

# Et si le PMAD ne changeait (presque) rien?

Pour renverser la tendance:  
des collectivités **compactes**,  
**accessibles** et **de qualité**

*Mémoire présenté à la*  
Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal

*par*



**VIVRE EN VILLE**  
REGROUPEMENT QUÉBÉCOIS  
POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN  
RURAL ET VILLAGEOIS VIABLE

*Octobre 2011*

### **Coordination**

Christian Savard

– *Directeur général, Vivre en Ville*

### **Recherche et rédaction**

Claudia Bennicelli

– *Conseillère en mobilité et urbanisme, Vivre en Ville*

Catherine Boisclair

– *Conseillère en mobilité et urbanisme, Vivre en Ville*

Philippe Cousineau-Morin

– *Chargé politique et dossiers, Vivre en Ville*

Pierre-Yves Chopin

– *Chargé de projets, Vivre en Ville*

Thomas Duchaine

– *Administrateur, Vivre en Ville*

David Paradis, urbaniste

– *Directeur Stratégies Collectivités Viables, Vivre en Ville*

Jeanne Robin

– *Directrice générale adjointe, Vivre en Ville*

# Présentation

---

## Vivre en Ville

Vivre en Ville, le regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, œuvre principalement à la sensibilisation des acteurs québécois afin de favoriser l'application des principes du développement durable dans l'urbanisme et l'aménagement du territoire. Par des recherches, des outils de formation et des événements, l'équipe de Vivre en Ville stimule l'innovation et participe à l'émergence d'une vision nouvelle du développement des agglomérations québécoises, centrée sur les collectivités viables.

Organisme national d'intérêt public fondé en 1994, Vivre en Ville a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie par la recherche d'un aménagement du territoire optimal, contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens.

Vivre en Ville contribue au débat public par sa participation à des colloques, à des audiences ou à des consultations publiques, ainsi que par la réalisation de projets d'amélioration de la qualité de vie, inspirés d'expériences internationales et appliqués tant à l'échelle des agglomérations et des quartiers urbains, que des villages et des milieux ruraux.

# Table des matières

<b>Sommaire.....</b>	<b>1</b>
<b>Le PMAD, un exercice essentiel pour la métropole .....</b>	<b>3</b>
Importance de la planification métropolitaine .....	4
Le rôle structurant de l'aménagement du territoire.....	4
Sortir de l'opposition 514 vs 450 – Une attention particulière aux couronnes et à la banlieue .....	6
<b>Un modèle de développement apparenté à une chaîne de Ponzi.....</b>	<b>7</b>
<b>Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ?.....</b>	<b>13</b>
Trois écueils du PMAD.....	13
Le mode de développement du territoire : des effets à long terme.....	15
Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ?.....	16
<b>Pour renverser la tendance : des collectivités compactes, accessibles et de qualité .....</b>	<b>17</b>
Nos recommandations .....	19
Des collectivités compactes.....	21
Des collectivités accessibles.....	31
Des collectivités de qualité.....	37
<b>Des conditions gagnantes .....</b>	<b>45</b>
<b>Un PMAD qui doit être renforcé et adopté .....</b>	<b>53</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>55</b>

# Sommaire

---

Les questions d'aménagement du territoire et de développement urbain étant au cœur de notre mission, Vivre en Ville se sent particulièrement interpellé par l'opportunité offerte de s'exprimer sur l'outil de planification qui marquera les vingt prochaines années de la métropole.

Ce Plan doit impérativement être un bon Plan, parce que la région métropolitaine de Montréal ne peut se permettre de se tromper pendant 20 ans. Évidemment, cela place la barre haute ! La question « *Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ?* » est ainsi devenue notre grille d'analyse.

Il ne fait aucun doute que mieux construire nos villes améliorera la qualité de vie des résidents de la région de Montréal sous plusieurs aspects et fera de la métropole une société plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement. Le virage qui s'impose, vers des collectivités viables, n'en est pas un de privation et de sacrifices ; c'est une occasion d'améliorer la qualité de vie.

## **Un modèle de développement apparenté à une chaîne de Ponzi**

Pour Vivre en Ville, le développement urbain tel qu'il se pratique depuis des décennies s'apparente à une chaîne de Ponzi, l'intention criminelle en moins. Les municipalités échangent des responsabilités à long terme d'entretien, de réparation et de remplacement d'infrastructures contre des entrées à court terme de liquidités sous forme de taxes. Dans un système équilibré, ces revenus devraient permettre de couvrir à la fois les obligations courantes et les investissements liés aux travaux majeurs. La chaîne de Ponzi apparaît lorsque cet équilibre n'est pas assuré. C'est ce phénomène qui est actuellement à l'œuvre dans nos municipalités avec, comme fondement et conséquence, l'étalement urbain et les conséquences environnementales lui étant rattachées.

Si rien ne change, la chaîne se poursuivra jusqu'au jour où la capacité des écosystèmes sera dépassée et où les entrées de capitaux ne permettront plus aux municipalités d'honorer leurs obligations. Pour appréhender la crise qui s'annonce, on n'a qu'à voir l'état de panique des municipalités qui arrivent au bout de leur périmètre d'urbanisation pour mesurer ce que le mode de développement des dernières décennies a d'irréfléchi.

Ce sont notre mode de développement urbain et certaines interventions étatiques qui nous ont conduit à cette impasse : en changeant les pratiques sur ces deux plans, nous pourrions renverser la tendance. Mais le temps presse. Le PMAD proposé est-il en mesure de mettre fin à la chaîne de Ponzi de notre mode de développement ?

## **Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ?**

La question est provocatrice : comment imaginer que le PMAD, fruit de tels efforts et outil fondamental pour le développement de la région durant les 20 prochaines

années, soit un coup d'épée dans l'eau ? En fait, le projet de PMAD augmentera bel et bien la cohérence de la planification métropolitaine et il induira, par exemple, un certain nombre de projets de TOD. Mais il ne changera les choses ni fondamentalement, ni suffisamment. En aucun cas, il n'amorce le nécessaire chantier de requalification des banlieues, pas plus qu'il ne met un frein à l'étalement urbain. La réalité est que sans PMAD, on courrait vers le précipice. Avec le PMAD, on marche vers ce dernier. En définitive, on va tout de même finir!

Le PMAD présente trois écueils majeurs qui montrent sa faillite à inverser les tendances et qui font en sorte que la course vers le précipice n'est pas enrayée :

- Il se contente du statu quo en ne proposant que 40 % de la croissance dans les aires TOD
- Il lance le signal d'un dézonage du territoire agricole dans l'horizon de 5 ans
- Il ne fait pas de choix clairs en matière d'infrastructures de transport à prioriser

S'il est exagéré de dire que le PMAD ne changera rien, il n'est pas le virage à 180 degrés qu'il devrait être. Ce n'est certainement pas une avancée suffisante ni un projet emballant pour les 20 prochaines années de la métropole du Québec.

### **Renverser la tendance : des collectivités compactes, accessibles et de qualité**

Pour renverser la tendance et opérer un véritable changement dans les pratiques d'aménagement du territoire, il incombe à la CMM de définir des balises plus exigeantes pour que le PMAD devienne un point tournant. Vivre en Ville propose à la CMM de renforcer le projet de PMAD et d'asseoir le développement de la région sur trois principes fondamentaux : la compacité, l'accessibilité et la qualité.

Nous présentons, autour de ces principes, une série de recommandations qui tentent de consolider des éléments existants du PMAD. Nous proposons ainsi d'insuffler à celui-ci juste ce qu'il faut, à notre avis, pour induire le nécessaire changement de cap.

### **Un PMAD qui doit être bonifié et adopté**

À la lecture de certaines de nos recommandations, on pourrait nous accuser de manquer de réalisme, voire d'être des utopistes. Nous pensons le contraire : c'est notre position qui est réaliste. Selon nous, ce qui est irréaliste, c'est de continuer d'engloutir des milliards dans les autoroutes, d'hypothéquer notre capital naturel et nos écosystèmes et d'ainsi faire perdurer un développement rigoureusement insoutenable. Voilà pourquoi, à notre avis, le PMAD doit être renforcé avant d'être adopté.

Prêts à nous impliquer et à collaborer avec la CMM et ses partenaires, nous offrons notre soutien pour les étapes à venir.

Nous tenons, pour finir, à souligner le travail des élus et des professionnels qui ont relevé le défi que constituait l'élaboration du PMAD. Dans le contexte montréalais, avec ses particularités démographiques, sociales, juridiques et politiques, il s'agit d'un accomplissement en soi, bravo !

# Le PMAD, un exercice essentiel pour la métropole

D'entrée de jeu, la première chose que nous tenons à souligner est le travail des élus et des professionnels qui ont relevé le défi que constituait l'élaboration du Plan d'aménagement et de développement métropolitain (PMAD). Dans le contexte montréalais, avec ses particularités démographiques, sociales, juridiques et politiques, il s'agit d'un accomplissement en soi, bravo !

Les questions d'aménagement du territoire et de développement urbain étant au cœur de notre mission, Vivre en Ville se sent particulièrement interpellé par l'opportunité offerte de s'exprimer sur l'outil de planification qui marquera les vingt prochaines années de la métropole.

Dans les dernières années, malgré des ressources parfois limitées, Vivre en Ville s'est fait un point d'honneur de participer aux consultations les plus importantes qui touchent de près ou de loin le développement urbain au Québec, car trop souvent, il s'agit d'un enjeu négligé.

De tous les mémoires que nous avons rédigés, celui que vous lisez actuellement est sans conteste celui que nous avons trouvé le plus difficile à réaliser. Quels angles prendre ? Faire l'étalage des meilleures pratiques qu'on retrouve à travers le monde ? Répondre coup pour coup aux arguments de ceux qui voudraient surtout que rien ne change ? Démontrer les lacunes du Plan ? Défendre le plan bec et ongle malgré tout ? Faire preuve de réalisme politique ? Le voir comme une occasion de convaincre et de vulgariser ? Démonter nos pratiques urbanistiques actuelles ? Être optimistes ? Audacieux ?

Passionnés par notre domaine d'intervention et ses différentes dimensions, nous avons décidé de faire un peu tout cela, mais en gardant une chose en tête : ce Plan doit impérativement être un bon Plan parce que la région métropolitaine de Montréal ne peut se permettre de se tromper pendant 20 ans. Évidemment, ça place la barre haute !

**C'est ainsi que la question, somme toute dérangeante, *Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ?* est devenue notre grille d'analyse.** C'est donc à cette question que nous tenterons de répondre dans ce mémoire, avec, évidemment, à sa suite les recommandations d'usage qui, nous l'espérons, aideront la CMM à marquer un point tournant dans l'histoire de développement urbain au Québec.

Finalement, nous joignons à ce mémoire deux documents qui pourront possiblement être utiles à vos travaux : le rapport *Changer de direction*, un chantier en aménagement du territoire et transport des personnes pour réduire la dépendance du Québec au pétrole, ainsi qu'un recueil de pratiques exemplaires intitulé *Pour aller plus loin : s'inspirer des collectivités viables*.

## Importance de la planification métropolitaine

Le contexte économique du XXI<sup>e</sup> siècle invite plus que jamais les régions métropolitaines à établir leurs créneaux pour attirer citoyens, travailleurs et investisseurs. Dans ce contexte, seules les métropoles qui se dotent d'une vision globale bénéficieront durablement des forces du développement.

En ce qui a trait à ses outils de planification, la CMM accuse un certain retard face des villes comparables. Plusieurs métropoles nord-américaines ont en main les outils qui guident actuellement leur développement. Vancouver, Seattle ou Portland ont des outils de planification régionale de la croissance urbaine ou des transports. Bref, lorsqu'il s'agit de la planification du territoire, l'échelle d'action est déterminante et peut être aussi importante que l'action elle-même.

Dans la CMM, les outils d'aménagement incomplets ou manquants minent la cohérence et la complémentarité des actions entreprises par les différents acteurs. Par exemple, à quoi bon limiter le périmètre d'urbanisation d'une ville-centre si sa périphérie éloignée peut croître sans contrôle? Avec le PMAD, la Communauté métropolitaine de Montréal a enfin l'occasion de concrétiser l'importance de l'échelle métropolitaine dans la planification et l'aménagement du territoire.

L'arrivée d'un projet de PMAD signale la volonté politique d'orchestrer dans le long terme le développement durable des collectivités du territoire métropolitain. Le PMAD a le potentiel de devenir une pierre angulaire de cette vision régionale, en traçant les contours de l'identité du grand Montréal. L'élaboration de vecteurs de développement pour la métropole transmet aux acteurs un signal clair sur les objectifs de développement durable qui concernent le Québec en entier. Les acteurs sont ainsi mieux outillés pour innover dans la construction ou la reconstruction de collectivités viables.

