances.

La MRCVR demande également qu'un mécanisme soit prévu pour tenir compte de certaines situations qui visent à régler des problèmes d'ajustements de limites ou à régulariser des situations de fait, et dont l'objectif n'est pas d'ajouter des espaces disponibles au développement, sans qu'une modification du PPPMADR soit requise.

À défaut, nous demandons d'ajouter la phrase suivante à la fin du dernier paragraphe du critère 1.1.2 : « Les ajustements effectués afin de régulariser des problèmes d'ajustements de limites ou des situations de fait, sont aussi soustraits des exigences prévues à ce critère. »

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

Aucun commentaire.

### **Critère 1.1.4 Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)**

Relativement à l'identification des secteurs PIAT, on mentionne que « l'étendue de ces secteurs pourrait être ajustée à la hausse par la MRC pour tenir compte des caractéristiques du milieu ».

Lors d'une rencontre entre la CMM et la MRCVR, tenue le 25 octobre 2022, la MRCVR a présenté l'approche qu'elle entend utiliser dans la délimitation des PIAT dans le cadre de la révision de son SAD. Cette approche, qui a été bien reçue par les représentant(e)s de la CMM, repose sur la distance de marche et résulte en une délimitation qui, généralement, englobe des espaces excédentaires à la délimitation prévue au PPPMADR et parfois en exclut des espaces de faible superficie. Ainsi, comme c'est le cas dans notre SAD en vigueur, nous prévoyons que lors de la concordance avec le PPPMADR, les aires *Transit-oriented development* (TOD) ainsi que les

corridors aménagement-transport « optimaux » continuent de différer légèrement des aires TOD et des corridors aménagement-transport « métropolitains ».

Par conséquent, nous demandons que le terme « à la hausse » soit retiré du deuxième paragraphe du critère 1.1.4.

Dans la gestion de la densité, la capacité des infrastructures de même que les effets sur le paysage devraient aussi pouvoir être considérés (voir objectif 1.2). Le redéveloppement en hauteur des ESR de Saint-Basile-le-Grand et de Mont-Saint-Hilaire pourrait nuire aux points de vue sur les Montérégiennes.

Nous demandons de retirer l'ESR de Chambly (carrefour giratoire Fréchette/Brassard). Son redéveloppement à des fins mixtes n'est pas envisagé à moyen terme, en raison de servitudes particulières et d'ententes en cours de négociation qui ne permettront pas la fonction résidentielle. Cet ESR va à l'encontre de l'objectif de ramener la densité vers la R-112 et d'en faire un boulevard urbain.

Nous demandons de retirer l'ESR de Mont-Saint-Hilaire (stationnement incitatif de la gare de train de banlieue), puisque son emplacement n'est pas optimal, éloigné des axes principaux de transport en commun local et à l'extrémité de la ligne de train de banlieue, dont les destinations sont limitées. Il est trop éloigné de la R-116, là où le redéveloppement mixte à haute densité est souhaité et où la fonction commerciale est située. De plus, cet ESR pourrait avoir un effet négatif sur le paysage, puisqu'il est dans l'axe d'un point de vue exceptionnel. Le seuil de densité minimale entraînerait des répercussions sur le paysage métropolitain perceptible depuis le viaduc ferroviaire sur Grande-Allée. Cet espace est situé dans les limites de l'aire TOD et sa planification et son développement avec les balises TOD permettront tout de même d'en faire une utilisation optimale, en cohérence avec son milieu.

Nous sommes d'avis que le stationnement incitatif de la gare de McMasterville devrait également être identifié comme ESR. La Ville de McMasterville travaille présentement à l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) dans ce secteur et entend y favoriser un redéveloppement selon les critères prévus pour les ESR du PPPMADR.

À défaut que la CMM accepte notre demande de réduire les seuils minimaux de densité dans les ESR (voir critère 1.2.1), nous demandons de retirer l'ESR de Saint-Basile-le-Grand.

## Objectif 1.2 Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain

La MRCVR souscrit à l'objectif d'orienter au moins 70 % de la croissance des nouveaux ménages dans les secteurs PIAT d'ici 2046. Elle souscrit également aux objectifs visant à accroître l'accessibilité aux transports actifs et collectifs ainsi qu'à l'aménagement de milieux de vie complets. Toutefois, compte tenu des besoins en logements et de la capacité d'accueil du périmètre métropolitain, elle soutient que, de façon générale, les seuils minimaux de densité proposés ne sont pas justifiés et ne sont pas adaptés à la réalité de la Couronne-Sud.

À l'échelle métropolitaine, la CMM estime que le besoin de nouveaux logements pour répondre à la croissance des ménages anticipée d'ici 2041 s'élève à 243 000 alors que la capacité d'accueil à l'intérieur du périmètre métropolitain est de 680 000 logements, soit 2,8 fois les besoins. Pour la Couronne-Sud, la croissance des ménages anticipée est de 39 700 alors que la capacité d'accueil serait de 70 241 logements, soit 1,8 fois les besoins. Dans sa Politique métropolitaine d'habitation, la CMM indique qu'il « y aurait suffisamment d'espace pour accueillir la croissance

des ménages prévue et l'ensemble des logements nécessaires afin d'assurer l'abordabilité du logement » (CMM, 2022). D'ailleurs, dans le texte descriptif (page 43), nous recommandons de préciser que l'hypothèse d'un besoin de 460 000 logements repose sur une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, selon le scénario ajusté par rapport aux projections de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), basé sur une hypothèse « avec hausse de 1,5 fois du solde migratoire international ».

D'ici 2041, selon les projections démographiques de l'ISQ, dans la portion métropolitaine de la MRCVR, la croissance anticipée est de 8 600 ménages. La capacité d'accueil, selon les seuils de densité minimaux en vigueur, est de 12 900 logements, soit 1,5 fois les besoins. En tenant compte de cette croissance projetée des ménages et de la superficie potentielle disponible pour l'accueillir, excluant les secteurs visés par les règlements de contrôle intérimaire (RCI) sur les milieux naturels et sur les golfs de la CMM, nous estimons qu'une densité moyenne minimale d'environ 40 log/ha permettrait d'accueillir 70 % des nouveaux ménages dans les secteurs PIAT alors qu'une densité minimale de 10 log/ha serait suffisante pour accueillir la croissance projetée hors PIAT. Ainsi, il nous apparaît que les seuils de densité proposés sont nettement trop élevés et ne sont pas en adéquation avec les besoins et les caractéristiques de notre territoire.

