

MÉMOIRE

Dans le cadre du Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé de la Communauté métropolitaine de Montréal

Table des matières

INTRODUCTION	3
ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE	4
<i>ORIENTATION 1 : Un grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables</i>	5
SECTEURS DE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT - TRANSPORT	5
Critère 1.1.3 Définition des territoires voués à l’urbanisation optimale de l’espace.....	5
Constat sur l’application du corridor CAT	5
Demandes spécifiques.....	5
Critère 1.1.4 Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT)	6
Demandes spécifiques.....	6
SEUILS DE DENSITÉ.....	6
Demandes de clarification.....	6
<i>ORIENTATION 2 : Un grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable</i>	7
RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN ET RÉSEAU EXPRESS VÉLO.....	7
Demande d’ajout prioritaire.....	7
<i>ORIENTATION 3 : Un grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur</i>	8
Contexte relatif aux critères applicables au site de l’ancien golf de Rosemère.....	8
Demandes de précisions	8
CONCLUSION	9
<i>Résumé des demandes de la Ville de Rosemère</i>	10

INTRODUCTION

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a entrepris une révision majeure de son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), un exercice qui aura des répercussions significatives sur l'avenir de toutes les municipalités qui la compose. Dans ce contexte, la Ville de Rosemère, forte de son identité distinctive et de son engagement envers un développement naturellement responsable, souhaite partager ses préoccupations et propositions concernant la mise en œuvre de ce plan révisé.

Rosemère occupe une place unique dans la couronne nord de Montréal. Avec ses quelque 14 000 habitants répartis sur moins de 10 kilomètres carrés, notre ville se distingue par son caractère résidentiel de qualité, son patrimoine architectural, sa canopée abondante et ses espaces verts précieux. Notre territoire, bien que restreint, est marqué par une superposition complexe de désignations stratégiques : un secteur de *planification intégrée aménagement-transport* (PIAT) comprenant une aire TOD et un *corridor aménagement-transport* (CAT), un *espace stratégique de redéveloppement* (ESR), ainsi qu'un *règlement de contrôle intérimaire* (RCI) sur le site de l'ancien golf qui englobe l'une de ces zones (qui affecte près de 90 % de sa superficie).

Cette concentration exceptionnelle de secteurs de planification stratégique sur un si petit territoire soulève des enjeux spécifiques qui méritent une attention particulière. Notre ville fait face au défi de conjuguer les ambitions métropolitaines de densification et de mobilité durable avec la préservation de son caractère distinctif, les limites de ses infrastructures existantes, de sa capacité financière restreinte et les attentes légitimes de ses citoyens en matière de qualité de vie.

Le présent mémoire vise donc trois objectifs principaux :

1. Exposer les défis spécifiques auxquels fait face une ville de notre taille dans la mise en œuvre du PMAD révisé;
2. Proposer des ajustements réalistes et constructifs pour une meilleure adaptation des orientations métropolitaines à notre réalité locale;
3. Contribuer à l'élaboration d'un cadre de planification réaliste qui respecte tant les objectifs régionaux que les particularités locales.

ENJEUX DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre des orientations du PMAD révisé soulève plusieurs préoccupations majeures, notamment quant à la capacité des infrastructures municipales existantes à accueillir cette nouvelle population. Des analyses en profondeur sur la capacité des réseaux d'eau, d'égouts et de transport sont essentielles afin de s'assurer que les infrastructures pourront supporter adéquatement le surcroît de demandes. Soulignons que la ville de Rosemère dessert aussi les villes de Lorraine et de Bois-des-Filion en ce qui concerne l'eau potable et que Rosemère et Lorraine sont constituées en régie en ce qui touche la gestion des eaux usées. Par ailleurs, la ville de Rosemère a débuté ce processus d'analyse et est en attente des résultats afin de prévoir l'étendue des travaux nécessaires dans les prochaines années pour accueillir des projets immobiliers sur son territoire qui seraient en adéquation avec les orientations du PMAD révisé.