## Le rôle structurant de l'aménagement du territoire

Les pratiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme façonnent nos milieux de vie et fixent leurs caractéristiques pour au moins une ou deux générations. Depuis plus de 50 ans, les collectivités québécoises se sont développées selon un modèle caractérisé par des secteurs monofonctionnels et de faible densité, déconnectés les uns des autres et articulés autour de réseaux autoroutiers. Cet étalement urbain augmente les coûts de construction et d'entretien des réseaux et équipements collectifs autant qu'il pèse sur le bilan énergétique de la collectivité et du Québec. Les conséquences de l'étalement urbain sont également importantes sur la santé et sur l'environnement : augmentation des émissions de gaz à effet de serre, problèmes de santé liés à l'inactivité physique, insécurité routière, mauvaise qualité de l'air, empiètement sur les terres agricoles et les espaces naturels, etc.



## Vers des collectivités viables

Il ne fait aucun doute que mieux construire nos villes améliorera la qualité de vie des résidents de la région de Montréal sous plusieurs aspects et fera de la métropole une société plus prospère, en meilleure santé, plus équitable et qui protège son environnement. Le virage qui s'impose, le virage vers des collectivités viables, n'en est pas un de privation et de sacrifices : c'est une occasion d'améliorer la qualité de vie.

Une collectivité viable, c'est construire des quartiers adaptés à la marche, des milieux de vie complets et bien reliés entre eux par des réseaux performants de transport collectif. Une collectivité viable protégera les terres agricoles. Une métropole viable renforcera les cœurs de village, des quartiers, favorisera la vitalité économique et les interactions sociales sur l'ensemble du territoire. Construire des collectivités viables, c'est faire en sorte que chacun ait accès à un service de transport collectif efficace qui contribueront à mettre fin à l'augmentation de la circulation automobile et fera économiser des milliards en infrastructures autoroutières.

Les solutions à mettre en œuvre ne relèvent pas de l'utopie : elles ont existé au Québec, mais nous en avons écarté les préceptes depuis deux générations. Aujourd'hui, des rues, quartiers et agglomérations d'ici et d'ailleurs remettent au goût du jour les principes au cœur du concept de collectivité viable. Ce concept de collectivité viable sera en trame de fond de ce mémoire.

### Une collectivité viable c'est...

C'est une collectivité qui peut se maintenir à long terme. Pour ce faire, elle adopte une approche écosystémique face à son développement, c'est-à-dire qu'elle prend en considération, dans ses prises de décision, de multiples éléments qui interagissent constamment. Inspirée du développement durable, une collectivité viable cherche donc à répondre aux divers enjeux d'ordre :

Écologique	Social	Économique
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimise la pollution de l'eau, de l'air et des sols</li> <li>Réduit sa consommation de ressources naturelles</li> <li>Produit peu de déchets</li> <li>Protège les milieux de vie naturels et la biodiversité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propose des logements abordables et un milieu de vie sécuritaire</li> <li>Donne accès aux services, à l'éducation et aux soins de santé</li> <li>Donne une place au public dans les décisions</li> <li>Est flexible et diversifiée face aux changements de mode de vie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prévoit des infrastructures et services pour pouvoir les assumer dans le futur</li> <li>Offre une variété d'emplois sur son territoire</li> <li>Assure les transitions nécessaires pour garantir ou élargir sa base d'emplois et de revenus</li> </ul>

## Sortir de l'opposition 514 vs 450 – Une attention particulière aux couronnes et à la banlieue

Le PMAD est l'occasion pour la région de Montréal de sortir de la traditionnelle opposition ville – banlieue pour se reconnaître autour d'un dénominateur commun : le concept de collectivité viable. La mise en application de ce concept suppose l'acceptation préalable de certains enjeux fondamentaux : l'importance de penser à long terme, le respect de la capacité des écosystèmes et l'utilisation raisonnée des ressources, notamment.

À partir de cette base, les collectivités viables peuvent se décliner en une diversité de milieux : l'objectif n'est pas de faire de la région de Montréal un immense Rosemont. Il ne serait cependant pas plus envisageable d'en faire un océan de résidences unifamiliales parsemé ici et là d'îlots plus denses. Une collectivité viable peut offrir de l'unifamilial, mais aussi une combinaison d'autres types d'habitation. La voiture ne doit pas en être bannie, mais elle ne peut pas non plus en demeurer reine.

Pour réussir à faire de la région de Montréal une collectivité viable, il importe aussi de prendre conscience que l'effort principal devra porter sur la banlieue, et notamment sur les couronnes. C'est là le chantier prioritaire. En tant que tel, il doit bénéficier d'une attention particulière de la part des décideurs. En particulier, la transformation de la banlieue exigera un appui massif de l'État. L'effort colossal de l'État québécois à l'occasion de son développement, dans les années 1960 et 1970, devra se répéter en ardeur, mais avec des bases soutenables.

Tout au long de son mémoire, Vivre en Ville portera donc une importance particulière aux banlieues et à leur redéfinition.

# Un modèle de développement apparenté à une chaîne de Ponzi

Les scandales financiers des dernières années, qui ont vu nombre de personnalités et de citoyens se faire subtiliser leurs économies sous couvert de placements avantageux, ont remis le principe de la chaîne de Ponzi au cœur de l'actualité. La chaîne de Ponzi, qu'utilisent plusieurs fraudeurs, débute en attirant des investisseurs dans un système de placement par la promesse d'intérêts mirobolants. Le capital de chaque nouvel investisseur étant utilisé pour payer les intérêts promis au précédent, la chaîne se brise quand le fraudeur ne parvient plus à attirer de nouveaux investisseurs.

Pour *Vivre en Ville*<sup>1</sup>, le développement urbain tel qu'il se pratique depuis des décennies dans la région de Montréal, au Québec et dans toute l'Amérique de Nord s'apparente à une chaîne de Ponzi, l'intention criminelle en moins. Essentiellement, les municipalités échangent des responsabilités à long terme d'entretien, de réparation et de remplacement d'infrastructures contre des entrées à court terme de liquidités sous forme de taxe foncière, de permis de construction, de taxe de mutation et de subsides gouvernementaux. Dans un système équilibré, ces revenus devraient permettre de couvrir à la fois les obligations courantes et les investissements liés aux travaux majeurs. La chaîne de Ponzi apparaît lorsque cet équilibre n'est pas assuré. C'est ce phénomène qui est actuellement à l'œuvre dans nos municipalités avec, comme fondement et conséquence, l'étalement urbain.

## Un mode de développement urbain grand consommateur d'équipements publics

Dans la foulée de la Seconde Guerre mondiale, une conjoncture parfaite (le boom démographique, les capacités industrielles de guerre, la démocratisation de la voiture et la promotion de *l'American way of life*) a lancé nos sociétés dans une phase d'expansion urbaine rapide caractérisée par un nouveau modèle d'aménagement axé sur la voiture, le développement routier, la maison unifamiliale et un éparpillement croissant. Ce mode de développement est toutefois excessivement consommateur d'équipements publics : construire une seule unité d'habitation, avec toute la voirie et les canalisations qui l'accompagnent, là où l'on aurait pu en bâtir six, ou encore ouvrir une autoroute plutôt qu'un boulevard avec du transport collectif coûte cher, trop cher.

---

<sup>1</sup> Pour cette partie *Vivre en Ville* s'est inspiré de l'argumentaire développé par Charles Marohn de l'organisation Strong Towns. Voir : <http://www.strongtowns.org/journal/2011/6/13/the-growth-ponzi-scheme-part-1.html>



Vue de Montréal depuis un quartier de banlieue à Repentigny. Source : Flickr / -AX-

Ce qui est pourtant devenu une norme sociale n'a pu fonctionner que grâce à la conjoncture parfaite de forte croissance économique et démographique des années 1950. Les capitaux des paliers supérieurs et des promoteurs affluaient dans les villes pour développer de nouveaux quartiers et le gouvernement construisait le réseau routier et les premières autoroutes. Au fil du temps, les municipalités se sont ainsi retrouvées avec tout un parc d'infrastructures publiques à entretenir... et la responsabilité de leur remplacement au terme de leur durée de vie utile. C'est au moment précis du remplacement nécessaire des infrastructures publiques que le piège de la chaîne de Ponzi s'enclenche.

Le renouvellement des infrastructures n'étant plus assumé ni par les promoteurs, ni par les paliers de gouvernement supérieur (sauf, malheureusement, dans le cas des autoroutes), c'est aux municipalités de trouver les capitaux nécessaires pour assurer la pérennité du modèle. Ces capitaux peuvent être empruntés : mais, pour rembourser ces investissements de long terme, encore faut-il que les entrées d'argent des taxes locales soient suffisantes. Dans des quartiers trop peu denses et aux infrastructures surdimensionnées, cela représenterait pour chaque ménage des taxes très élevées. À l'heure actuelle, les revenus ne permettent aux municipalités que d'entretenir et de réparer les infrastructures, mais pas de les remplacer.

## La chaîne de Ponzi ou la fuite en avant

Pour assurer le renouvellement des infrastructures des secteurs déjà développés, les municipalités se lancent donc dans une fuite en avant : elles élargissent leur assiette fiscale en ouvrant de nouveaux secteurs au développement. Puisque, dans un premier temps, le coût de construction des infrastructures de ces nouveaux secteurs est assumé par les promoteurs et par les gouvernements supérieurs, les taxes des nouveaux résidents sont disponibles pour payer le renouvellement des infrastructures des quartiers plus anciens.

Ce faisant, les municipalités prennent toutefois la responsabilité d'infrastructures supplémentaires dont elles devront assumer le renouvellement en fin de cycle de vie. Ainsi, selon le modèle actuel, il leur faudra alors ouvrir de nouveaux secteurs au développement pour avoir de nouveaux revenus « disponibles » : on est bien dans une chaîne de Ponzi ! Ce système est à l'origine de la compétition entre les municipalités qui se déchirent pour attirer le développement immobilier, les nouveaux revenus générés servant à couvrir les obligations et ainsi de suite.

Encore plus troublant, cette chaîne de Ponzi financière s'applique également aux écosystèmes et à notre climat. Nos villes bâties autour de l'automobile surconsomment ce que la nature leur offre et celle-ci peine de plus en plus à filtrer l'eau, à purifier l'air et à nourrir les populations. Dans les villes québécoises, avec la généralisation du modèle de développement suburbain, chaque fois que la population augmente de 1%, la superficie occupée par la ville progresse de 5%. En matière d'environnement, on observe donc également une fuite en avant et on repousse le paiement de nos dettes.

Si rien ne change, la chaîne se poursuivra jusqu'au jour où la capacité des écosystèmes sera dépassée et où les entrées de capitaux ne permettront plus aux municipalités d'honorer leurs obligations, ce qui est inévitable avec notre modèle dominant de développement urbain, puisque les revenus qu'il génère ne permettent pas de couvrir les lourdes responsabilités qu'il commande en matière d'infrastructures. Pour appréhender la crise qui s'annonce, on n'a qu'à voir l'état de panique des municipalités qui arrivent au bout de leur périmètre d'urbanisation ; cela permet de mesurer ce que le mode de développement des dernières décennies a d'irréfléchi. Elles ont soif de taxes et d'infrastructures payées et sont incapables d'imaginer faire autrement. Elles agissent comme un ménage sans-le-sou qui se laisse séduire par les publicités des vendeurs de meubles : **« Achetez maintenant et payez plus tard » ! Même si nous n'avons aucune idée de comment nous allons payer plus tard...**

### *Les coûts faramineux de l'étalement urbain à Edmonton*

« L'étalement urbain coûtera à la Ville d'Edmonton et à ses contribuables beaucoup plus cher que ce qu'il ne générera en terme de revenus.

Les nouveaux développements ne se suffisent pas sur le plan fiscal et le déficit sera considérable. Pour les 30 prochaines années, seulement 17 quartiers – sur plus de 40 quartiers en développement ou à venir - coûteront à la Ville 500 millions de plus qu'ils ne rapporteront en taxes et autres revenus.

Ce calcul inclut un quartier avec une concentration relativement élevée de terrains commerciaux et industriels, lesquels rapporteront des revenus nets de plus de 400 millions. En ne considérant que les quartiers résidentiels planifiés, c'est près d'un milliard de déficit.

Mais il y a pire. Après les premières 30 années, le coût net annuel grimpera puisque les infrastructures devront être remplacées. Le coût net augmentera de plus de 100 millions par année. Les trente prochaines années coûteront donc à Edmonton plus de 3 milliards. En faisant abstraction du quartier commercial durant ces trente années, la facture se chiffre à presque 4 milliards. »

*Source : Traduction libre d'un extrait de Thompson, David. «Paying de price for suburban sprawl», Edmonton Journal, 22 septembre 2011, <http://www.edmontonjournal.com/business/Paying+price+suburban+sprawl/5440211/story.html> [site consulté en septembre 2011].*

## Un mode de développement insoutenable

Comme société, nous échangeons donc des passifs inflationnistes à long terme contre des actifs de valeur inférieure, tout en grugeant irrémédiablement nos capitaux naturel et agricole et en compromettant leur capacité à livrer leurs services. C'est un assez mauvais échange dont l'absurdité est particulièrement visible à la fin de vie utile des parcs d'infrastructures, où se révèle un peu plus la profondeur du déficit et où l'illusion de solvabilité s'estompe tranquillement. Cette philosophie du court terme nous a entraîné dans la constitution d'une immense dette générationnelle, autant économique qu'écologique. C'est l'antithèse du développement durable. Comment se fait-il qu'un tel non-sens perdure ?