La MRCVR reconnaît que des efforts supplémentaires de densification sont nécessaires pour atteindre les objectifs visés et répondre à la pénurie de logements sociaux et abordables et soutient qu'une augmentation jusqu'à 50 % des seuils minimaux de densité par rapport à ceux du PMAD en vigueur serait plus appropriée.

Par ailleurs, nous sommes préoccupés par le fait que certaines aires TOD ont fait l'objet de PPU adoptés par certaines municipalités. Ces PPU ont été élaborés en considérant les seuils minimaux de densité de l'actuel PMAD (souvent avec une subvention de la CMM) et sont le fruit d'un contrat social conclu entre la municipalité et sa population. Ces PPU ont également été élaborés en considérant la capacité des infrastructures d'aqueduc, d'égouts et de transport à soutenir le développement. La prescription de nouveaux seuils minimaux de densité deux fois plus élevés exigera une révision en profondeur de ces outils de planification, ce qui risque de soulever de sérieux problèmes de faisabilité et d'acceptabilité sociale. Il y a lieu de s'assurer que la CMM maintiendra son programme d'aide financière pour la planification des PIAT.

Nous nous questionnons également sur la méthodologie pour déterminer les seuils de densité minimaux requis à l'intérieur des PIAT et des ESR. En effet, des indicateurs comme les indices de qualité de vie ou de seuil de rentabilité immobilière n'ont pas été utilisés pour justifier ces chiffres.

Dans son document d'accompagnement, la CMM indique avoir utilisé les mises en chantier entre 2017 et 2021 pour calculer la densité brute observée. En ne retenant que les mises en chantier d'une période très récente, l'analyse de la CMM ne prend pas en considération la modulation de la densité qui a pu survenir dans le temps et dans l'espace, par exemple, une gradation de la densité afin de permettre une transition vers les quartiers existants. Somme toute, doubler le seuil minimal de densité retire la marge de manœuvre nécessaire aux municipalités pour favoriser l'acceptabilité sociale et se manifeste par un choc typologique entre les nouveaux projets et le milieu environnant.

Les gains réalisables en adoptant une approche de planification intégrée aménagement-transport varient selon le secteur. Il y a un décalage entre l'offre de transport collectif, orientée vers Montréal, et l'organisation spatiale de plus en plus polycentrique de la CMM. Dès 2012, la TPECS revendiquait de faciliter les déplacements entre les secteurs de la Couronne-Sud, d'autant plus

que « Plusieurs pôles d'emplois importants de la région métropolitaine ne sont pas desservis par un service de transport collectif structurant » (TPECS, 2012). La part modale du transport collectif dans la Couronne-Sud est stable, à environ 8 %, selon les enquêtes origine-destination 2008 à 2018, et elle a sans doute chuté depuis la pandémie. Dans la MRCVR, en 2018, seulement 18 % de la population se dirigeait vers Montréal en période de pointe, tandis que le train de banlieue est un moyen de transport peu flexible. En l'absence d'une offre adaptée à la demande, une densification excessive ne peut qu'amener davantage d'automobiles dans un réseau souvent déjà à plein rendement, entraînant des conséquences majeures d'accessibilité et de fluidité puisque certains projets peuvent se retrouver dans un environnement mal adapté en termes de desserte de mobilité.

Il est nécessaire de clarifier si les secteurs PIAT sont considérés comme des espaces hermétiques ou non dans la répartition de la densité. Sous réserve du respect du seuil minimal de densité pour chaque secteur PIAT, nous demandons d'autoriser les transferts de densité hors-PIAT vers PIAT.

À défaut que la CMM accepte nos demandes suivantes, la pression immobilière risque de s'étaler sur l'ensemble du territoire :

- d'autoriser les transferts de densité hors-PIAT vers PIAT;
- de réduire les seuils minimaux de densité, particulièrement hors PIAT;
- et de reconduire l'exception à l'application du seuil minimal, une exception qui s'applique aux terrains de 0,5 ha et moins dans le Schéma en vigueur (voir ci-dessous).

La pression au développement et au redéveloppement se ferait alors de manière incohérente, sans participer à la création de milieux de vie mixtes et complets, sans nécessairement contribuer à la densification des axes de transport collectif. Ainsi, la pression immobilière dans les PIAT sera possiblement insuffisante pour atteindre les objectifs associés. Surtout, l'étalement de la densification sur le territoire ne permettrait probablement pas un transfert modal dans les prochaines décennies.

### **Critère 1.2.1 Définition des seuils minimaux de densité résidentielle**

#### **Aires TOD**

Le PPPMADR prévoit que les seuils minimaux de densité des aires TOD de la Couronne-Sud soient le double des seuils de l'actuel PMAD (pour les gares de train, il passerait de 40 log/ha à 80 log/ha et pour les stationnements incitatifs de 30 log/ha à 60 log/ha).

Dans son document d'accompagnement, la CMM indique qu'entre 2017 et 2021, la densité observée dans les aires TOD de train de la MRCVR atteint 59 log/ha. Depuis 2011, la densité observée est de 40 log/ha.

Pour l'aire TOD du stationnement incitatif de Chambly, le document d'accompagnement indique qu'entre 2017 et 2021, la densité observée dans cette aire TOD atteint 28 log/ha. Nous n'y avons répertorié aucun projet lors de cette période. Depuis 2011, la densité observée est de 20 log/ha.

Ainsi, il n'apparaît pas justifié de doubler les seuils de densité applicables aux aires TOD de la MRCVR. Comme mentionné ci-dessus, nous recommandons une augmentation de 50 %, soit 60 log/ha pour les gares et 45 log/ha pour les stationnements incitatifs.

