TOD Grand Montréal :

Cadre de planification

Communauté métropolitaine de Montréal

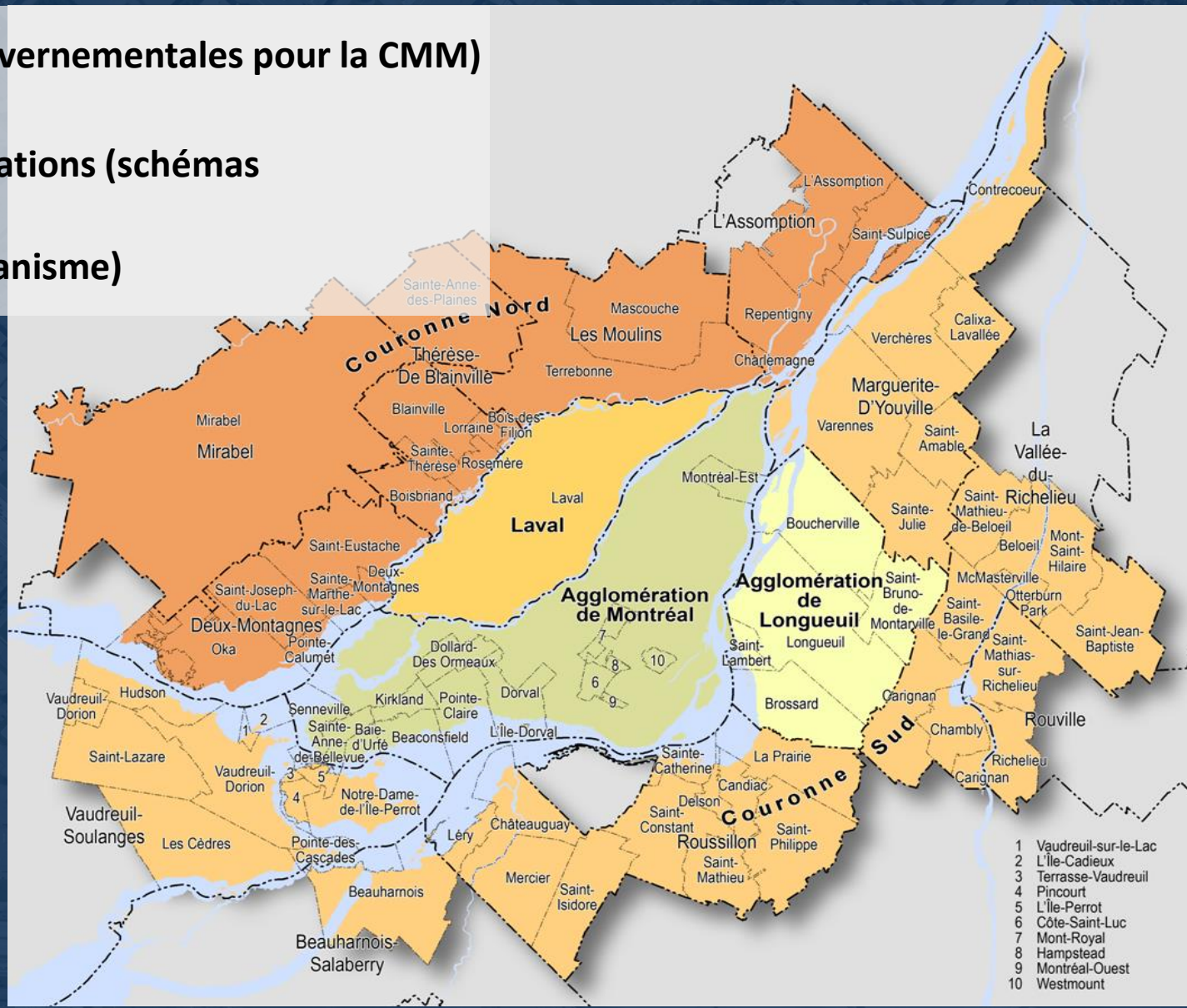
Nicolas Froger

Marie-Michèle Cauchy

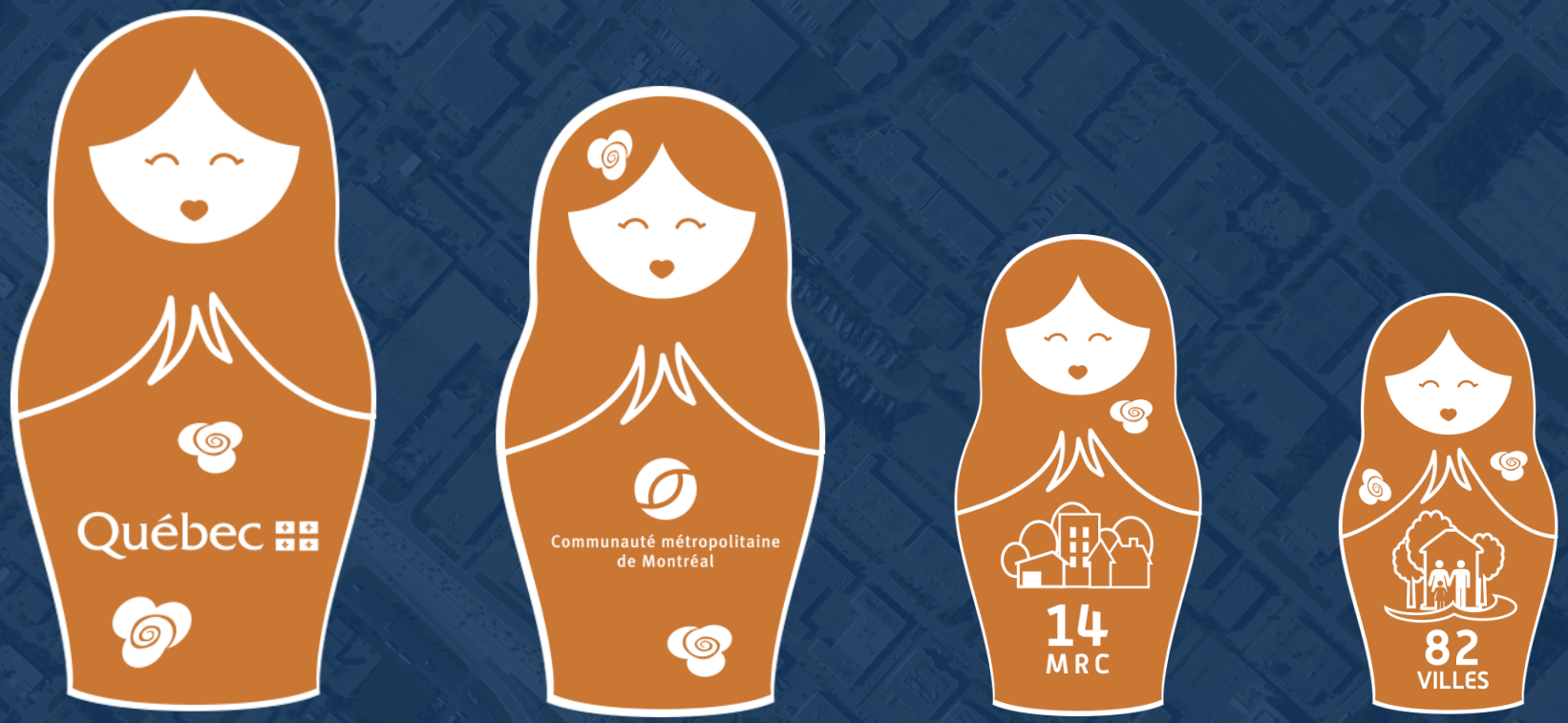
28 février 2019

Le cadre institutionnel du PMAD

- **GQ (orientations gouvernementales pour la CMM)**
- **CMM (PMAD)**
- **14 MRC ou agglomérations (schémas d'aménagement)**
- **82 villes (plans d'urbanisme)**



Concordance



ORIENTATIONS

PMAD

SCHÉMAS

PLANS ET RÈGLEMENTS

Orientation et attentes gouvernementales

Orientation

Maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants, et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine.

Attentes

- Orienter en priorité le développement urbain et consolider le tissu urbain existant dans les secteurs desservis par les réseaux de transport en commun.
- Assurer une densité résidentielle minimale dans l'aire d'influence directe de chaque point de service des équipements métropolitains de transport en commun. Les cibles de densités pourraient être les suivantes :

Distance d'accès au service de transport collectif	**Cible de densité résidentielle nette (logement à l'hectare, hors voies publiques, parcs, etc.)**		
	Métro	SLR	Train/Métrobus
0 à 250 m	200	135	75
250 à 500 m	150	100	50
50 à 750 m	100	65	25
Moyenne	125	80	40

Les trois défis territoriaux de la CMM

1. Déterminer le type d'urbanisation en considérant :

- 320 000 nouveaux ménages (2031)
- 150 000 nouveaux emplois (2031)
- Espaces et ressources financières limités

2. Optimiser et développer les réseaux pour :

- Soutenir la mobilité des personnes et des marchandises
- Favoriser une consolidation de l'urbanisation