Le système est alimenté par trois sources : la « gratuité » du réseau autoroutier, la « disponibilité » du territoire et l'endettement à long terme. Remettre à plus tard le paiement des infrastructures aide les décideurs à ignorer le gouffre ouvert sous leurs pieds (et la dette écologique pareillement occultée). Le desserrement récurrent des périmètres d'urbanisation nous laisse croire que le territoire est une ressource infinie que nous pouvons dilapider. En assumant la construction et l'entretien du réseau autoroutier, l'État québécois cache aux municipalités une bonne partie du coût réel de leurs choix de développement.

Malgré ces œillères, on sent la chaîne sur le point de se briser. La crise des infrastructures en est un indice sérieux : on a beau avoir multiplié par quatre le budget de réfection du réseau routier, les besoins semblent ne jamais pouvoir être

comblés, ni en matière de réfection, ni en matière d'augmentation de la capacité routière.



Vue aérienne de St-Hubert. Source : Flickr / Djof

## Changer de direction

Nous ne pouvons plus croire et laisser croire que les taxes locales permettent de couvrir à long terme le coût des infrastructures publiques ou que l'ouverture de nouveaux développements viendra toujours équilibrer le budget des municipalités. Admettons que le territoire est une ressource limitée et qu'il est crucial de tenir compte des services écologiques qu'il assure. Nous sommes sur le point d'accepter que nous sommes profondément piégés dans une chaîne de Ponzi qui se rompra incessamment.

La situation nous impose un constat : **notre modèle d'aménagement ne crée pas de richesse, il la détruit.** Il est insoutenable. Il ne se suffit pas à lui-même, ce qui implique que nous grugeons le capital tout en transmettant la dette économique et environnementale à la génération suivante. Après maintenant plus de 60 ans et bientôt deux cycles de vie des parcs d'infrastructures, nous manquons d'options pour faire perdurer cette chaîne de Ponzi.

Ce sont notre mode de développement urbain et certaines interventions étatiques qui nous ont conduit à cette impasse : en changeant les pratiques sur ces deux plans, nous pourrions renverser la tendance. Mais le temps presse. Il est crucial de recommencer à bâtir des milieux de vie qui financièrement se suffisent à eux-mêmes; des milieux compacts, accessibles et de qualité qui permettront aux municipalités de bien desservir leurs habitants tout en sauvegardant ce qui reste des milieux naturels et agricoles périurbains.

Avec le PMAD, la Communauté métropolitaine de Montréal va orienter son développement pour les 20 prochaines années. L'occasion est unique et il serait préjudiciable de ne pas la saisir. **Il est temps de reconnaître que, jusqu'à maintenant, nous avons vécu dans le rêve d'un développement étalé et dépensier, et que le réalisme consiste à cesser de vouloir soutenir l'insoutenable.** Le PMAD proposé est-il en mesure de mettre fin à la chaîne de Ponzi de notre mode de développement ?



## Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ?

La question est provocatrice : comment imaginer que le PMAD, fruit de tels efforts et outil fondamental pour le développement de la région durant les 20 prochaines années, soit un coup d'épée dans l'eau ? Loin de nous l'idée de prétendre à la vanité de l'exercice. Au contraire : c'est parce qu'il est structurant et à long terme que le PMAD doit relever le défi de réorienter l'aménagement et le développement. Autour du PMAD se noue un véritable contrat social à long terme. On ne pourra rouvrir le livre tous les deux ans : c'est aujourd'hui qu'il faut prendre les bonnes décisions pour l'avenir.

Rendu public en avril 2011, le projet de PMAD a été abondamment discuté. Nombre de commentateurs ont estimé que ce document représentait « un pas dans la bonne direction ». Par là, on comprend que le PMAD est loin d'être assez ambitieux mais qu'une planification à cette échelle était devenue nécessaire. Notre lecture de la situation est tout autre. Pour faire un pas dans la bonne direction, il faut commencer par être dans la bonne direction. Pourtant, depuis plusieurs décennies, notre développement urbain va dans une direction périlleuse, et le document ne propose pas de faire demi-tour. **La réalité, c'est que sans PMAD, on courrait vers le précipice. Avec le PMAD, on marche vers le précipice. Mais en définitive, on va tout de même finir dedans !**

### Trois écueils du PMAD

Voici trois exemples qui montrent que le PMAD faillit à inverser les tendances, ce qui fait en sorte que la course vers le précipice n'est pas arrêtée et que la chaîne de Ponzi financière et écologique se resserre toujours plus.

#### 40 % de la croissance dans les aires TOD : le statu quo

La CMM se donne comme objectif d'accueillir 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD. La concentration des résidences et des activités autour du réseau structurant de transport collectif est effectivement la voie à suivre. Mais les seuils fixés, qui varient selon le secteur de la CMM, sont loin d'assurer cette évolution.

Prenons le cas des couronnes, qui recevront la plus grande part de la croissance à venir. Le PMAD y prévoit pourtant la plus faible part de ménages à concentrer dans les TOD. Ainsi, dans la couronne Nord, les TOD prévus n'accueilleront que 9 % des nouveaux ménages, alors qu'ils en concentrent actuellement 13 %. En 2031, selon les scénarios de croissance retenus par le PMAD, il y aura donc une moins grande part de ménages dans les TOD identifiés qu'actuellement !

Tableau 1 – Évolution de la concentration des ménages dans les aires TOD de la couronne Nord

	Ménages dans l'ensemble du secteur	Ménages dans les aires TOD	Pourcentage aires TOD
2006	185 780	24 069	13 %
2011-2031	+ 67 400	+ 6 300	9 %
Total 2031	253 180	30 369	11,7 %

Source : CMM, 2011, pp. 50 et 52

La CMM fonce ainsi dans un cul-de-sac en permettant à 61 100 nouveaux ménages de s'installer dans les zones hors TOD de la couronne Nord. Ces milieux sont largement dépendants de l'automobile; on y comptait 1,71 véhicule par ménages en 2008 (Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination métropolitaines). D'ici 2031, pour la seule couronne Nord, ce sont donc plus de 104 000 nouveaux véhicules qui s'ajouteront sur les routes de la région métropolitaine. Cela ne contribuera pas à réduire la congestion routière et l'objectif de porter la part modale du transport collectif de 25 % à 30 % paraît bien loin. Capter seulement 40 % de la croissance dans les aires TOD ne suffit ainsi pas à renverser la tendance lourde de la dépendance à l'automobile. C'est mathématique, en dessous de 50%, on ne répare rien, on continue dans la mauvaise direction.

### Rouvrir les périmètres d'urbanisation dans cinq ans : un mauvais signal

L'ouverture qu'affiche la CMM quant à la construction en zone agricole après cinq ans de moratoire est un deuxième exemple du peu d'ambition du projet de PMAD. Ce moratoire éliminera les pires aberrations, mais ne freinera en rien la spéculation qui a cours sur le territoire agricole. Les promoteurs et les développeurs n'ont aucun incitatif à revoir leurs façons de faire tant que le territoire agricole demeure un espace potentiellement constructible. L'ouverture de rues et de nouveaux quartiers peu denses demeureront la façon privilégiée d'accroître la capacité d'accueil d'une ville. La reconstruction de la ville sur elle-même ne se réalisera jamais réellement tant que les planificateurs municipaux tiendront pour acquis que le périmètre d'urbanisation n'est pas figé.

Vivre en Ville est d'avis qu'un moratoire d'au moins vingt ans sur l'agrandissement des périmètres enverrait un signal clair aux développeurs. Le marché devra ainsi réagir et s'ajuster à cette nouvelle réalité, en prévoyant l'augmentation de la capacité d'accueil des municipalités par des produits immobiliers plus compacts, sur des terrains déjà desservis par les infrastructures municipales, mais sous-utilisés. Vivre en Ville constate, à la suite du Centre d'écologie urbaine de Montréal (2011, p.3), qu'une légère augmentation des densités prévues en zone hors TOD

permettrait minimalement d'accueillir le développement prévu pour les 20 prochaines années à l'intérieur du périmètre déjà urbanisé.

### **Des choix de transport qui restent à faire : carte blanche au MTQ**

Si le projet de PMAD fait montre d'une volonté de développer le transport collectif, le choix en faveur de la mobilité durable n'est encore pas assez clairement établi. En particulier, la multitude de projets autoroutiers identifiés au PMAD et l'objectif de « compléter » le réseau routier font en sorte que la CMM semble vouloir développer l'offre de transport à la fois en transport collectif et en routier, obscurcissant les véritables objectifs de mobilité et le réalisme des projets.

Dans un contexte où les ressources sont limitées et où on peine déjà à entretenir convenablement les réseaux de transport existants, il est pourtant illusoire de penser pouvoir réaliser l'ensemble des projets présentés en transport collectif et en transport routier. En s'abstenant de faire un choix, la CMM laisse donc carte blanche aux gouvernements supérieurs pour déterminer les priorités en matière d'investissements. Et l'histoire a montré que le MTQ ne choisit pas volontiers de développer le transport collectif au détriment de l'augmentation de la capacité routière.

## **Le mode de développement du territoire : des effets à long terme**

Poursuite de l'augmentation de la dépendance aux déplacements automobiles, dézonages agricoles reportés mais envisagés, absence de priorité dans les investissements en transport : malgré de bonnes intentions, le projet de PMAD prévoit que dans 20 ans, on continuera encore le développement urbain selon un modèle insoutenable à tous les égards. Vivre en Ville maintient qu'on ne peut pas se permettre de faire perdurer de telles tendances durant les 20 prochaines années. Il y a urgence d'agir, d'autant plus que les choix de développement que nous faisons maintenant produiront leurs effets pour des décennies.

### **De fait, tout retard à prendre la bonne direction sera lourd de conséquences.**

Comme le soulignait récemment Paul Lewis, professeur titulaire à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, « chaque année perdue amplifie les problèmes de mobilité. Car une année perdue, ce n'est pas juste un an de retard. C'est toute une année durant laquelle des gens se sont installés par milliers dans des quartiers qui sont mal desservis par les réseaux de transports actuels, surtout dans les banlieues plus éloignées. » (Bisson, 2010). Les impacts du laisser-aller selon la tendance actuelle sont si négatifs qu'il est urgent d'amorcer la modification des pratiques.

Modifier la façon dont les collectivités se développent ou requalifier un milieu urbain est un travail de longue haleine qui ne s'effectue pas du jour au lendemain. Tout comme la ville de l'automobile a connu son apogée 40 ans après la

construction des premières autoroutes, la ville de la mobilité durable et de l'efficacité énergétique arrivera à maturité 30 à 40 ans après le changement des pratiques en aménagement et la construction des nouveaux circuits de métro, de train et de tramway (Vivre en Ville, 2009). Il est d'autant plus urgent d'inverser la tendance.

## Et si le PMAD ne changeait (presque) rien ?

Notre titre pose une question volontairement provocatrice. Mais force est de constater que le développement des soixante dernières années nous a menés droit au point de rupture et le PMAD n'a ni l'ambition ni les prétentions de changer de direction.

Reconnaissons toutefois que le PMAD permettra d'éviter les pires incohérences. Le projet présenté nous donne-t-il quelques années de délai avant le précipice ? La réponse est oui. Lance-t-il un signal politique plus fort en faveur du transport collectif ? Oui. Va-t-il freiner le dézonage de notre territoire agricole ? Oui, temporairement. Par contre, renverse-t-il le mode de développement du territoire et permet-il de sortir progressivement du piège de la chaîne de Ponzi que nous avons présenté plus tôt ? Non, alors que cela devrait pourtant être son objectif constitutif.

**S'il est donc faux de dire que le PMAD ne changera rien, il n'est pas le virage à 180 degrés qu'il devrait être.** Oui, le projet de PMAD augmentera la cohérence de la planification métropolitaine et il induira un certain nombre de projets de TOD. Mais, répétons-le, il ne changera les choses ni fondamentalement, ni suffisamment. Dans aucun cas, il n'amorce le nécessaire chantier de reconstruction des banlieues, pas plus qu'il ne met un frein à l'étalement urbain.

Ce n'est certainement pas une avancée suffisante ni un projet emballant pour les 20 prochaines années pour la métropole du Québec.

# Pour renverser la tendance : des collectivités compactes, accessibles et de qualité

Pour renverser la tendance et opérer un véritable changement dans les pratiques d'aménagement du territoire, il incombe à la CMM de définir des balises plus exigeantes pour que le PMAD devienne un point tournant. Vivre en Ville propose à la CMM de renforcer le projet de PMAD et d'asseoir le développement de la région sur trois principes fondamentaux : la compacité, l'accessibilité et la qualité.

Ces trois principes constituent selon nous le fondement d'une reprise en main de la planification territoriale. Ils sont complémentaires et se renforcent mutuellement : la compacité, qui peut s'appliquer à l'échelle du quartier comme à celle de l'agglomération, améliore de fait l'accessibilité aux services. L'accessibilité, qui consiste à bâtir des collectivités où les différentes activités sont accessibles à tous, le plus efficacement possible, est un pilier à la fois du développement économique régional et de l'équité sociale. La qualité, qui doit s'appliquer tant au milieu bâti qu'au milieu naturel, est une condition indispensable pour développer des milieux compacts agréables à vivre. Un mode de développement plus soutenable ne signifie pas des milieux de vie de moindre qualité, bien au contraire ! La mise en œuvre concomitante de ces principes permettra d'affronter les défis auxquels fait face la région de Montréal.