## Corridors aménagement-transport (CAT)

Le PPPMADR prévoit que le seuil minimal de densité des corridors aménagement-transport de la Couronne-Sud soit le double du seuil actuel, passant de 30 log/ha à 60 log/ha. Dans son document d'accompagnement, la CMM indique qu'entre 2017 et 2021, la densité observée dans tous les corridors de la Couronne-Sud atteint 64 log/ha. Toutefois, dans la MRCVR, cela ne correspond pas à une juste représentation de la situation. Depuis 2011, la densité observée est de 30 log/ha.

Encore ici, il ne nous apparaît pas justifié de doubler les seuils de densité applicables aux CAT de la MRCVR. Comme mentionné ci-dessus, nous recommandons une augmentation de 50 %, soit 45 log/ha.

Sur la carte 12, la couleur des CAT a une densité minimale de 80 ou de 60 log/ha (vert pâle) est sensiblement la même que la zone agricole.

À l'annexe 2, nous suggérons d'enlever Carignan, car il s'agit d'une mince bordure tracée selon la zone tampon de la R-116, à vol d'oiseau, mais sans réel accès à proximité, et de modifier cette couche.

## Espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)

Le PPPMADR propose un seuil minimal de densité uniforme de 300 log/ha pour les ESR dans l'ensemble du territoire. Elle indique que ce seuil a été déterminé en procédant à l'analyse de projets de redéveloppement complétés ou annoncés sur l'ensemble du territoire métropolitain dans le cadre d'entretiens avec des développeurs et de gestionnaires de centres commerciaux du Grand Montréal.

Or, dans la MRCVR, aucun projet complété ou annoncé n'atteint ce seuil minimal de 300 log/ha. Le seuil d'une sélection de projets complétés, les plus denses, varie plutôt entre 50 et 140 log/ha. Il nous apparaît donc peu réaliste que des projets d'une telle ampleur se réalisent sur notre territoire. Nous croyons qu'il y a lieu de moduler le seuil minimal de densité des ESR en fonction des différents secteurs métropolitains. Nous croyons qu'un seuil minimal de 150 log/ha serait déjà un objectif ambitieux à atteindre sur notre territoire.

## À l'extérieur des secteurs PIAT

Le PPPMADR propose de hausser progressivement le seuil minimal de densité hors PIAT, passant de 22 log/ha pour la période 2022-2026 à 40 log/ha pour la période 2026-2031. Dans son document d'accompagnement, la CMM indique qu'entre 2017 et 2021, la densité observée à l'extérieur des secteurs PIAT de la MRCVR atteint 24 log/ha. Depuis 2011, la densité moyenne observée dans ces secteurs atteint tout juste le seuil minimal actuel de 21 log/ha.

La réalité du cadre bâti largement composé d'habitations unifamiliales fait en sorte que l'intégration de projets de plus forte densité est plus difficile à réaliser. La perspective d'atteindre un seuil minimal moyen de 40 log/ha ne nous paraît pas réaliste. Nous préconisons un effort de densification d'environ 50 % du seuil minimal actuel, soit une densité de 30 log/ha, sans augmentation progressive par période quinquennale.

## Exceptions

Certaines portions de territoire situées à l'intérieur des PIAT, occupées par des milieux naturels, des composantes paysagères d'intérêt ou des lieux ou cadres bâtis d'intérêt historique ou patrimonial doivent faire l'objet de mesures de protection particulière et ne sont pas propices à la densification. Nous souhaitons que ces territoires d'intérêt puissent être soustraits des superficies à développer ou à redévelopper et qu'ils ne soient pas pris en compte dans l'application des seuils minimaux de densité. À titre d'exemple, le secteur du Vieux-Beloeil, un ensemble patrimonial d'intérêt identifié au PMAD et au Schéma d'aménagement de la MRCVR, se trouve ainsi soumis à davantage de pression au redéveloppement plus dense, entraînant l'incitation à la démolition de bâtiments. Un autre exemple se trouve en pourtour du mont Saint-Hilaire, où le relief et la protection des paysages limitent les possibilités de densification. La possibilité de définir un seuil maximal (voir critère 1.2.2) ne suffit pas, puisqu'une partie de cet ensemble patrimonial est dans un secteur PIAT. Pour la partie hors PIAT, selon notre compréhension de ce critère, le seuil maximal devrait tout de même respecter le seuil minimal, qui est trop élevé à 40 log/ha. Sans un message clair en vue de sa protection, ce patrimoine est menacé.

Nous demandons que les seuils minimaux de densité ne s'appliquent qu'aux espaces de 0,5 ha et plus, comme c'est le cas dans le Schéma en vigueur : « terrain intercalaire dans un milieu déjà construit pourvu que la superficie de ce terrain soit plus petite qu'un demi-hectare (½ ha), que son frontage à une rue existante soit inférieur à 30 mètres et qu'il ne soit pas contigu à un secteur vacant ou à redévelopper ».

Nous demandons de prévoir une exception pour tenir compte de la capacité des infrastructures (gestion des eaux), lorsque celle-ci est insuffisante. La possibilité de définir un seuil maximal (voir critère 1.2.2) ne suffit pas, puisque ce seuil maximal doit tout de même respecter le seuil minimal qui est trop élevé.

Nous demandons de prévoir une exception générale pour les secteurs partiellement desservis (ou non desservis). À défaut de prévoir cette exception, à Mont-Saint-Hilaire, sur la carte 13, retirer des espaces hors-PIAT le secteur délimité par la R-116, les chemins Rouillard et Benoît, qui sont dans cette situation.

## Densification douce

La MRCVR souscrit à l'objectif de favoriser la densification douce dans les secteurs à faible ou moyenne densité déjà construits. Nous demandons toutefois que l'identification des secteurs où la densification douce est autorisée soit à la discrétion des municipalités.

Nous portons à l'attention de la CMM que l'article 113, alinéa 3.1 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) ne permet l'ajout que d'un seul logement intergénérationnel.