3. Protéger et valoriser les atouts naturels et bâtis pour :

- Renforcer l'attractivité de la région

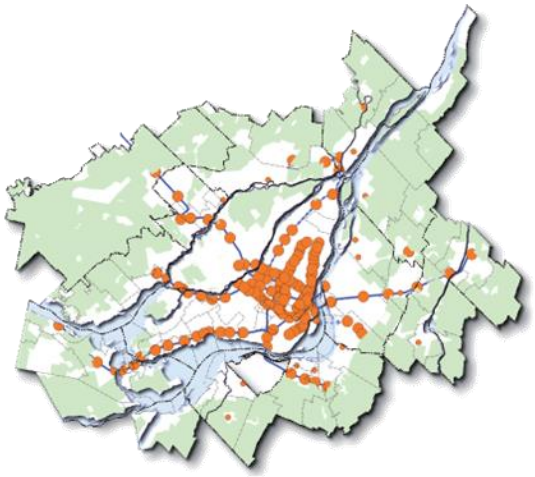
Le PMAD

- Premier plan d'aménagement et de développement à l'échelle de la région du Grand Montréal.
- Entrée en vigueur en mars 2012
- Modification pour y intégrer le REM en mai 2018

Des objectifs ambitieux

AMÉNAGEMENT

GÉRER LA CROISSANCE - DENSIFIER

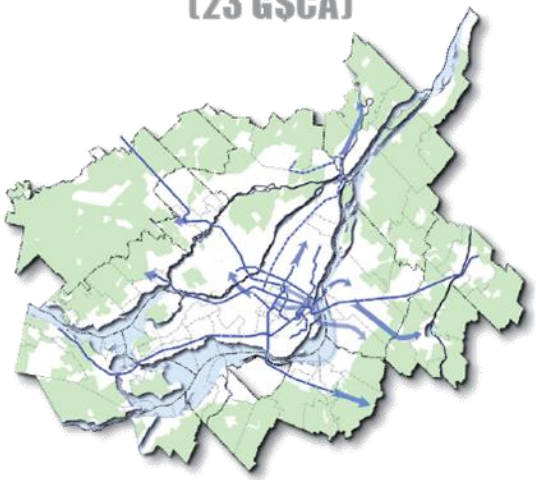


40 %

40 % TOD,
60 % SI L'OFFRE TC AUGMENTE DAVANTAGE

TRANSPORT

INVESTISSEMENTS MASSIFS DANS LE TRANSPORT EN COMMUN (23 G$CA)



35 %

AUGMENTER LA PART MODALE DU TC À 35 % D'ICI 2031

ENVIRONNEMENT

TRAME VERTE ET BLEUE (150 M$CA)

17 %

PROTÉGER 17 % DU TERRITOIRE (NAGOYA)

Consolidation du territoire hors TOD

Le PMAD vise également l'optimisation du développement urbain à l'extérieur des aires TOD afin de favoriser la préservation des milieux naturels et agricoles.

Pour ce faire, des seuils de densité progressifs dans le temps sont proposés afin de permettre une adaptation graduelle. Les seuils de densité en Couronne Nord sont les suivants:

	Seuil minimal de densité brute hors TOD (log./ha)			
	2011-2016	2017-2021	2022-2026	2027-2031
Deux-Montagnes	17	19	21	23
L'Assomption	19	21	23	25
Les Moulins	18	20	22	24
Mirabel	18	20	22	24
Thérèse-De Blainville	21	23	25	27