Rieselfeld, un quartier périphérique compact, accessible et de qualité à Freiburg en Allemagne.  
Source : freiburg-schwarzwald.net

Vivre en Ville propose, autour de ces trois principes, une série de recommandations qui tentent de consolider des éléments existants au PMAD. Certaines d'entre elles semblent audacieuses, mais sont pour nous incontournables afin de renverser la tendance. D'autres constituent des idées, des pistes pour innover. À travers ces recommandations, nous ne prétendons pas réécrire le PMAD, ni être exhaustif dans les améliorations possibles ou formuler un plan parfait. **Nous proposons surtout d'agir sur les éléments au cœur de la redéfinition des pratiques urbanistiques et d'insuffler au PMAD juste ce qu'il faut, à notre avis, pour induire le nécessaire changement de cap.**

### Mais est-il trop tard pour renverser la tendance ?

Notre environnement nous semble immuable. Pourtant, depuis 50 ans, le virage majeur que nous avons opéré dans le mode de développement urbain a considérablement modifié le visage de la région. Une volonté claire et des moyens bien employés peuvent donc tout à fait renverser cette tendance et faire de Montréal une métropole exemplaire et imitée en Amérique du Nord.

Tous les jours, des décisions sont prises en matière de développement urbain. Ces décisions ont des conséquences pour les 50 prochaines années. Il est donc crucial d'agir dès maintenant, afin de récolter au plus tôt les bénéfices.

#### *Des recommandations qui se renforcent mutuellement*

L'un des indicateurs principaux du PMAD, à savoir la concentration des ménages dans les TOD, est influencé par plusieurs mesures et recommandations qui se renforcent mutuellement. Ainsi, à elle seule, la Recommandation 1 (70% des futurs ménages dans les aires TOD) aboutira à hausser à 45% le ratio de ménages dans les TOD. Toutefois, simultanément, les autres recommandations portant sur la compacité (Recommandations 2, 3 et 5) et le développement du réseau de transport collectif (Recommandations 9 et 10) contribueront à augmenter la part des ménages concentrés dans les TOD, permettant d'atteindre un ratio supérieur.

Ainsi, à mesure que de nouveaux axes de transport collectif en site propre seront créés, les ménages desservis, actuellement situés en zone hors TOD, se retrouveront dans des TOD. La proportion de ménages existants vivant dans les aires TOD augmentera donc *de facto*. Cet effet mécanique sur le ratio sera encore renforcé par la Recommandation 2 (imposition des seuils TOD aux corridors de transport collectif).

En fait, plusieurs mesures déjà prévues au PMAD (et nombre de nos recommandations) contribueront à augmenter le ratio des ménages dans les TOD. L'évaluation précise des effets de chaque mesure et de chaque recommandation exigerait une analyse fine que nous ne pouvons faire ici, mais qui aboutirait sans aucun doute à augmenter significativement le ratio attendu à l'issue de 20 ans d'application du PMAD.

## Nos recommandations

Des collectivités compactes .....	21
Recommandation 1 - Canaliser au moins 70% des futurs ménages dans les aires TOD.....	22
Recommandation 2 - Imposer les critères et seuils de densité TOD à tous les futurs corridors de transport collectif identifiés au PMAD.....	23
Recommandation 3 - Canaliser au moins 50% des futurs ménages à l'intérieur de la trame urbaine existante .....	23
Recommandation 4 - Augmenter les seuils minimaux de densités hors-TOD .....	24
Recommandation 5 - Viser à maintenir le poids démographique actuel des différents secteurs de la CMM .....	24
Recommandation 6 - Mettre en place un programme spécifique de requalification des banlieues.....	26
Recommandation 7 - Mieux définir, choisir, hiérarchiser et délimiter les pôles d'emplois .....	27
Recommandation 8 - Préserver à long terme 100% des terres agricoles de la CMM.....	28
Des collectivités accessibles .....	31
Recommandation 9 - Clarifier les priorités et les objectifs de la CMM en matière de projets de transports .....	32
Recommandation 10 - Renoncer à tout projet de développement de la capacité routière .....	33
Recommandation 11 - Prioriser le transport collectif en site propre.....	33
Recommandation 12 - Établir un véritable plan de transport collectif pour la Rive-Nord.....	34
Recommandation 13 - Intégrer le développement commercial à vocation régionale au critère d'identification des installations de santé, d'éducation, sportives, culturelles et touristiques .....	35
Des collectivités de qualité .....	37
Recommandation 14 - Établir des critères de structuration des quartiers.....	38
Recommandation 15 - Établir des critères de qualité pour la composition de l'espace public .....	39
Recommandation 16 - Établir des seuils de densité d'activités .....	40
Recommandation 17 - Établir des niveaux de diversité des types d'habitation à atteindre.....	41
Recommandation 18 - Fixer un pourcentage minimal de logement social pour les nouveaux développements.....	41
Recommandation 19 - Mettre en place un programme de soutien à la construction d'écoquartiers.....	41
Recommandation 20 - Établir des critères de verdissement urbain .....	42
Recommandation 21 - Créer un réseau vert et bleu au cœur et autour de la CMM.....	42





# Pour renverser la tendance : des collectivités compactes

La compacité est essentielle à la mise en œuvre d'une collectivité viable. Elle est tout d'abord l'élément fondamental d'une utilisation plus rationnelle de l'espace. La compacité est aussi une condition indispensable au développement de la mobilité durable : elle permet d'améliorer l'efficacité des transports collectifs et de rendre les transports actifs plus efficaces et attractifs, en plus de réduire les distances à parcourir. La compacité permet aussi de meilleurs rendements des infrastructures et des services de voirie grâce à la réalisation d'économies d'échelle. Le coût des services urbains par personne diminue à mesure que la densité augmente, et, inversement, s'accroît à mesure que le territoire urbanisé augmente. La compacité entraîne la création de milieux de vie diversifiés et animés, favorisant la convivialité et la cohésion sociale.

La compacité s'appréhende à deux échelles : celle de l'agglomération et celle du quartier. A l'échelle de l'agglomération, elle consiste avant tout à arrêter l'étalement urbain. A celle du quartier, elle revient à privilégier la proximité des activités.

## *Ne pas avoir peur de la densité*

L'augmentation de la densité constitue un élément incontournable du développement urbain viable et elle est nécessaire pour soutenir une mobilité durable. Cette mesure a parfois été mal comprise par les décideurs ou par les citoyens, ce qui a trop souvent conduit à rejeter sa mise en application. Cette situation s'explique en partie par le fait que nous n'avons à l'esprit que de mauvais exemples de densité : tours d'habitation tout béton, regroupements de « blocs » appartements identiques, logements et condos de mauvaise qualité, tous des édifices pour la plupart construits avant les années 2000. Pourtant, les exemples inspirants de quartiers denses et à échelle humaine sont de plus en plus fréquents, ici comme ailleurs. On y trouve une panoplie de milieux et d'habitations qui peuvent accueillir toutes les clientèles, de l'étudiant jusqu'à la jeune famille en passant par le couple de professionnels. Ces quartiers se caractérisent par l'omniprésence de la végétation, la grande place accordée aux transports actifs et leur excellente desserte en transport collectif.

» *Recommandation 1*

## Canaliser au moins 70% des futurs ménages dans les aires TOD

La seule façon de renverser la tendance à l'augmentation de la circulation automobile et de la dépendance aux déplacements motorisés est d'atteindre un pourcentage suffisant de développements dans des aires TOD.

Avec une proportion de 70 % des nouveaux ménages dirigés vers les aires TOD, cela porterait le nombre de nouveaux ménages non dépendants de l'automobile à 223 580, plutôt que 127 800 tel que proposé dans le PMAD. **En 2031, il y aura donc 45% de la population qui vivra dans ces aires, ce qui reste insuffisant, mais qui représenterait réellement un pas dans la bonne direction.**

Tableau 2 - Orienter 70% de la croissance dans les TOD

	Nouveaux ménages dans les TOD, 2011-2031	L'ensemble des ménages dans les TOD, 2031*	Ratio des ménages dans les TOD, 2031**
Prévision CMM	127 800	715 781	39,7 %
Proposition VenV	223 580	811 561	45 %

\* La CMM calcule qu'il y a déjà 587 981 ménages dans les aires TOD (CMM, 2011, p.50)

\*\* La CMM estime qu'il y aura 1 802 740 ménages dans la CMM en 2031 (CMM, 2011, pp.50-51)

### L'exemple de Sydney

La Révision de la Stratégie métropolitaine du Gouvernement de la Nouvelle-Galles du Sud (Sydney) souhaite éviter l'augmentation de l'empreinte écologique per capita de la communauté métropolitaine de Sydney (laquelle est passée de 6,67 hectares en 1999 à 7,21 hectares en 2010). Pour y parvenir, la stratégie propose de concentrer 70% des nouvelles habitations dans les quartiers existants, près des zones d'emplois, et à distance de marche des rues principales et des principales stations de transport en commun.

Source : New South Wales Government Planning (2010). «Metropolitan Strategy Review – Sydney Towards 2036 – Discussion Paper», p. 6 et 20.

» *Recommandation 2*

## Imposer les critères et seuils de densité TOD à tous les futurs corridors de transport collectif identifiés au PMAD

---

Les aires TOD identifiées à la carte 7 du PMAD ne tiennent pas compte du développement projeté du transport collectif. Pourtant, il faut s'assurer que les caractéristiques urbanistiques du corridor soient à même de soutenir le développement du transport collectif.

Les axes de transport collectif projetés (CMM, 2011, p.88) devraient être considérés d'ores et déjà comme des zones TOD, soumises aux critères et seuils de densité établis. Cela permettrait d'ailleurs d'atteindre plus facilement le pourcentage de 70 % de nouveaux ménages établis dans les aires TOD en plus de contribuer à éliminer la nécessité de dézoner des terres agricoles.

» *Recommandation 3*

## Canaliser au moins 50% des futurs ménages à l'intérieur de la trame urbaine existante

---

Il faut cesser de reporter à plus tard la consolidation urbaine possible. Le développement d'un nouveau secteur, même contigu à un milieu déjà urbanisé, est clairement moins avantageux et moins significatif en termes de consolidation urbaine que l'utilisation d'un espace vacant en milieu urbanisé. Ce nouveau secteur ne devrait être envisagé qu'après avoir utilisé le plein potentiel des secteurs à redévelopper, qui doivent être priorisés.

Vivre en Ville recommande à la CMM d'établir clairement la priorité aux développements suivants, avec comme objectif d'y canaliser au moins 50% des futurs ménages à l'intérieur de la trame urbaine existante :

- La requalification ou le redéveloppement de friches urbaines, de terrains contaminés, de parcs de stationnement ou de terrains sous-utilisés desservis par une rue existante et déjà desservis par les infrastructures municipales;
- L'insertion d'un nouveau bâtiment dans une trame urbaine existante et déjà desservi par les infrastructures municipales;
- Le développement d'un secteur enclavé déjà desservis par les infrastructures municipales.

Pour y arriver, il faudra demander aux MRC de mieux identifier et analyser le potentiel de consolidation urbaine et d'utilisation maximale des zones déjà urbanisées. Tel que le mentionne l'Agglomération de Montréal, le gouvernement du

Québec devrait collaborer avec les municipalités à la mise en place d'outils financiers et fiscaux pour soutenir de telles démarches de densification pour certains secteurs à construire ou à transformer.

#### » *Recommandation 4*

### Augmenter les seuils minimaux de densités hors-TOD

---

En plus des efforts de densification dans les aires TOD d'ici 2031, la CMM devrait consentir à des efforts supplémentaires de consolidation et de densification des aires urbaines existantes déjà desservies par des infrastructures qui devront recevoir la balance de la croissance résidentielle.

Si l'on souhaite véritablement soutenir le transport collectif, il est établi qu'un seuil de densité d'environ 40 log./ha est minimalement nécessaire. En deçà de ce seuil, il devient difficile d'assurer une desserte efficace de transport en commun et un certain niveau de rentabilité.

D'ailleurs, le Centre d'écologie urbaine de Montréal calcule qu'une densité minimale de 24 log./ha dans les couronnes Nord et Sud permettrait de construire près de 137 000 nouvelles résidences dans les 5700 hectares encore disponibles au développement résidentiel. (CMM, 2011, p.62, cité dans CÉUM, 2011, p.3) Cette densité encore faible permettrait de conserver intact le territoire agricole.

Ainsi, Vivre en Ville recommande de rehausser les valeurs minimales de densité à l'extérieur des aires TOD. Nous soutenons qu'il s'agit d'un devoir pour la CMM de mettre fin à la mise en chantier de développements immobiliers dépendants de l'automobile et de considérer, à tout le moins, de minimiser le nombre d'habitations à prévoir pour les types de développement de faible densité.