### **Critère 1.2.2 Définition des seuils maximaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT**

Ce critère, ajouté entre l'avant-projet et le premier projet, permet de définir un seuil maximal hors PIAT seulement, dans un secteur mal desservi ou patrimonial. Nous interprétons l'extrait « devra tenir compte du seuil minimal de densité hors PIAT prescrit par le PMAD » comme signifiant que ce seuil maximal ne pourra pas être inférieur au seuil minimal, par exemple, 40 log/ha. Cela limiterait la possibilité de modulation, telle que décrite au critère 1.2.1, puisqu'une telle modulation, visant à augmenter la densité à un endroit pour la réduire ailleurs, entraînerait

nécessairement que le secteur où la densité est réduite, aurait un seuil minimal inférieur à celui établi pour l'ensemble de la MRCVR. Nous demandons que le seuil maximal dans de tels secteurs, identifiés par la MRCVR, puisse être inférieur au seuil minimal prescrit par le PPPMADR.

Comme mentionné dans nos commentaires au critère 1.2.1, introduire un seuil maximal ne constitue pas une exception. Si la CMM était favorable à reformuler ce critère afin que le seuil maximal dans de tels secteurs puisse être inférieur au seuil minimal du PPPMADR, il nous apparaît que tout déficit de densité dans un secteur doit être comblé par un surplus ailleurs, ce qui n'est pas la même chose que si ces secteurs avaient été exclus de l'application des seuils minimaux de densité.

### **Critère 1.2.3 Consolidation et densification des grands pôles économiques**

La CMM n'identifie aucun grand pôle économique dans la MRCVR, mais nous recommandons tout de même de reformuler la phrase de l'objectif, qui débute par « Il pourra également favoriser [...] », ainsi : « Il pourra également exiger, sauf dans des circonstances exceptionnelles et que la démonstration de l'impossibilité a été faite, la localisation des entreprises à proximité des services de transport collectif et d'infrastructures dédiées au transport actif » (remplacer « ou » par « et »).

### **Objectif 1.3 Favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs**

#### **Critère 1.3.1 Aménagement de milieux de vie complets**

Le PPPMADR prévoit que les MRC devront exiger, à leur document complémentaire, que les municipalités adoptent un PPU axé sur une planification intégrée aménagement-transport pour les secteurs PIAT et les centralités locales. La MRCVR souscrit aux critères proposés.

Le PPPMADR vise à ce que, d'ici 2046, au moins 75 % des ménages soient localisés dans une zone possédant une bonne accessibilité piétonne, à l'intérieur des secteurs PIAT. Il identifie six indicateurs permettant de mesurer l'accessibilité piétonne d'un secteur. Bien que nous souscrivions au concept de la ville des 15 minutes, il faut reconnaître que la cible, basée sur les indicateurs tels que proposés, sera difficilement atteignable dans plusieurs de nos milieux. En effet, plusieurs de nos milieux n'auront jamais une masse critique permettant de se doter des équipements auxquels réfèrent les indicateurs (école secondaire, commerces de quartier diversifiés, transport collectif, équipement culturel, etc.). Nous demandons donc que les MRC puissent déterminer elles-mêmes des indicateurs appropriés à la réalité de leur territoire.

À défaut, les données associées aux indicateurs devront être disponibles ainsi que la méthodologie ayant servi à leur détermination (voir commentaires dans le document de travail ci-joint; à l'étape de l'avant-projet, nous avons demandé les données illustrées sur les cartes 2 à 7, mais nous ne les avons pas reçues).

Nous demandons de retirer l'obligation d'identifier des moyens de mise en œuvre relative à la qualité des milieux de vie sur leur territoire compris à l'intérieur du périmètre métropolitain. Le PPPMADR peut demander aux MRC d'intégrer des objectifs et donner des exemples de moyens de mise en œuvre, sans pour autant imposer les mesures. Ce sera le rôle des municipalités d'assurer l'intégration de mesures appropriées dans leur planification locale.

S'il est maintenu, le 6<sup>e</sup> point de la liste doit être reformulé, car le stationnement souterrain ou en structure fait partie du stationnement hors rue.



### **Critère 1.3.2 Définition de cibles de logements sociaux et abordables**

La MRCVR souscrit à la détermination de cibles minimales de logements sociaux et abordables dans les secteurs PIAT. Toutefois, nous demandons que les cibles dans les secteurs hors PIAT soient déterminées par les MRC en fonction des particularités de leur territoire. De plus, nous demandons que les MRC soient libres d'exiger ou non des logements sociaux et abordables dans les ESR en fonction des particularités de chaque espace.

En plus d'un réaménagement du cadre réglementaire et fiscal favorisant des logements sociaux et abordables, il sera nécessaire de miser sur l'accompagnement des municipalités et un soutien financier dans le cadre de la création de logements sociaux. Le nouveau Programme d'habitation abordable Québec (PHAQ) ne semble pas être financé à la hauteur de 10 % tel qu'AccèsLogis par la CMM.

### **Objectif 1.4 Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal**

#### **Critère 1.4.1 Respect des limites actuelles du territoire agricole**

La MRCVR soutient le maintien des limites actuelles du territoire agricole, sous réserve de la mise en place d'un mécanisme d'ajustement du périmètre métropolitain avec les limites de la zone agricole pour tenir compte de situations de fait ou de la transposition de la zone agricole au cadastre rénové (voir commentaire au critère 1.1.2).

Sur la carte 15, sous le thème des « demandes municipales », retirer les trois parties de lots à Mont-Saint-Hilaire, où une demande d'exclusion a été autorisée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) (#427773). Ces parties de lots ne font plus partie du territoire agricole.

Sur la carte 15, plusieurs secteurs de la MRCVR sont illustrés comme des « friches agricoles situées à moins d'un kilomètre de la limite du périmètre métropolitain » de manière erronée : ils incluent des constructions, une voie ferrée, des bandes riveraines d'intérêt pour la conservation, des éclaircies dans le mont Saint-Hilaire, une réserve naturelle, des secteurs visés par le RCI de la CMM concernant les milieux naturels, des superficies cultivées, etc. Malgré la nuance, ajoutée entre l'avant-projet et le premier projet, dans le texte du critère 1.4.2 au sujet de l'absence de validation des friches, nous recommandons de retirer cette couche de la carte et de reformuler l'affirmation d'une spéculation. À défaut, nous sommes en mesure de fournir une couche mieux délimitée.