On remarque également des enjeux importants au niveau du transport collectif. Comme l'a démontré l'enquête métropolitaine 2023 *Perspectives mobilité* de l'ARTM, seulement 13 % des résidents utilisent le transport en commun dans la couronne nord¹. De plus, les représentations d'EXO à l'été 2024 n'ont pas entraîné de bonifications du service, ce qui soulève des inquiétudes quant à la capacité du réseau à desservir adéquatement les nouveaux développements, ce sur quoi la Ville de Rosemère n'a pas de contrôle direct.

Par ailleurs, l'intégration de pistes cyclables au réseau routier nécessitera une réorganisation importante, incluant le retrait potentiel de voies de virage, alors que 66 % des déplacements se font toujours en auto sur le territoire². Ces changements risquent d'avoir un impact significatif sur la fluidité de la circulation automobile et d'entraîner une augmentation des temps d'attente pour les usagers.

Enfin, les coûts d'infrastructure requis pour soutenir la densification prévue par le PMAD représentent un défi de taille pour une ville de l'envergure de Rosemère. Des analyses financières approfondies sont nécessaires afin de s'assurer que les générations futures ne se retrouveront pas avec un fardeau fiscal trop lourd. La ville de Rosemère souhaite analyser ces indicateurs prochainement.

¹ Autorité régionale de transport métropolitain. Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité, Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, p. 8.

² Autorité régionale de transport métropolitain. Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité, Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, p. 8.

ORIENTATION 1 : Un grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

SECTEURS DE PLANIFICATION INTÉGRÉE AMÉNAGEMENT- TRANSPORT

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

Constat sur l'application du corridor CAT

La Ville de Rosemère reconnaît le potentiel de transformation de certains de ses centres commerciaux et de leurs vastes espaces de stationnement. Toutefois, en ce qui a trait au boulevard Labelle, l'application du corridor CAT sur une bande de 500 mètres de part et d'autre du boulevard soulève des questions importantes quant à la cohérence avec le principe de densification réfléchi. En effet, cette approche ne semble pas différencier les espaces ayant un véritable potentiel de redéveloppement des secteurs résidentiels homogènes existants, qui ne doivent pas faire l'objet d'une telle densification.

Demandes spécifiques

Les zones et les aires TOD

La Ville de Rosemère demande que les exigences de densité pour les aires TOD soient adaptées au milieu d'insertion et établies sur la base d'une moyenne régionale plutôt qu'un seuil absolu. La Ville souhaite également obtenir des clarifications sur l'application des zones de superposition TOD et CAT.

Les corridors aménagement-transport CAT

La Ville de Rosemère désire obtenir des précisions sur l'application des zones d'exclusion pour des raisons de santé publique, notamment en ce qui concerne les abords d'autoroutes et de voies ferrées. Elle souhaite également obtenir des clarifications sur l'impact de ces zones sur les espaces ESR existants, tels que la Place Rosemère et le Rona + (ancien Réno-Dépôt), en accompagnant ces précisions de plans et de croquis explicatifs.

Critère 1.1.4 Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT)

Demandes spécifiques

La Ville de Rosemère demande l'ajout d'un critère d'exemption pour les quartiers homogènes ne présentant pas de potentiel de densification. Elle souhaite également obtenir des précisions sur l'application du CAT uniquement aux lots commerciaux du boulevard Labelle ayant un potentiel de reconversion.

SEUILS DE DENSITÉ

La question des seuils minimaux de densité résidentielle est cruciale pour la Ville de Rosemère. En effet, les exigences de densification prévues dans le PMAD révisé soulèvent des interrogations quant à leur adéquation avec la réalité d'une petite municipalité comme la nôtre. Rosemère souhaite donc obtenir des clarifications et ajustements sur l'application de ces seuils afin de s'assurer d'un développement harmonieux et viable.