#### » *Recommandation 5*

### Viser à maintenir le poids démographique actuel des différents secteurs de la CMM

---

Présentement, les perspectives démographiques laissent entendre que le poids démographique actuel sera revu à la baisse pour la zone centrale de la CMM. Pourtant, l'État s'attend à ce que la planification territoriale prévoie la consolidation et la densification des zones urbaines existantes. Le vieillissement de la population et l'accroissement du nombre de ménages issus de l'immigration sont deux phénomènes qui doivent être mieux considérés dans la distribution des ménages sur le territoire. Ainsi, la part relative de la croissance concernant le territoire central de la région devrait être revue à la hausse. Vivre en Ville recommande que soit maintenu le poids démographique actuel des différents secteurs de la CMM.

Cette recommandation serait possible à mettre en place si les différents secteurs de la CMM acceptaient un mécanisme de gouvernance qui permette de se partager la croissance.

Tableau 3 – Répartition des ménages par secteur

	Ménages 2006	Proportion à conserver (%)	Nouvelles répartition ménages 2011-2031
Agglomération de Montréal	831 540	56,1	179 051
Laval	144 200	9,7	31 050
Agglomération de Longueuil	159 810	10,8	34 411
Couronne Nord	185 780	12,5	40 003
Couronne Sud	162 010	10,9	34 885
<b>Total</b>	<b>1 483 340</b>	<b>100</b>	<b>319 400</b>

Source : CMM, 2011, p50.

### Un nécessaire ralentissement dans les couronnes

Les couronnes sont le secteur où il est le plus nécessaire de revoir les pratiques d'aménagement et de développement : dépendance quasi-totale à l'automobile, développements mono-fonctionnels et peu denses, augmentation des distances et du coût des infrastructures publiques, etc. Il serait donc judicieux de décider de ralentir leur croissance, afin de leur donner le temps de mettre sur pied un cadre de développement plus soutenable et adapté à leurs caractéristiques. Cette croissance limitée de la périphérie lui permettrait de modifier ses pratiques plus efficacement en ayant moins de « dossiers » à traiter.

Le PMAD ne s'attaque pas assez à la nécessité de s'assurer que les couronnes contribuent à l'atteinte de ses grands objectifs. Par exemple, comment croire qu'avec l'objectif dérisoire de 9% de concentration de la croissance dans les TOD, la couronne Nord va dans le sens de la mobilité durable ?

Si on ne prend pas le temps de s'attaquer sérieusement à cette question, il est à craindre que le PMAD, loin de soutenir une direction commune, cristallise la séparation de la CMM entre deux territoires aux axes de développement radicalement différents : d'un côté, Montréal, Longueuil et Laval à la recherche d'un développement soutenable ; de l'autre, les couronnes poursuivant un développement consommateur de ressources et intrinsèquement non durable.

Ce manque de cohésion et de vision commune risque de coûter très cher à long terme, autant en argent qu'en dispute et au final en prospérité !

» *Recommandation 6*

## Mettre en place un programme spécifique de requalification des banlieues

---

Maintenant qu'on connaît mieux les limites du modèle d'aménagement mis en place à partir des années 1950, il est de la responsabilité collective de requalifier les différentes banlieues pour en faire des milieux de vie plus complets, durables, accessibles et de qualité.

À cette situation spécifique doit correspondre une approche tout aussi spécifique. Elle pourrait prendre la forme d'un programme complet qui comprendrait un soutien majeur, à la fois technique et financier. Ce programme devrait d'abord viser les premières couronnes, tout en incitant les autres villes entourant Montréal à se redévelopper sur elles-mêmes de façon plus cohérente.

Le financement de ce programme devrait venir d'une redevance perçue dans un Fonds métropolitain de transition vers les collectivités viables que nous proposons un peu plus loin. Tout comme il existe un bureau de projet sur le prolongement du réseau du métro, un bureau de projet pour la requalification des banlieues pourrait voir le jour. Il offrirait son expertise à un prix avantageux afin de soutenir les municipalités. Il serait responsable de la gestion du Fonds mentionné ci-haut, et son soutien financier impliquerait un certain nombre d'obligations pour les municipalités bénéficiaires.

Ce programme pourrait, à titre d'exemple, contenir les éléments suivants :

- En transport collectif, malgré les grands besoins de l'Agglomération de Montréal, peut-être y a-t-il un effort particulier à faire pour implanter en périphérie des modes structurants en site propre (SLR, tramway, métro), afin de structurer l'espace, en particulier pour les premières couronnes vieillissantes de Longueuil et Laval.
- Prévoir des opérations urbaines d'amélioration de l'espace public et d'implantation d'équipements publics importants qui structurent le territoire.
- Un programme spécifique pour la reconversion et la densification des vieux centres d'achat moribonds des années 1950, qui représentent un immense potentiel (voir encadré ci-après).
- Programme incitatif à la densification et à la rénovation des premières couronnes de banlieues, pour éviter qu'elles deviennent le nouveau « trou de beigne », notamment afin d'y attirer les jeunes familles.
- Un guide pour la création de pôles et de centralités mixtes.
- Un soutien à la décontamination des sols adapté à la réalité des différentes banlieues.
- Programme de soutien d'implantation de l'autopartage en banlieue, ce qui peut représenter un risque pour une entreprise privée comme Communauto, compte tenu que la clientèle des banlieues est un marché différent et que le taux de motorisation y est plus élevé qu'en ville, etc.

### *Renouveler les banlieues : le grand projet du XXI<sup>e</sup> siècle*

Selon Dunham-Jones et Williamson deux auteures américaines, le redéveloppement des villes étalées en des lieux plus urbains, plus connectés et plus durables seraient le grand projet du présent siècle. Dans leur ouvrage, *Retrofitting Suburbia, Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*, elles donnent de multiples exemples de reconversions aux États-Unis, dans le but de démontrer que oui, la banlieue peut et doit être transformée. Elles documentent notamment le cas de villes de taille moyenne où des mails commerciaux isolés ou des anciens bureaux peu attrayants sont remplacés par des centres-villes accueillant une diversité d'usages. Auparavant recouvert de stationnements, le terrain est divisé en plusieurs îlots encadrés par de nouvelles rues afin de rendre l'environnement agréable aux déplacements actifs et de retisser ce secteur avec le reste de la ville.

*Source : Dunham-Jones, Ellen. Williamson, June (2009). «Retrofitting Suburbia; Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs», John Wiley & Sons, 256 p.*

## » *Recommandation 7*

# Mieux définir, choisir, hiérarchiser et délimiter les pôles d'emplois

La CMM identifie 19 pôles d'emplois d'importance. Les types d'emplois qui s'y concentrent, les formes urbaines qui s'y sont développées et les modes de

transport à prioriser doivent être définis afin de mieux choisir, hiérarchiser et délimiter les pôles d'emplois en fonction des grands objectifs du PMAD.

À l'instar d'autres métropoles nord-américaines, la CMM gagnerait à se doter d'une typologie de pôles d'emplois à partir de laquelle guider son développement. À titre d'exemple, le *Growth Concept* de Metro Portland (Oregon) contrôle la croissance des différents morceaux de l'agglomération sur la base de 13 types de milieu définis à partir de leur vocation, leur échelle et des formes qu'on y retrouve<sup>2</sup> (Metro, 1995). L'approche choisie devra permettre de considérer les pôles d'emplois non seulement sous l'angle de leur apport économique à la collectivité, mais également, en fonction du type d'emploi, de même que de leur contribution à la ville en tant que milieu bâti et vécu. Leur localisation par rapport au transport collectif doit aussi être prise en compte.

Ainsi, en complément, la CMM devrait exiger une meilleure coordination du développement des pôles d'emplois et des investissements en transport collectif effectués sur son territoire. À titre d'exemple, la *Growth Strategy* de Metro Vancouver propose de **concentrer les emplois dans les centres urbains et les corridors de transport collectif, plutôt que dans de vastes pôles plus ou moins bien définis** (Metro Vancouver, avril 2008). Cette mesure permettrait de réduire les distances à parcourir en milieu urbain et d'offrir du transport collectif à meilleur prix.

### » *Recommandation 8*

## Préserver à long terme 100% des terres agricoles de la CMM

En poursuivant l'étalement urbain, l'expansion du périmètre d'urbanisation vient directement contrecarrer les objectifs de consommation rationnelle de l'espace. Fixer le périmètre d'urbanisation permet d'expliquer aux promoteurs la nature précieuse de la ressource territoire, favorise la consolidation des espaces urbanisés, l'utilisation des terrains vacants et les développements de haute densité.

### *L'empiètement sur la zone agricole : une conception dépassée*

« La revendication visant à établir sa propriété résidentielle dans les meilleures terres du Québec, sous prétexte qu'il n'y a plus de territoire à bâtir dans la municipalité, est une conception dépassée. On ne peut pas se réclamer, d'une part, du développement durable et poursuivre,

<sup>2</sup> Les Centres, la Ville centrale, les Centres régionaux, les Centres de petites villes, les Rues principales et les centres de quartiers, les Quartiers de stations (TOD), les Corridors, les Zones industrielles d'importance régionale, les Zones industrielles et les zones d'emploi, les Quartiers, les Équipements de transport, les Espaces ouverts, les Villes voisines, et les Réserves rurales



### *L'empiètement sur la zone agricole : une conception dépassée*

« La revendication visant à établir sa propriété résidentielle dans les meilleures terres du Québec, sous prétexte qu'il n'y a plus de territoire à bâtir dans la municipalité, est une conception dépassée. On ne peut pas se réclamer, d'une part, du développement durable et poursuivre, d'autre part, un tel mode d'occupation du territoire » (p. 202).

*Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois. (2008) Agriculture et agroalimentaire : assurer et bâtir l'avenir ; Rapport de la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, <http://www.caaaq.gouv.qc.ca/documentation/rapportfinal.fr.html>*

**Vivre en Ville estime donc que les terres agricoles de la CMM doivent être protégées intégralement**, au minimum pour les vingt prochaines années. Nous proposons un moratoire ferme d'une durée minimale de 20 ans plutôt que le moratoire flou de 5 années proposé dans le PMAD.

Cette mesure permettra d'éviter les écueils liés à la possibilité de dézonage à moyen terme (par exemple, la spéculation sur les terres agricoles). Les modèles de développement en périphérie doivent être rapidement et véritablement adaptés à un périmètre d'urbanisation limité, sans expansion envisageable. Les changements de pratiques ne se concrétiseront pas à moins que le territoire à développer ne soit véritablement compris comme une ressource finie. Rappelons que la Communauté métropolitaine a déjà reconnu dans son projet de schéma d'aménagement et de développement que l'actuel périmètre d'urbanisation était suffisant pour répondre aux besoins de développement des 20 prochaines années.



# Pour renverser la tendance : des collectivités accessibles

L'accessibilité représente les opportunités ou les interactions potentielles à l'intérieur d'un espace géographique et se mesure par la distance ou le temps de déplacement (Boschmann et Kwan, 2008) ou par la quantité et la qualité des ressources urbaines disponibles depuis un certain endroit et à un certain coût (Villeneuve et al., 2006). L'accessibilité est aussi intimement liée à la question de l'équité, dont elle est la dimension géographique (Villeneuve et Vandersmissen, 2002).

Améliorer l'accessibilité, c'est donc développer les conditions pour favoriser les modes de déplacement urbain les plus écologiques tout en maintenant, voire en augmentant le nombre et la diversité des lieux d'activité qui peuvent être atteints dans une limite de temps acceptable (Bertolini et le Clercq, 2003). On le voit, on ne peut traiter l'accessibilité indépendamment de la compacité ! Pour rendre accessibles un maximum d'activités urbaines à l'ensemble de la population, aux moindres coûts économiques et environnementaux, la mobilité axée sur l'automobile n'est pas une solution. Le développement du transport collectif doit impérativement être priorisé, parallèlement à un aménagement du territoire rapprochant les destinations et à des politiques cohérentes de localisation des activités.



Gare de Zurich. Source : Vivre en Ville..

» *Recommandation 9*

## Clarifier les priorités et les objectifs de la CMM en matière de projets de transports

Devant les listes de projets en transport présentées dans le PMAD (p. 88 et 91), il est évident qu'une priorisation et des choix devront être faits. Les grandes infrastructures de transports, tous modes confondus, nécessitent des investissements majeurs, si bien qu'il est rarement possible de réaliser tous les projets prévus.

Vivre en Ville souhaite que la Communauté réitère en premier lieu les objectifs à atteindre, en accessibilité et mobilité, afin de cerner les bons projets à réaliser en transport. **Le critère le plus précis dans cette orientation est celui d'atteindre 30% de part modale pour les transports collectifs en 2021.** Parallèlement, la CMM devrait aussi se donner des objectifs d'augmentation de l'achalandage hors-pointe et de diminution du taux de motorisation. Le PMAD souligne que même l'après-midi, « une part importante du système artériel et autoroutier du Grand Montréal rencontre des problèmes de congestion récurrente » (CMM, 2011, p.90). Il importe donc de ne pas strictement considérer la période de pointe. Le taux de motorisation croît plus rapidement que la population (CMM, 2011, p.84), et cette tendance doit aussi faire l'objet d'orientations et de suivi afin d'être renversée.