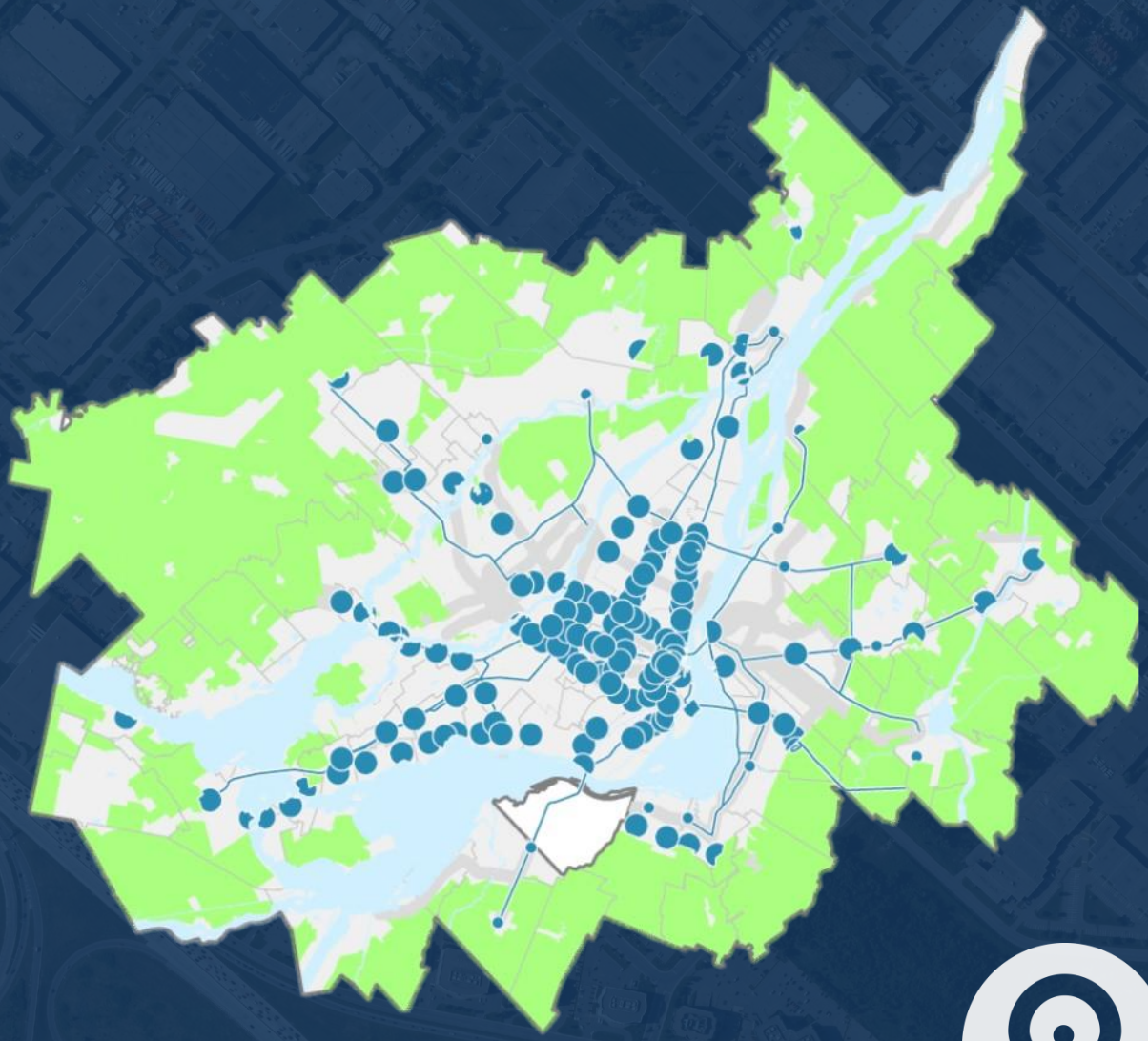
Les TOD
Principes et objectifs

En favorisant le développement à distance de marche des points d'accès du transport collectif, les quartiers TOD profitent à l'amélioration de la qualité de vie urbaine et contribue à l'atteinte de plusieurs objectifs :

- Augmentation du nombre de ménages et d'emplois dans l'aire d'influence du réseau de transport collectif afin d'améliorer l'accès aux emplois à un plus grand nombre de travailleurs;
- Réduction des impact de l'élargissement de l'empreinte urbaine sur les milieux naturels et agricoles;
- Amélioration de la santé publique;
- Optimisation des investissements publics;
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la congestion routière;
- Amélioration de l'accessibilité par transport collectif et actif aux services de proximité.

Identification des aires TOD

- Identification d’un réseau de transport en commun métropolitain structurant.
- Identification et planification de 159 aires TOD (incluant REM) pour y concentrer 40 % à 60 % de la croissance des ménages d’ici 2031.



Seuil minimal de densité des aires TOD selon le mode de transport collectif

Densités en logements à l'hectare brut

Métro ou REM	Train de banlieue	Tramway ou bus
150 log/ha	110 log/ha	80 log/ha
110 log/ha	80 log/ha	60 log/ha
80 log/ha	60 log/ha	40 log/ha
60 log/ha	40 log/ha	30 log/ha

Amélioration du service de transport collectif avec l'arrivée du REM

	Train de banlieue actuel	**REM**
Nombre de départs en période de pointe du matin (6h à 9h)	6	36
Capacité maximale par départ	1 900 personnes	780 personnes
Charge maximale	11 400	28 080

Source : Réseau express métropolitain, 4 mai 2018, « Le REM, capacité et places assises : démêlons les chiffres », en ligne (https://rem.info/fr/actualites/rem-capacite-places-assises-demelons-les-chiffres) , page consultée le 26 février 2019. Traitement CMM.

Programme d’aide financière à la conception de l’aménagement des aires TOD

Pour accompagner les municipalités dans la planification des aires TOD sur leur territoire, la CMM a mis en place le *Programme d’aide à la conception de l’aménagement des aires TOD*. Le programme permet aux municipalités d’obtenir un financement pour l’élaboration d’une planification détaillée ou pour réaliser une étude.

Nombre de projets réalisés ou en cours :

- Phase pilote : 6 projets dans autant de municipalités
- Phase I : 11 projets dans 10 municipalités
- Phase II (en cours) : 18 projets dans 11 municipalités