La MRCVR appuie le concept d'aménagement en bordure « Edge Planning » et demande que de tels aménagements soient admissibles au programme de la trame verte et bleue.

#### **Critère 1.4.2 Augmentation de 10 % de la superficie globale des terres utilisées à des fins agricoles à l'échelle du territoire agricole métropolitain**

Le PPPMADR mentionne qu'une partie du territoire agricole métropolitain est sous-utilisé en raison notamment d'un morcellement des terres ainsi que de la présence de terres abandonnées et en friche. Il sous-tend qu'il est possible d'accroître les superficies des terres utilisées à des fins agricoles.

La MRCVR désire nuancer cette assertion. D'une part, il faut considérer que l'ensemble du territoire agricole de la MRCVR est visé par le *Règlement sur les exploitations agricoles* (REA) et que de ce fait, les possibilités de mise en culture de nouvelles terres sont très limitées.

D'autre part, dans le contexte spéculatif actuel qui rend difficile l'accès aux terres pour de nouveaux producteurs, le morcellement en plus petites parcelles peut faciliter l'implantation d'entreprises agricoles de plus petite taille et favoriser l'agriculture de proximité.

Enfin, la contribution des friches au maintien des ressources (eau et sol) et à la biodiversité en milieu agricole est de plus en plus reconnue. Dans le cadre de l'élaboration de son Plan régional de milieux naturels (PRMN), la MRCVR a identifié les friches sur son territoire et entend procéder à leur caractérisation en vue de déterminer leur valeur écologique. Certaines friches présentant un intérêt écologique pourraient bénéficier d'un statut de protection pour en assurer le maintien. Nous apprécions la mention du respect des objectifs visant la protection des milieux naturels, dont les friches d'intérêt écologique en milieu agricole.

Malgré l'ajout d'une définition de « terres utilisées à des fins agricoles », effectué entre l'avant-projet et le premier projet, la contribution de la MRCVR à l'atteinte de la cible métropolitaine de 10 % d'augmentation de la superficie de ces terres nous apparaît limitée.

Des secteurs morcelés font déjà l'objet d'actions de remembrement à des fins de remise en culture ou de conservation (Loi 212 - Loi privée de Mont-Saint-Hilaire et Loi 208 concernant la Ville de Saint-Basile-le-Grand). Nous recommandons d'ajouter cette nuance dans le texte.

Sur la carte 16, plusieurs secteurs de la MRCVR sont illustrés comme des « friches agricoles » de manière erronée (voir commentaire au sujet de la carte 15). Nous recommandons de retirer cette couche de la carte et de mentionner, dans le texte, que la superficie est surestimée. À défaut, nous sommes en mesure de fournir une couche mieux délimitée.

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

Aucun commentaire.

#### **Critère 1.4.4 Développement de l'agriculture urbaine**

Aucun commentaire.

#### **Critère 1.4.5 Accès à une alimentation saine et de proximité**

Aucun commentaire.

### **Objectif 1.5 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées**

#### **Critère 1.5.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées**

Aucun commentaire.

## **Critère 1.5.2 Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées**

Aucun commentaire.

## **Objectif 1.6 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC**

### **Critère 1.6.1 Identification des risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC**

L'attente exprimée ne correspond pas au critère, tel qu'énoncé. Le critère réfère aux risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs municipalités alors que l'attente demande aux MRC d'identifier toute zone potentiellement exposée aux glissements de terrain, ce qui n'est pas nécessaire, puisque cela fait déjà l'objet d'une orientation gouvernementale en aménagement du territoire (OGAT). L'attente, si elle est jugée nécessaire malgré la redondance avec l'OGAT, devrait se limiter aux risques chevauchant plusieurs MRC.

### **Critère 1.6.2 Identification des risques d'inondation**

Lorsque la cartographie des zones inondables est disponible, l'utilisation des cotes pose un problème. Lors de la consultation du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) au sujet du régime transitoire, nous avons proposé une modification au texte relatif au conflit d'interprétation. Malheureusement, elle n'a pas été retenue. Nous souhaitons éviter les situations où une carte récente est produite par un arpenteur-géomètre en utilisant une cote à laquelle il est fait référence dans un schéma d'aménagement, lorsqu'une carte intégrée à un schéma d'aménagement existe déjà.

Afin d'éviter un conflit d'interprétation dans ces situations, nous recommandons de reformuler le titre de l'annexe 3 en retirant « et cotes ».

Les travaux de la CMM visant le suivi et la prévision des niveaux dans les cours d'eau ([Crues Grand Montréal](#)) devraient-ils être intégrés à la [carte de Vigilance](#) (MSP)?

### **Critère 1.6.3 Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC**

Sur la carte 20, un tronçon est identifié « triage » à Mont-Saint-Hilaire. Selon le jugement n° 750-17-003818-204 [Deragon c. Ville de Mont-Saint-Hilaire](#), rendu en cour supérieure le 28 août 2023, ces voies de « triage » selon la classification du Réseau ferroviaire national ne peuvent pas être considérées « gare de triage ». Nous vous invitons à vérifier si la formulation de l'attente convient à cette situation particulière.

Sur la carte 21, nous recommandons d'ajouter l'oléoduc Esso, longeant l'autoroute 20. Après vérifications, il est dans un état abandonné (non opérationnel), mais activement entretenu par l'Impériale.

Il y aurait lieu d'inclure également les réseaux majeurs de gazoducs.

#### **Critère 1.6.4 Identification des risques associés aux incidents climatiques et accroissement de la résilience des aménagements**

Les îlots de chaleur se trouvent souvent dans les secteurs pour lesquels le PPPMADR prescrit des seuils minimaux de densité élevés, particulièrement dans les ESR, mais aussi dans les TOD. Nous sommes préoccupés par un effet indésirable que cela pourrait avoir, à savoir que ces secteurs soient redéveloppés avec un coefficient d'emprise au sol si élevé que très peu d'espace demeurera disponible pour des arbres ou des aménagements paysagers, surtout si un stationnement souterrain s'étend au-delà des limites du bâtiment. Rappelons que les espaces verts (aménagements ou parcs, publics ou privés) réduisent la densité brute, à moins qu'ils ne soient sur un lot distinct dans une zone de conservation stricte ne permettant pas la vocation résidentielle. Afin d'éviter d'accroître la vulnérabilité de ces secteurs, le PPPMADR devrait prévoir des moyens de concilier ces objectifs.