Ainsi, en infrastructures de transport, Vivre en Ville croit **qu'il est urgent pour la CMM de prioriser les projets de transport collectif et de limiter l'appui aux projets routiers.** Sans une prise de position ferme de la CMM, le MTQ priorisera les projets qu'il entend sans égard aux objectifs de la CMM.

**Actuellement, l'absence d'une planification intégrée perpétue l'allocation de la plus grosse part des ressources financières au routier et entraîne notre dépendance à l'automobile ; cela ne doit pas continuer. Il faut un signal politique et de planification sans équivoque, il faut se positionner clairement entre la page 88 et la page 91!**

### *L'exemple du plan de la région métropolitaine de Bruxelles*

Le Plan régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale privilégie une approche multimodale, intermodale et intégrée. Le plan propose d'investir de façon sélective dans tous les modes déplacements. Il souhaite cependant favoriser systématiquement les modes de transports alternatifs à la voiture. Les objectifs fixés sont d'augmenter la part de marché des transports collectifs de 40% pour les déplacements domicile-travail, de 50% pour les déplacements domicile-école et de 37% pour les autres motifs d'ici 2010.

Source : Région de Bruxelles-Capitale (septembre 2002). «Projet de plan régional de développement; Priorité 8 : Favoriser la mobilité des demandeurs d'emploi et des travailleurs bruxellois», [www.prd.irisnet.be](http://www.prd.irisnet.be)

» *Recommandation 10*

## Renoncer à tout projet de développement de la capacité routière

En relation avec notre recommandation ci-dessus, il nous semble périlleux de parler de complétion du réseau routier, alors qu'il a été démontré que l'offre de voies rapides entraîne l'étalement urbain et stimulera, tôt ou tard, une nouvelle demande de voies. Les projets routiers en liste ne répondent pas, essentiellement, à des objectifs de développement économique de la communauté métropolitaine, mais plutôt à des besoins ponctuels de décongestion des axes servant au navettage aux heures de pointe. L'inefficacité de l'augmentation de la capacité routière pour réduire la congestion à long terme a pourtant été démontrée.

Selon *Vivre en Ville*, le réseau routier doit bénéficier de sommes pour son entretien et le maintien en état de ses infrastructures, et non pour son développement.

### *Des investissements massifs dans les transports collectifs réclamés*

TRANSIT, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec, a été créée en août 2011. *Vivre en Ville* est l'un de ses initiateurs. Sa mission est de favoriser le développement et l'amélioration des services de transport collectif au Québec, en s'assurant qu'ils reçoivent le financement nécessaire pour permettre au plus grand nombre possible de citoyens d'en bénéficier. Le regroupement demande une augmentation des sommes consacrées au financement de l'entretien et du développement des transports collectifs au Québec afin d'atteindre les objectifs d'accroissement d'achalandage de 40 % d'ici 2020 et de 100 % d'ici 2030 dans un cadre financier québécois et fédéral, et de contribuer à l'atteinte de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre.

» *Recommandation 11*

## Prioriser le transport collectif en site propre

Le transport collectif en site propre, un système qui utilise un espace lui étant exclusif, bénéficie d'une efficacité supérieure à la circulation automobile, en raison de la fluidité prévisible du réseau. Le métro, le train, le tramway et le busway en sont des exemples. Ils sont plus efficaces que les lignes d'autobus traditionnelles et même que les voies réservées : ils sont plus rapides, plus fiables et ont une plus grande capacité. Pour ces raisons, le transport collectif en site propre est plus à même de susciter un transfert modal chez les automobilistes (*Équiterre et Vivre en Ville*, 2011). Pour avoir un caractère structurant, ces lignes de transport doivent être mises en réseau à l'échelle régionale. Il s'agit d'une stratégie incontournable pour renverser le cercle vicieux de la dépendance à l'automobile et de l'étalement urbain.



Rue avec une voie réservée pour les bus et une voie de tramway, Portland. Source : Vivre en Ville..

### » *Recommandation 12*

## Établir un véritable plan de transport collectif pour la Rive-Nord

Vivre en Ville déplore la quasi-absence de réseau de transport en commun métropolitain structurant dans la couronne Nord de la CMM. La carte 7 (CMM, 2011, p.49) du PMAD expose cette réalité, qui témoigne de la difficulté d'orienter les futurs projets résidentiels autour du transport collectif. Le développement structuré de la couronne Nord passe par la création de nouveaux axes de transport collectif, parallèlement à la création de pôles d'activités.

### *Terrebonne et Urbanova*

La question se pose, comment les 35 000 (!) nouveaux habitants que la Ville de Terrebonne compte recevoir dans le projet Urbanova vont-ils se déplacer ? Le PMAD ne peut pas se permettre d'être silencieux sur la desserte de 35 000 personnes.

» *Recommandation 13*

## Intégrer le développement commercial à vocation régionale au critère d'identification des installations de santé, d'éducation, sportives, culturelles et touristiques

---

Le critère 1.4.2 du PMAD sur la localisation des installations projetées pourrait servir de base à l'élaboration d'une politique de localisation pour les développements commerciaux. Ces développements, dont la vocation dépasse l'échelle locale, devraient être planifiés dans une perspective métropolitaine et être encadrés par des critères de localisation assurant une structuration optimale du territoire et favorisant l'utilisation des transports collectifs et actifs.





# Pour renverser la tendance : des collectivités de qualité

Offrir une excellente qualité de vie à ses résidants, intimement liée au milieu de vie et à l'environnement : c'est ce que doit viser la CMM à travers le PMAD. La qualité des milieux de vie se décline à travers celle des espaces privés et publics et la qualité de l'environnement à travers celle des milieux naturels, l'un venant renforcer l'autre.

En matière d'espaces privés, une attention particulière doit être portée à la diversification des types de logement disponibles afin de répondre à la variété des préférences des ménages. L'attrait des quartiers denses passe par la mixité des activités et la mixité sociale, de même qu'une préoccupation pour le design d'espaces publics intéressants. La compacité et l'accessibilité contribuent également à la qualité des espaces publics.

La protection des milieux naturels en milieu urbain et à proximité est également une composante d'un environnement de qualité et un élément important de la qualité de vie des résidents. Pour cette raison et de par l'importante valeur de leurs services, les milieux naturels de la Communauté métropolitaine de Montréal doivent bénéficier d'une stratégie de mise en valeur et de protection à une échelle métropolitaine.



Un milieu où il fait bon vivre à Malmö, Suède. Source : Vivre en Ville..

» *Recommandation 14*

## Établir des critères de structuration des quartiers

Comme la CMM amène à le croire, le PMAD doit aller au-delà de la seule volonté d'organiser son territoire autour d'une série de TOD. Elle doit aussi se doter de critères et d'indicateurs permettant de créer des **milieux de vie de qualité** à l'intérieur des quartiers, qu'il s'agisse ou non de TOD.

En complément des éléments déjà énoncés au critère 1.1.3, les quartiers devraient être soumis à davantage de critères de qualité portant sur le **réseau d'espaces publics** servant à les structurer. Ces critères devraient notamment porter sur :

- Le choix des composantes du quartier mises en réseau :

Relie-t-on entre eux les activités et les équipements qui nécessiteront ou gagneront à être mis en relation? Ainsi, des critères pourraient être mis en place pour s'assurer que les piétons et les cyclistes soient en mesure de se rendre non seulement des secteurs habités aux stations de transport collectif, mais aussi aux équipements publics et aux concentrations locales de commerces, de services et d'emplois du secteur.

- La **connectivité** du réseau proposé :

Dispose-t-on de plusieurs parcours, offrant des avantages équivalents, pour se rendre d'un endroit à l'autre?

- Les **conditions d'utilisation** des parcours proposés :

Le critère 1.1.3. vise l'intégration des accès aux bâtiments et des réseaux piétonniers et cyclables aux infrastructures de transport collectif pour faciliter l'accès à ces dernières. Il vise également la mise en place de parcours piétonniers et cyclables sécuritaires, confortables et rapides. Cependant, le critère n'exige pas de prouver que ces conditions d'utilisation offrent des avantages plus importants que ceux offerts aux automobilistes. Par exemple, la réduction souhaitée des cases de stationnement hors rue devrait plutôt viser toute forme de stationnement (étagé, souterrain, sur rue), et davantage encore dans les corridors desservis par des parcours piétonniers et cyclables stratégiques.

En outre, certains critères de qualité devraient porter plus spécifiquement sur **les activités auxquelles donne accès ce réseau**.

- Le choix de la vocation du quartier :

Au-delà de la vision d'ensemble exigée pour le quartier, le critère 1.1.3 devrait exiger d'évaluer la dépendance du quartier par rapport au reste de la ville. Ainsi, le critère devrait permettre de savoir si les activités proposées dans le secteur

en font un quartier monofonctionnel (administratif, économique, dortoir, etc.) d'où il faut sortir pour travailler, fréquenter des commerces, se récréer.

- Les modalités de distribution des activités :

Le critère 1.1.3 identifie la densité comme un moyen de diversifier l'offre résidentielle. De même, il identifie l'intégration des différentes activités comme un moyen de générer une vie de quartier dynamique. Cependant, le critère devrait aussi exiger la « bonne localisation » de cette densité (logements et emplois) et de cette mixité dans une optique de réduction des déplacements à l'intérieur et vers l'extérieur du quartier.

Bref, le critère 1.1.3 présente une série d'objectifs intéressants en matière d'aménagement durable que doivent atteindre les aires TOD. Vivre en Ville propose de les compléter et de les bonifier, voire d'en faire des critères à part entière. Vivre en Ville insiste particulièrement sur une meilleure structuration des réseaux d'espaces publics des TOD, sur la diversification des activités et la densification des formes urbaines qui sont associées, et donc sur l'amélioration des qualités de ces réseaux pour ses usagers.

### » *Recommandation 15*

## Établir des critères de qualité pour la composition de l'espace public

Le critère 1.1.3 limite le rôle du design urbain dans la mise en place des TOD à la relation entre les bâtiments et les trottoirs ainsi qu'au caractère distinctif des aménagements. Vivre en Ville croit fermement que les quartiers, qu'il s'agisse ou non de TOD, devraient être soumis à davantage de critères portant sur la qualité de la **composition de l'espace public**. Ainsi, différents critères pourraient être mis en place pour s'assurer que la conception, ou « le design », des espaces publics offre des qualités esthétiques et expérientielles qui en favorisent la fréquentation, l'appropriation et l'animation. Ces critères devraient notamment porter sur :

- Les différentes **modalités d'appropriation** possibles :

les espaces publics reçoivent-ils des aménagements (parcours, plantations, etc.) et des équipements (mobilier, jeux, etc.) qui sont destinés aux différents types d'usagers souhaités dans le quartier (piétons et cyclistes; jeunes familles et aînés; résidents, travailleurs et visiteurs; etc)?

- Les qualités **esthétiques** :

les espaces publics sont-ils conçus à l'échelle du piéton (détails paysagers et architecturaux) ou de l'automobile?

- La complémentarité entre l'espace public et ses **abords** :

les espaces publics sont-ils conçus en relation avec les bâtiments qui les encadrent, pour permettre le déploiement des activités qu'ils abritent (terrasses et marchés publics saisonniers, activités scolaires ponctuelles, etc.).

*Le design urbain, qui s'intéresse principalement à la structuration et la composition de l'espace public, mais aussi à la forme urbaine en général, fait figure de parent pauvre au Québec comparativement à d'autres préoccupations de l'aménagement et de l'urbanisme, telles que la gestion des transports, la conservation du patrimoine, la protection environnementale, etc. Pourtant, la qualité de nos espaces publics et leur structuration sont le reflet direct de l'importance qu'accordent les administrations municipales à la qualité de vie de leurs citoyens.*

*Même si cette échelle de planification peut sembler étrangère aux responsabilités des communautés métropolitaines, nous croyons que le PMAD est une occasion unique de rappeler aux MRC et aux municipalités qu'il leur revient et leur est possible de revoir leurs priorités.*

### » Recommandation 16

## Établir des seuils de densité d'activités

Les seuils de densité établis dans le PMAD concernent exclusivement la densité résidentielle à atteindre pour les secteurs en développement. Les densités d'emplois et les densités d'activités sont également à considérer lorsqu'il s'agit d'évaluer l'intensité d'un milieu et d'établir des critères. Dans son projet de PMAD, la Communauté métropolitaine de Québec établit des critères en ce sens.

Pôle métropolitain de type 2 (Carte 1 : pôle de Sainte-Foy et pôle de Saint-Roch/Pointe-aux-Lièvres à Québec, pôle Desjardins à Lévis)	
Densité	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Critère de densité résidentielle : une moyenne de 40 logements à l'hectare privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport collectif. (densité nette).</li> <li>• Cible de densité d'activités humaines : un minimum de 150 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.</li> </ul>

Source : CMQ, 2011, p.20.

» *Recommandation 17*

## Établir des niveaux de diversité des types d'habitation à atteindre

---

La densification ne signifie pas la fin de la maison unifamiliale. Il importe cependant de diversifier les types offerts dans chaque quartier. La CMM a tout intérêt à élargir l'éventail des possibilités sur le plan de l'offre en habitation, du condominium à la maison unifamiliale isolée, en passant par la maison en rangée.

La CMM, les MRC et les municipalités locales ont un rôle à jouer afin de stimuler l'innovation des pratiques dans le domaine de la construction résidentielle. Elles sont appelées à inciter, voire obliger, le marché à offrir des types différents, adaptés aux différents besoins des ménages et aux impératifs de structuration du territoire. La certification LEED Neighbourhood Development (ND) propose à ce sujet l'utilisation d'un indice de diversité des types pour évaluer les projets de développement, pouvant servir d'inspiration à la CMM.

» *Recommandation 18*

## Fixer un pourcentage minimal de logement social pour les nouveaux développements

---

Les acteurs qui refusent un périmètre d'urbanisation limité pour des raisons d'accessibilité au logement réfléchissent selon la logique « drive until you can buy ». Il n'est ni responsable ni cohérent, sous prétexte d'offrir aux ménages des maisons unifamiliales à moindres coûts, de poursuivre des types de développement qui mèneront ces ménages ainsi que toute la collectivité à une situation de vulnérabilité face aux coûts croissants des déplacements. La préoccupation de l'accès au logement, en particulier pour les jeunes familles, devrait notamment s'exprimer par la mise en place des mesures suivantes :

- Pour l'ensemble de la CMM, assujettir les permis de lotissement et de construction de projets domiciliaires majeurs à l'inclusion de 15% de logements abordables et 15% de logements sociaux ;
- Bonifier les incitatifs à l'achat et à la rénovation du parc immobilier existant.

» *Recommandation 19*

## Mettre en place un programme de soutien à la construction d'écoquartiers

---

Pour stimuler l'innovation et les bonnes pratiques en aménagement du territoire ainsi qu'en habitation, la CMM, en partenariat avec le gouvernement du Québec,

devrait mettre sur pied un programme d'incitatifs au développement d'écoquartiers sur son territoire. Le gouvernement du Québec est d'ailleurs invité à mettre sur pied ce genre de programme à l'échelle nationale, auquel les incitatifs des communautés métropolitaines deviendrait complémentaires.

### » *Recommandation 20*

## Établir des critères de verdissement urbain

---

Il importe que la CMM joue un rôle de leader en matière de verdissement urbain. Les opérations de verdissement, dont l'objectif est d'offrir une meilleure qualité de vie aux collectivités, s'attaquent aux îlots de chaleur, cherchent à améliorer la qualité de l'air, à assurer une gestion plus naturelle des eaux de pluie et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces objectifs étant poursuivis par le PMAD, voilà pourquoi il serait pertinent d'aborder la question du verdissement urbain.

Le critère 1.1.3 qui traite de l'aménagement des aires TOD propose un exercice de planification intégré qui doit inclure un certain nombre de considérations. Au même titre qu'elle établit des critères de mixité, de mobilité et de design urbain dans les aires TOD, la CMM devrait proposer des critères de verdissement de ces milieux denses afin d'assurer une qualité de vie à ses résidents.

Dans sa troisième orientation sur l'environnement, la CMM devrait aussi traiter de la nature en milieu urbain. Elle devrait :

- Prévoir l'obligation, pour les MRC qui rencontrent des problèmes d'îlots de chaleur, de se doter de plans de lutte contre les îlots de chaleur.
- Développer des critères d'aménagement urbain afin d'encourager le gain de la biodiversité (corridors écologiques, pratiques d'infrastructures vertes, agriculture urbaine et périurbaine, augmentation des ratios de surfaces absorbantes par rapport à des surfaces minéralisées, etc.). Le suivi pourrait être fait notamment à l'aide de l'indice d'évolution de la canopée.

### » *Recommandation 21*

## Créer un réseau vert et bleu au cœur et autour de la CMM

---

Vivre en Ville recommande que toutes les mesures de conservation et d'augmentation de la superficie des milieux naturels protégés, de même que la protection du patrimoine bâti et des paysages d'intérêt, soient intégrées dans un concept de réseau vert et bleu. Ce concept devra voir à la mise en place de trames vertes et bleues afin d'assurer une continuité entre les différents milieux naturels et

ainsi diminuer la fragmentation de ceux-ci. Il devrait comprendre les éléments suivants :

#### a. Un plan de conservation à l'échelle de la CMM

Vivre en Ville constate que les moyens de mise en œuvre pour la protection des milieux naturels ne pourront pas s'appuyer sur des objectifs chiffrés, ce qui compromet l'atteinte des objectifs énoncés à l'orientation 3. En effet, un seul chiffre apparaît dans le chapitre sur l'environnement, soit la protection de 31 boisés métropolitains. Cela est insuffisant compte tenu des grandes pressions immobilières exercées sur cet environnement. La CMM doit davantage exercer son leadership en matière de protection environnementale, puisque son échelle de planification lui offre la vision d'ensemble nécessaire. **Ce leadership doit s'exprimer par des objectifs chiffrés qui devraient être inclus dans un plan de conservation à l'échelle de la Communauté métropolitaine.** Ce plan de conservation devrait inclure les différentes préoccupations environnementales énoncées sous l'orientation 3, tout en bonifiant le contenu de ce chapitre du PMAD par des objectifs chiffrés.

#### b. La protection de 30 % de la surface du territoire de la CMM (combinaison des différents milieux naturels)

Le projet de PMAD souligne qu'« il est généralement admis qu'une baisse significative de la diversité biologique est observée lorsque le couvert forestier d'une région passe sous le seuil de 30 % de la surface d'un territoire ». (CMM, 2011, p.123) Vivre en Ville recommande donc que la combinaison des différents milieux naturels protégés atteigne ce 30 %. **Bien qu'une baisse de la biodiversité aura encore lieu à ce seuil, elle ne sera pas aussi « significative » que dans la situation actuelle.**

#### c. La conservation intégrale des milieux humides, des ruisseaux et des rivières

Vivre en Ville recommande que la CMM prenne position afin que les milieux humides soient intégralement conservés. Ils composent 4,8% des 30% du territoire qui devraient être protégés. Ces milieux donnent de nombreux services écologiques en plus d'assurer une diversité biologique exceptionnelle. Les ruisseaux et les rivières doivent eux aussi bénéficier d'une conservation intégrale, qui les protégerait de la canalisation et de l'artificialisation de leurs berges. 7,5% du territoire recouvert par des milieux naturels aquatiques sont déjà protégés, mais il importe d'en protéger un minimum de 8 %.





# Des conditions gagnantes

L'atteinte des objectifs visés par le PMAD peut être facilitée par la mise en place de conditions gagnantes. De diverses natures, ces conditions ne relèvent pas toutes de la CMM. Certaines d'entre elles peuvent avoir une influence considérable sur la faisabilité de plusieurs de nos recommandations et sur la mise en œuvre du PMAD en général. Nous les présentons ici succinctement afin de sensibiliser les décideurs à leur importance.

## » Condition 1

### Entamer la révision de la gouvernance métropolitaine

La gouvernance métropolitaine est un dossier complexe et un débat politiquement chargé que la région de Montréal, appuyée par le gouvernement, n'aura pas le choix d'ouvrir en profondeur. Nous présentons ici trois éléments qu'il sera indispensable d'aborder à cette occasion :

- La coordination des transports à l'échelle métropolitaine : 1) entre les autorités responsables des transports collectifs; 2) entre les autorités responsables des transports collectifs et les autorités responsables des transports routiers; 3) entre les autorités locales et les autorités provinciales et fédérales en matière de transport.  
À notre avis, par exemple, la multiplicité des acteurs en transport collectif (sociétés et organismes de transport, villes, AMT) explique en partie le fait que les projets de transport collectif accouchent plus difficilement que ceux de transport routier, qui sont pilotés d'une main de maître par un seul acteur principal, le ministère des Transports du Québec.
- L'élargissement de la CMM, au moins à la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal.  
Par définition, la RMR recoupe des territoires interdépendants et il serait logique que les enjeux de développement soient abordés à cette échelle. L'influence métropolitaine dépasse d'ailleurs déjà les frontières de la RMR et se fait par exemple sentir aussi loin qu'à Saint-Jean-sur-Richelieu, ce dont il faudrait tenir compte lors de la révision de la gouvernance.
- Mettre en place un mécanisme de partage de la croissance démographique à l'échelle métropolitaine comme Portland en Oregon.

» *Condition 2*

## Entamer la révision de la fiscalité municipale

La fiscalité municipale est un autre dossier important, et le fait que notre mode de développement urbain s'apparente à une chaîne de Ponzi y est d'ailleurs étroitement lié. Pour défaire ce système, il sera utile d'atténuer la dépendance des budgets municipaux aux taxes foncières en attribuant d'autres sources fiscales aux municipalités. Là encore, proposer un nouveau cadre fiscal exigera une analyse fine. Nous proposons ici quelques pistes de réflexion :

- Élaborer un système de redevances de développement à verser au soutien des infrastructures métropolitaines qui pourrait ainsi devenir un Fonds métropolitain de transition vers les collectivités viables.
- Donner aux municipalités le pouvoir de taxer le stationnement (en exigeant parallèlement l'adoption d'une politique de plafonnement du stationnement).
- Allouer aux municipalités les revenus d'une taxe sur l'essence, tel que proposé par la CMM.
- Instaurer un système de péages sur l'ensemble du réseau autoroutier supérieur de la métropole.
- Mettre en place des processus d'analyse d'impact fiscal des projets résidentiels d'envergure, afin d'évaluer s'ils sont soutenables (ou s'ils relèvent d'une chaîne de Ponzi).

### *Ne pas créer deux Montréal*

Les mesures fiscales devraient toujours être appliquées à l'échelle métropolitaine et non municipale, afin d'éviter de créer un régime à deux vitesses en matière de taxes, qu'il s'agisse de taxe sur le stationnement ou sur les carburants, de péage autoroutier ou de taxes foncières.

Une application géographique segmentée des taxes aurait trois conséquences majeures.

Tout d'abord, nous savons que la croissance démographique se fait de plus en plus dans les couronnes. Pour inverser la tendance, il est donc indispensable de se pencher sur leur cas, sous peine de relative inefficacité des mesures. Les gains possibles dans les quartiers centraux seraient, sans cela, annulés par une fuite en avant dans la périphérie.

D'autre part, l'implantation de taxes spécifiques à Montréal risquerait d'avoir un effet non souhaité sur sa vitalité économique qui contribuerait à l'étalement urbain.

Enfin, l'application de taxes à visée éducative uniquement à Montréal constituerait une flagrante iniquité fiscale. Il ne serait pas acceptable que les résidents de la ville centre paient pour les coûts du mode de développement des municipalités des couronnes, tandis que les résidents de celles-ci en sont exemptés.

### » Condition 3

## Internaliser les coûts de développement et surtout, cesser de subventionner le développement axé sur les autoroutes

---

Tant que les municipalités n'assumeront pas l'ensemble des coûts de leur développement, il est illusoire de croire que leurs choix seront efficaces. Actuellement, une ville qui fait le choix du transport collectif assumera une part importante des coûts de transport de ses habitants : 50 % des coûts d'immobilisation – dans le cas des bus – et 40 % des coûts d'opération. Au contraire, si elle développe un quartier à proximité d'une autoroute, tout sera à la charge de l'ensemble des contribuables du Québec : construction, entretien, déneigement, élargissement de l'autoroute et nouvelle bretelle d'accès au besoin. Il est donc plus rentable, pour une ville, de se développer selon une mobilité axée sur un système autoroutier que sur le transport collectif, alors que ce mode de développement nous coûte collectivement plus cher.

Il est essentiel de permettre et d'inciter les municipalités à adapter les frais municipaux (par des taxes ou des tarifs) aux coûts réels de l'utilisation des services et des infrastructures, selon la localisation et les impacts des nouveaux développements. Afin d'internaliser les coûts de développement des municipalités, qui sont trop souvent assumés par l'ensemble des contribuables du Québec, il importe de :

- Cesser de subventionner le développement axé sur les autoroutes.
- Mettre sur pied une redevance de développement, prélevée auprès des promoteurs, pour rembourser les coûts de construction et d'expansion des infrastructures et mettre sur pied un Fonds métropolitain de transition vers les collectivités viables (tel que mentionné à la condition 2).

### » Condition 4

## Mettre sur pied une Politique québécoise d'aménagement durable du territoire

---

L'avènement des plans métropolitains d'aménagement et de développement, tout comme la récente révision de la LAU, ne sont que les premiers jalons d'une véritable Politique québécoise de l'aménagement durable du territoire. Cette Politique est nécessaire pour assurer la cohérence de l'ensemble des actions de l'État qui ont une influence en aménagement du territoire. Le Vérificateur général du Québec a lui-même souligné les incohérences au sein de l'administration

québécoise. Il a notamment recommandé au ministère des Transports de tenir davantage compte des orientations gouvernementales en matière d'aménagement à l'occasion de l'élaboration du Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal (Vérificateur général du Québec, 2009).

La Politique québécoise de l'aménagement durable du territoire devrait ainsi intégrer les domaines de l'urbanisme, des transports, de l'agriculture, du développement économique, de la santé et de l'environnement. Guidée par une vision claire et la volonté ferme de modifier les pratiques, elle irait du cadre législatif aux pratiques gouvernementales, en passant par des choix budgétaires cohérents.