Il serait également utile d'avoir une carte identifiant les corridors de grands vents, qui seront plus intenses à l'avenir.

### **ORIENTATION 2 UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT SOUTENANT LA MOBILITÉ DURABLE**

Considérant que le plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) n'a toujours pas été adopté, l'amélioration de la desserte en transports en commun est essentielle au transfert de la part modale dans les secteurs PIAT.

Les enjeux de mobilité de la MRCVR sont de plus en plus un frein à notre développement et un rattrapage en matière de développement des services de transport collectif structurant est urgent et nécessaire afin que la population, les institutions et les entreprises du territoire bénéficient d'une offre de service comparable aux secteurs centraux de la CMM, particulièrement dans un axe est-ouest à l'intérieur même de la Couronne-Sud, laquelle contribuerait à augmenter l'achalandage du transport collectif.

Le développement d'une offre structurante de transport collectif desservant notre territoire est essentiel afin que la MRCVR puisse atteindre les objectifs métropolitains inscrits au PPPMADR, notamment les objectifs de densification, de protection du territoire agricole et des milieux naturels.

Dans les mesures pour favoriser la mobilité active, il y a lieu d'ajouter le pavage des accotements routiers (p.128).

#### **Objectif 2.1 Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050**

Aucun commentaire.

#### **Critère 2.1.1 Priorisation de la mobilité durable**

Nous réitérons que l'adoption par l'ARTM d'un plan stratégique de développement du transport collectif, lequel identifiera un échéancier de réalisation et des modalités de financement concernant le développement de l'offre de service et le développement d'un réseau structurant

de transport collectif desservant notre territoire, constitue une condition essentielle à notre engagement pour une planification intégrée aménagement-transport. Ces conditions préalables sont essentielles pour que les élu(e)s des municipalités de la MRCVR adhèrent au second projet de PMAD révisé soumis pour consultation publique ainsi qu'au projet final.

### **Critère 2.1.2 Amélioration de l'accès aux pôles d'activités (emplois, éducation, services) par la mobilité durable**

Aucun commentaire (aucun pôle d'emploi existant dans la MRCVR, mais il y aura un pôle en émergence).

## **Objectif 2.2 Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine**

### **Critère 2.2.1 Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle**

La MRCVR est en faveur de la mobilité active et du principe de l'accessibilité universelle.

La MRCVR tient à ajouter que la planification des axes 112 et 116 en boulevards urbains permettrait également l'atteinte de ces objectifs d'accessibilité universelle et de convivialité des déplacements piétonniers. Nous soutenons que le PPPMADR doit inviter le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) à faire preuve d'une plus grande ouverture à l'égard de projets de réaménagement du réseau routier supérieur afin d'élaborer des solutions novatrices pour assurer une plus grande sécurité de toutes les personnes qui l'utilisent, en particulier pour les traverses piétonnes.

### **Critère 2.2.2 Accélération de la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain (RVM)**

La MRCVR soutient le développement du RVM et adhère à la proposition que le MTMD appuie la réalisation des aménagements cyclables sur les ponts et les emprises routières sous sa responsabilité.

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

### **Critère 2.3.1 Identification du Réseau métropolitain de transport collectif structurant**

La venue d'un pôle d'emploi en émergence (Northvolt) requiert l'amélioration du transport collectif dans l'axe de la R-116, une desserte supplémentaire du train de banlieue, dans les deux directions, devrait être envisagée.

### **Critère 2.3.2 Modernisation et développement du Réseau métropolitain de transport collectif métropolitain structurant**

Au tableau 28, les « Axes de transport collectif structurants supplémentaires à considérer (Axes proposés lors de la consultation publique sur le projet de PSDTC (déc. 2020 – janv. 2021)) » proviennent de l'annexe 3 du rapport de consultation, mais seulement ceux « suggérés par les municipalités ». Nous recommandons d'ajouter à la liste les axes « suggérés par les organismes et les citoyens ». Ainsi le prolongement de la ligne de train de banlieue jusqu'à Saint-Hyacinthe

et l'amélioration du service dans le corridor de l'A-20 (Belœil – Sainte-Julie – Boucherville) seront nommés.

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

### Critère 2.4.1 Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain

Aucun commentaire.

### Critère 2.4.2 Identification et optimisation du Réseau artériel métropolitain

Aucun commentaire.

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

La CMM « demande aux MRC de prévoir à leur SAD des mesures afin de diminuer les déplacements en auto solo ainsi que pour limiter les impacts négatifs sur la circulation des projets générateurs de déplacements aux abords des autoroutes déjà congestionnées ». Il y aurait lieu de définir ce que constituent un « projet générateur de déplacements » ainsi qu'une « autoroute déjà congestionnée ». La carte 29 n'illustre que le débit, tandis que la capacité routière et l'achalandage horaire (habitudes de déplacement) entrent en ligne de compte lorsqu'il est question de congestion. Les MRC disposent de peu de leviers pour limiter les impacts négatifs sur la circulation, lorsqu'il est question de la desserte de transport collectif, du ressort de l'ARTM.

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

Aucun commentaire.

## ORIENTATION 3 UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT NATUREL, CULTUREL, PAYSAGER ET PATRIMONIAL PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

### Objectif 3.1 Identifier les territoires permettant l'atteinte des engagements de la CMM en matière de conservation, de protection et de restauration des milieux naturels

Dans sa forme actuelle, la CMM met les MRC et les municipalités au front en matière de protection des milieux naturels. Malgré les changements apportés à la suite de l'adoption de la *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, la légitimité de la loi pourrait être contestée en cour et laisser les MRC et les municipalités dans une position difficile en matière de conservation et potentiellement la cible de poursuites. Nous demandons donc que le PMAD constitue l'assise sur laquelle reposera la protection des milieux naturels métropolitains et qu'il prévoie les moyens nécessaires à leur protection, sous forme de critères à respecter.