Une proposition de contenu de cette politique est présentée dans le document « Changer de direction : Chantier Aménagement du territoire et transport », édité par Vivre en Ville et Équiterre en mai 2011 (Vivre en Ville et Équiterre, 2011).

### » *Condition 5*

## Reconnaître la valeur économique des milieux naturels

---

La valeur économique des milieux naturels doit être reconnue, d'autant que les biens et services écologiques qu'ils nous rendent renforcent la nécessité de les protéger. Selon des études réalisées par la Fondation David Suzuki à Toronto et à Vancouver, on peut estimer la valeur des services écologiques offerts par les milieux naturels à plus de 3500\$ par hectare, par année. Parmi ces services, notons la régulation du climat par la limitation des îlots de chaleur, la purification de l'air et des cours d'eau, l'apport en eau, la pollinisation, la productivité agricole, de même que les activités touristiques et récréatives.

À 3500\$ par hectare, les milieux naturels de la CMM ont un apport de plusieurs milliards de dollars dans l'économie du Grand Montréal. Ce constat permet de renverser nos perceptions, et de considérer la protection des milieux naturels non pas comme un coût, mais comme « un investissement dont les bénéfices peuvent être démontrés » (Suzuki, mémoire PMAD, p.7).

### » *Condition 6*

## Prendre en considération les tendances démographiques, économiques et écologiques pour orienter l'offre immobilière

---

Plusieurs indices signalent le déphasage croissant de l'offre immobilière avec certaines tendances lourdes aux plans démographique, écologique et économique.

Vivre en Ville considère qu'elle doit être réajustée pour permettre de combler les besoins réels de la population. On nous répète à satiété que les constructeurs et promoteurs ne font que répondre à la demande en construisant des quartiers monofonctionnels axés sur l'unifamiliale. Pourtant, à titre d'exemple, la prise de valeur soutenue et importante des propriétés dans les quartiers plus denses et multifonctionnels où les services sont proches exprime la forte demande pour autre chose que l'unifamiliale éloignée.

L'offre est actuellement artificialisée parce que les promoteurs et les constructeurs refusent de changer leurs pratiques pour des raisons d'habitude, d'absence d'expertise et d'inertie face au changement. Plusieurs tendances sont pourtant en train de modifier les conditions du marché :

- **Vieillessement de la population**  
Tout semble indiquer que plus les baby-boomers délaisseront le marché de l'unifamiliale, plus l'offre dans ce domaine dépassera la demande.
- **Endettement à long terme des municipalités**  
Miser essentiellement sur le développement de quartiers monofonctionnels axés sur l'unifamilial est insoutenable sur le plan fiscal et crée une immense dette intergénérationnelle. La fuite en avant des municipalités ne peut plus durer et la chaîne de Ponzi ne peut qu'éclater au grand jour dans un avenir très proche.
- **Revalorisation du territoire agricole**  
La valeur du territoire agricole, surtout en milieu périurbain, est de mieux en mieux reconnue dans un contexte de valorisation des circuits courts et de préoccupation quant à l'augmentation appréhendée de coûts de transport et d'énergie à l'échelle mondiale.
- **Évolution de la conscience environnementale**  
Les politiques publiques, influencées par la mobilisation de la société civile, sont de plus en plus strictes quand à la protection et la valorisation des écosystèmes. Cette tendance ne peut que s'accroître et il deviendra de plus en plus difficile d'empiéter sur ces milieux pour la construction de nouveaux quartiers à faible densité.
- **Dépassement de la capacité des écosystèmes**  
La prise de conscience de la nécessité de réduire nos émissions de gaz à effet de serre pour éviter un désastre environnemental est un premier élément du constat de dépassement de la capacité des écosystèmes lié à notre mode de développement. Une analyse équivalente en matière de gestion de l'eau, de qualité de l'air, etc. aura une influence grandissante sur les pratiques d'aménagement du territoire.

### Éléments de prospective

De façon générale, la copropriété occupera une part croissante du marché de la revente en raison du vieillissement de la population et de l'importance grandissante de l'immigration. La formation de ménages chez les 25-44 ans assurera un essor des ventes de propriétés destinées aux premiers acheteurs et, par le fait même, une croissance des banlieues pendant encore une dizaine d'années. Par la suite, l'étalement urbain est appelé à ralentir. Parallèlement, la formation de ménages dans les tranches d'âges plus âgées (qui culminera dans une dizaine d'années) signifie que la copropriété gagnera encore en popularité, particulièrement dans la première couronne de banlieue (en raison de la forte proportion de baby-boomers qui y habitent), qui est appelée à se densifier. Puis, au-delà de 2029, c'est l'immigration qui assurera pratiquement à elle seule la croissance du nombre de ménages. Les grands centres urbains, et en particulier Montréal, qui représentent les principaux pôles d'attraction des immigrants, seront alors favorisés en termes de demande de propriétés.

Source: Fédération des chambres immobilières du Québec, 2010. *Marché de la revente et tendances démographiques au Québec, Service Analyse du marché.*

## » Condition 7

### Mettre en place des mécanismes de suivi

Tel qu'exigé, la CMM prévoit des mécanismes de suivi à travers l'Observatoire Grand Montréal. Vivre en Ville tient à rappeler l'importance de ces mécanismes, car il s'agit là d'une condition de réussite pour le PMAD. L'évaluation de la performance des documents de planification permet un bilan de l'utilisation du territoire, afin de déterminer les progrès réalisés par la CMM et ses partenaires. L'obligation pour les Communautés métropolitaines, les MRC et les municipalités de se doter de mécanismes de suivi pour l'atteinte de leurs objectifs est un bon pas vers une planification plus efficace et responsable.

Il est important d'établir dès le début des indicateurs de suivi qui permettront d'évaluer les progrès réalisés par les différentes organisations municipales sur des bases solides et objectives. Voici quelques indicateurs de suivi qui devraient faire partie des suivis de l'Observatoire Grand Montréal :

- Superficie des terrains naturels intacts et des terrains en zone agricole
- Émissions de GES par habitant
- Parts modales des modes des transports collectifs et actifs ainsi que de l'automobile
- Kilométrage parcouru par ménage
- Mixité des fonctions (à partir des superficies commerciales et résidentielles)
- Proportion de logements abordables et de logements sociaux
- Dépenses en infrastructures par habitant

» *Condition 8*

## Reconnaître que le développement immobilier n'est pas un droit inaliénable des municipalités

---

Dans le contexte actuel, il apparaît nécessaire de rappeler qu'il n'existe nulle part de droit inaliénable des municipalités à poursuivre indéfiniment leur développement immobilier par l'agrandissement de leur territoire. Il s'agit donc pour les autorités d'être conscientes de ce fait et de le reconnaître.

L'accueil de la croissance démographique attendue est à faire sur l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine, et non pas à tout prix à répartir entre chacune de ses municipalités. Le territoire de la CMM doit continuer de se développer, mais il importe de diriger la croissance démographique vers les portions de territoire déjà desservies par des infrastructures et services urbains.

Utiliser les terres agricoles à la limite du territoire urbain comme support du développement de nos communautés n'est pas viable, comme nous l'avons précédemment expliqué. Les possibilités de densification démontrent que les espaces restants disponibles peuvent, à condition d'être bien utilisés, accueillir la croissance d'encore plusieurs générations.





# Un PMAD qui doit être renforcé et adopté

Vivre en Ville salue l'exercice présentement tenu par la Communauté métropolitaine de Montréal afin de mener à l'adoption du premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement de son histoire. Notre analyse du projet de PMAD nous a amenés à en proposer des bonifications substantielles. À notre avis, **le PMAD doit être renforcé et adopté, dans cet ordre !**

À la lecture de certaines de nos recommandations, on pourrait nous accuser de manquer de réalisme, voire d'être des utopistes. Nous pensons le contraire : c'est notre position qui est réaliste. Selon nous, ce qui est utopique, c'est vivre dans le rêve, c'est continuer de faire ce qu'on fait depuis soixante ans. Ce qui est irréaliste, c'est de continuer d'engloutir des milliards dans les autoroutes, d'hypothéquer notre capital naturel et nos écosystèmes, c'est de faire perdurer un mode de développement trop consommateur de ressources et rigoureusement insoutenable.

Voilà pourquoi, à notre avis, le PMAD doit être renforcé avant d'être adopté. Autrement, le Grand Montréal se sera doté d'un plan dépourvu des éléments nécessaires pour inverser la tendance.

Nous sommes conscients du défi politique que représentera l'adoption d'un PMAD renforcé. Toutefois, pour Vivre en Ville, la difficulté du virage à opérer ne peut justifier de baisser la barre. Le PMAD ne peut se contenter d'être le plus petit dénominateur commun sous peine de ne rien changer et, qui plus est, sans même parvenir à faire l'unanimité. Vivre en Ville croit qu'il ne faut pas hésiter à résister aux hauts cris de quelques acteurs pour adopter un PMAD amélioré qui sera bénéfique pour tous. Le changement amène toujours son lot de mécontents.

Prêts à nous impliquer et à collaborer avec la CMM et ses partenaires, nous offrons notre soutien pour les étapes à venir.



## Bibliographie

---

Bertolini, Luca, et Frank le Clercq. 2003. « Urban Development Without More Mobility by Car? » *Environment and Planning A*, Vol. 35, p. 575-589.

Bisson, Bruno (2010). «Transport en commun : en attendant le plan d'ensemble», La Presse, 15 novembre.

Boschmann, E. Eric, et Mei-Po Kwan. 2008. « Toward Socially Sustainable Urban Transportation: Progress and Potentials » *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 2, p. 138-157.

Centre d'écologie urbaine de Montréal (CÉUM) (2011). «Assurer le développement durable de la Communauté métropolitaine de Montréal grâce à une planification intégrée de l'aménagement de son territoire», Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, 13 pages.

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2011). «Un grand Montréal attractif, compétitif et durable; Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement», 142 pages.

Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) (printemps 2011). «Bâtir 2031 : Structurer, attirer, durer. Le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec», 120 pages.

La Fondation David Suzuki (2011). «Découvrir notre vraie nature», Mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques sur le Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (PMAD) de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), 15 pages.

Litman, Todd. 2009. «Transportation Affordability: Evaluation and Improvement Strategies. Victoria Transport Policy Institute», 28 pages,  
<http://www.vtpi.org/affordability.pdf>. [site consulté en août 2009].

Metro (1995). *The Nature of 2040 – The region's 50-year plan for managing growth*, 17 pages.

Metro Vancouver (avril 2008). *Metro Vancouver's Growth Strategy – Actions for a Sustainable Region*, 51 pages.

Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination Métropolitaines (2008). «Enquête Origine-Destination 2008; La mobilité des personnes de la région de Montréal; Faits saillants», 26 pages.

Vérificateur général du Québec (2009). «Rapport du vérificateur général du Québec à l'Assemblée nationale pour l'année 2008-2009, Tome II : Planification du transport et de l'aménagement de la région métropolitaine de Montréal». 42 pages.

Villeneuve, Paul, Yan Kestens, Rémy Barbonne, Jeanne Robin et Céline Bourel (2006). «Exploring Alternatives to Sprawl in the Quebec Metropolitan Area». In *The International Faces of Urban Sprawl*, Sous la dir. de Régent Cabana et Fritz Wagner, Waterloo : University of Waterloo, Department of Geography, p. 19-50.

Villeneuve, Paul et Marie-Hélène Vandersmissen (2002). «Accessibilité, mobilité et équité dans le Québec métropolitain». Québec 2003 :Annuaire politique, social, économique et culturel. Montréal, Fides, pp.282-290

Vivre en Ville (2009). «Le développement urbain viable au coeur de la stratégie québécoise de réduction des émissions de GES», mémoire présenté à la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale du Québec, 34 pages.

Vivre en Ville (2010). «Un plan de mobilité durable pour la Ville de Québec; L'aménagement du territoire comme élément essentiel pour y parvenir», Mémoire présenté à la Ville de Québec dans le cadre de l'élaboration de son plan de Mobilité durable, 67 pages.

Vivre en Ville et Équiterre (2011). «Pour un Québec libéré du pétrole en 2030; Changer de direction; Chantier Aménagement du territoire et transport des personnes», 120 pages.

Vivre en Ville, Équiterre, la Fondation David Suzuki et le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (2011). «Réforme de la loi, réforme des pratiques; Mémoire présenté à la Commission de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale du Québec; À l'occasion de la Consultation générale et des auditions publiques sur l'avant-projet de loi, Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme», 43 pages.





[www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org)

**Québec (siège social)**

Centre culture et environnement Frédéric Back  
870 avenue De Salaberry, bureau 311  
Québec (Québec) G1R 2T9

Téléphone 418-522-0011  
Télécopieur 418-522-7555

**Bureau de Gatineau**

115, Boul. Sacré-Coeur, bur. 109  
Gatineau (Québec) J8X 1C5

Téléphone 819-639-0427

**Bureau de Montréal**

Maison du développement durable  
50 rue Ste-Catherine O. bur. 430  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
Téléphone 514-394-1125