### Critère 3.1.1 Identification des aires protégées

Sous le tableau 35, une note a été ajoutée entre l'avant-projet et le premier projet, spécifiant que la superficie est calculée sans superposition. Puisque le total correspond encore à la somme des types d'aires protégées, il y a lieu de préciser quel traitement a été effectué pour éviter le double comptage, lorsqu'il y a une superposition. Par exemple, dans la MRCVR, un refuge d'oiseaux migrateurs est partiellement superposé à plusieurs réserves naturelles reconnues. Il en est de même pour le Répertoire des sites de conservation volontaire au Québec, qui présente souvent du double comptage avec le Registre des aires protégées.

### Critère 3.1.2 Identification des milieux naturels d'intérêt métropolitain

En général, une description de ce qui accorde à un milieu « **terrestre** » l'attribut d'être « d'intérêt métropolitain » devrait être incluse dans le PPPMADR. Autrement, la lecture du RCI et ses documents d'accompagnement (note d'information, méthode de sélection) sera nécessaire pour documenter ce qui confère un « intérêt métropolitain » à un milieu. Dans le PMAD en vigueur, cette description, reposant sur les bois et corridors forestiers métropolitains (BCFM), est au critère 3.1.1, notamment « un bois d'une superficie supérieure ou égale à 30 hectares situé à moins de 200 mètres d'un autre bois ». Il y a généralement une zone tampon d'une centaine de mètres autour des BCFM. Pour retirer cette zone tampon du territoire d'application du RCI, une autre couche est utilisée, soit celle du couvert forestier : « le couvert forestier le plus récent disponible au jour de la demande de certificat d'autorisation inclus dans un bois et corridor forestier métropolitain identifié à la carte 21 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement ».

Par ailleurs, le PPPMADR reproduit la carte des milieux naturels d'intérêt métropolitain (carte 33) qui a été annexée au RCI. Or, la CMM a procédé à une identification très large des milieux naturels d'intérêt métropolitain, ce qui l'a amené à prévoir de très nombreuses exceptions dans le texte du RCI (lot comportant un bâtiment principal, lot intercalaire sur une rue existante, couvert forestier, etc.). Nous demandons que les MRC aient la possibilité de délimiter précisément les milieux naturels d'intérêt métropolitain à leur SAD, en y soustrayant les parties de territoire faisant l'objet de mesures d'exception au RCI. Cette possibilité doit être claire, sans équivoque, et ne pas référer à des données qui évoluent dans le temps.

En général, une description de ce qui accorde à un milieu « **humide** » l'attribut d'être « d'intérêt métropolitain » devrait être incluse dans le PPPMADR. La méthode de sélection a été présentée aux MRC en 2017, une synthèse a été incluse dans une note d'information datée du 9 février 2022 et des ajustements ont été effectués lors des consultations auprès des MRC.

En particulier, dans la MRCVR, les milieux humides d'intérêt métropolitain incluent une occurrence du petit blongios à Saint-Basile-le-Grand en forme de zone tampon d'un rayon de 500 m autour de l'observation d'un individu, sans égard à la délimitation des milieux humides et au potentiel de nidification. Cette occurrence est basée sur observation d'une valeur indéterminée (qualité « E, existante, à déterminer »). Une démonstration est disponible sur demande, auprès de la Ville de Saint-Basile-le-Grand, à l'effet que le terrain n'est pas propice à la nidification du petit blongios. Nous demandons de retirer cette occurrence du petit blongios de la carte des milieux humides d'intérêt métropolitain.

### Critère 3.1.3 Identification des propriétés municipales vouées à la conservation

Aucun commentaire.

### **Critère 3.1.4 Identification par les MRC et les agglomérations des autres milieux naturels permettant l'atteinte des engagements métropolitains en matière de conservation des milieux naturels**

Dans le projet d'OGAT du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), en consultation en 2023, il est déjà prévu que les MRC devront identifier « les territoires d'intérêt écologique avec ou sans statut de protection ou de conservation », notamment les habitats fauniques, les occurrences d'espèces en péril et les milieux humides et hydriques priorités dans un plan régional des milieux humides et hydriques. Dans ce projet d'OGAT, les MRC sont également invitées à « prendre en compte l'Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les basses-terres du Saint-Laurent ». Nous sommes favorables à considérer ces éléments dans notre analyse, afin d'appuyer les choix qui auront été faits en matière de conservation.

Certains habitats essentiels et certaines occurrences d'espèces en péril ne pourront pas être identifiés précisément sur une carte, car il s'agit de données confidentielles (les données publiques sont de grands carrés).

La MRCVR s'interroge sur la valeur ajoutée d'identifier les bois et corridors forestiers du plan 705-120-01. S'ils doivent être identifiés par les MRC, il faut intégrer ce plan au PMAD.

De plus, l'identification de terrains privés pour lesquels des objectifs ou des moyens de conservation sont souhaités est plutôt périlleuse. La réalisation d'un tel inventaire nécessite de bien connaître/documenter les caractéristiques écologiques. Malgré les changements apportés à la suite de l'adoption de la *Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives*, la démonstration d'une valeur écologique importante est primordiale pour soutenir une telle identification.

### **Critère 3.1.5 Identification des rives et du littoral**

Le PPPMADR exige aux MRC d'intégrer dans leur SAD la délimitation de la zone inondable de récurrence deux ans lorsque celle-ci est mise à jour. **Nous demandons de restreindre cette exigence aux cours d'eau métropolitains.**

### **Critère 3.1.6 Identification des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espaces verts ou en milieux naturels**

Aucun commentaire.

### **Critère 3.1.7 Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espaces verts ou en milieux naturels**

Aucun commentaire.

### **Critère 3.1.8 Identification des espaces verts urbains**

Ce ne sont pas **tous** les espaces verts urbains qui sont d'intérêt régional, encore moins métropolitain. Ce critère devrait être facultatif et il devrait se limiter aux espaces verts urbains présentant un intérêt régional. **Nous demandons d'ajouter « d'intérêt régional » et de reformuler ainsi** : « La CMM **invite** les MRC et les agglomérations à identifier à leur SAD les espaces verts



urbains d'intérêt régional sur leur territoire. À cette fin, les sites suivants peuvent notamment être considérés : [...] »

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

Comme mentionné aux critères 1.2.1 et 1.6.4, les superficies des milieux naturels identifiés et visés pour la conservation devraient être exclues d'office dans le calcul des seuils de densité. L'inclusion de ces superficies dans le calcul de la densité a pour effet de tirer les valeurs vers le haut dans les processus d'acquisition, notamment lorsque vient le temps de déterminer l'usage le meilleur et le plus profitable dans l'établissement de la juste valeur marchande.

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

La portée de l'exigence d'une « étude de caractérisation écologique des composantes naturelles d'intérêt et/ou une prescription sylvicole » « pour toute intervention susceptible de compromettre la pérennité des composantes naturelles d'intérêt » est trop large. Les MRC doivent avoir la possibilité de prévoir certaines exceptions, tant au niveau des interventions assujetties que des secteurs d'application.

Comme mentionné à l'objectif 3.1, la MRCVR soutient qu'elle doit être en mesure de s'appuyer sur le PMAD pour définir le cadre de protection approprié des milieux naturels d'intérêt. Nous demandons d'énoncer certains critères de protection appropriés sur lesquels notre « planification détaillée pour tout immeuble situé à l'extérieur du territoire agricole » devra s'appuyer.

Il y aurait lieu de définir quel est l'élément déclencheur pour exiger une « planification détaillée pour tout immeuble situé à l'extérieur du territoire agricole et comportant au moins un milieu naturel d'intérêt métropolitain » : est-ce requis dès la concordance des règlements municipaux? Au dépôt d'une demande d'intervention dans chaque milieu?

Dans sa forme actuelle, la liste à puces sous « La planification détaillée doit assurer » réfère à des normes plus qu'à des éléments de planification.

Il n'y a pas lieu d'exiger l'obtention des autorisations gouvernementales préalablement à toute intervention à l'intérieur des composantes naturelles d'intérêt considérant que cela est implicite.

À l'intérieur du territoire agricole, la CMM demande que « seules les activités agricoles compatibles avec la conservation des composantes naturelles d'intérêt puissent être autorisées. » Or, des îlots déstructurés résidentiels et d'autres activités diverses s'y déroulent (récréatif léger, commercial, etc.). Nous recommandons d'ajouter « ainsi que les usages existants et les travaux d'aménagement, de mise en valeur ou de restauration écologique ».

Au dernier point « qu'un déboisement (*sic*) puisse être autorisé qu'une seule fois, en tenant compte des autorisations émises avant l'entrée en vigueur du dernier règlement de concordance sur le territoire de la municipalité visée, découlant de l'entrée en vigueur du PMAD révisé. », cela signifie-t-il qu'un déboisement autorisé sous un ancien régime limite tout nouveau déboisement?

À l'extérieur ou à l'intérieur de la zone agricole, sur quoi s'appuie la norme de déboisement maximale de 10 % ou 3 ha ?

### **Critère 3.2.2 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisées dans les milieux naturels identifiés par les MRC et agglomérations**

Aucun commentaire.

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

Le PPPMADR identifie les anciens golfs de Beloeil et Chambly comme des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espaces verts ou en milieux naturels. Or, ces secteurs pourraient représenter un potentiel pour une utilisation tout autre qu'à des fins d'espaces verts ou de milieux naturels, que ce soit un projet de développement voué à l'habitation, etc. Nous demandons que les MRC aient la flexibilité d'apprécier le potentiel de reconversion et de la vocation à donner à ces secteurs. Ainsi le PPPMADR devrait se limiter à exiger une planification détaillée de ces secteurs sans préciser de critères à respecter.

### **Critère 3.2.4 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espaces verts ou en milieux naturels**

Aucun commentaire.

## **Objectif 3.3 Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre une cible de 35 % d'ici 2046**

### **Critère 3.3.1 Protection de la canopée**

La MRCVR soutient qu'il appartient aux MRC de définir le cadre de protection approprié. Toutefois, si l'exigence était maintenue, elle ne devrait viser que la protection des arbres dans les périmètres urbains.

### **Critère 3.3.2 Interventions d'Hydro-Québec**

Aucun commentaire.

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

### **Critère 3.4.1 Identification des paysages d'intérêt métropolitain**

Voir commentaires sur les liens entre la densification et la protection des paysages (sections 1.1.4 et 1.2.1).

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

Pour assurer une planification intégrée cohérente, la documentation des paysages d'intérêt métropolitain devrait être effectuée par la CMM, si elle détermine qu'il est nécessaire de réaliser de nouvelles études de valorisation. Nous demandons à la CMM de procéder aux études requises en matière de paysages et de patrimoine d'intérêt métropolitain, si besoin est, et de retirer cette exigence du PPPMADR.

### **Critère 3.4.3 Protection et mise en valeur des collines Montérégiennes**

Nous soutenons la CMM dans l'obtention d'un statut reconnaissant l'importance des Montérégiennes.

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

#### **Critère 3.5.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain**

Sur la carte 37, l'ensemble « 15-Boulevard Richelieu » semble inclure les secteurs du Vieux-Belœil et du Vieux-Mont-Saint-Hilaire.

La CMM « demande également d'intégrer à leur SAD les composantes identifiées à leur un (*sic*) inventaire des immeubles présentant une valeur patrimoniale ayant été construits avant 1940 ». Dans le projet d'OGAT du MAMH, en consultation en 2023, il est déjà prévu que les MRC devront identifier les immeubles patrimoniaux inventoriés, notamment ceux en vertu de l'article 120 de la *Loi sur le patrimoine culturel* (LPC), et prévoir des moyens pour les protéger et les mettre en valeur. Il n'y a pas lieu de dupliquer cette exigence. **Nous demandons de retirer cette exigence.**

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

Aucun commentaire.