Demandes de clarification

Critère 1.2.1 Définition des seuils minimaux de densité résidentielle

La Ville de Rosemère formule quatre demandes principales concernant les seuils de densité dans le cadre du PMAD révisé. Elle sollicite d'abord que la densité exigée pour les aires TOD soit calculée sur une moyenne régionale plutôt qu'un seuil absolu. Elle demande également des croquis explicatifs pour clarifier le calcul de la densité dans les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) afin d'éviter toute ambiguïté. Pour les terrains vacants situés hors des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT), la Ville souhaite que soit appliquée la densité moyenne régionale et seulement sur les terrains ayant un potentiel de reconversion. Enfin, Rosemère demande que des exemptions soient prévues pour tenir compte des enjeux de sécurité civile liés à la gestion des eaux pluviales, tel que vécu lors des pluies diluviennes des 9 et 10 août derniers.

ORIENTATION 2 : Un grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN ET RÉSEAU EXPRESS VÉLO

La Ville de Rosemère reconnaît pleinement l'importance du développement des réseaux de transport actif au sein de la région métropolitaine. Le vélo représente non seulement une alternative de transport durable, mais également un moyen efficace de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la santé publique. D'ailleurs, une hausse de 38 % des déplacements actifs dans la couronne nord est ressorti de l'enquête 2023 de l'ARTM³. En tant que ville soucieuse du bien-être de ses citoyens et de l'environnement, Rosemère souhaite activement contribuer au développement du réseau cyclable.

Demande d'ajout prioritaire

La Ville de Rosemère et la MRC Thérèse-De Blainville ont à maintes reprises demandé l'inclusion du lien cyclable entre les villes de Rosemère et de Sainte-Thérèse, sur les boulevards Roland-Durand et René A. Robert, dans le réseau vélo métropolitain. Ce lien revêt une importance régionale stratégique, desservant plusieurs écoles secondaires et assurant une connexion avec le pôle commercial de la Place Rosemère et la route Verte. Il répond également aux principes de la Vision Zéro du MTMD en matière de sécurité des usagers.

L'intégration de ce lien cyclable s'aligne parfaitement avec les orientations fondamentales du PMAD révisé en matière de mobilité durable et de développement des milieux de vie complets. En contribuant directement à l'objectif ambitieux d'atteindre 50 % de part modale en transport actif et collectif d'ici 2050, ce projet favorise la réduction de la dépendance à l'automobile tout en améliorant l'accessibilité aux services et commerces locaux.

Ce tronçon cyclable s'inscrit également dans une vision plus large de développement durable, en participant à la réduction des émissions de GES et à l'amélioration de la qualité de l'air, tout en promouvant des modes de vie sains et actifs. Il renforce les connexions intermunicipales et soutient le développement des centralités locales, créant ainsi un impact positif sur la qualité de vie des résidents de la région.

³ Autorité régionale de transport métropolitain. Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité, Faits saillants de l'état de la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, p. 25.

ORIENTATION 3 : Un grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur

La Ville de Rosemère accorde une grande importance à la protection et la mise en valeur de son environnement naturel, qui constituent un élément clé de l'identité et de la qualité de vie de la municipalité. Dans cette optique, les dispositions du PMAD révisé concernant l'ancien golf de Rosemère revêtent une importance particulière et nécessitent des précisions.

Critère 3.1.6 Identification des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel

Contexte relatif aux critères applicables au site de l'ancien golf de Rosemère

La Ville de Rosemère, la MRC Thérèse-de Blainville et la CMM sont co-défenderesses dans un litige en expropriation déguisée l'opposant à Quartier Melrose pour une somme de 278 millions de dollars. Rosemère se limitera donc à des demandes de précisions en ce qui concerne les critères applicables au site de l'ancien golf de Rosemère.

Ainsi, la CMM par son PMAD révisé demande à la MRC d'identifier, pour le site de l'ancien golf de Rosemère, les superficies présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel, sur la base des critères établis à la page 233.

Demandes de précisions

Au sujet des critères de reconversion, la Ville de Rosemère demande des précisions sur le processus d'identification des superficies de l'ancien golf présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel. Elle souhaite également obtenir des clarifications sur les critères d'analyse environnementale qui seront appliqués à ce site.

Par ailleurs, la ville de Rosemère sollicite des précisions sur la répartition prévue entre la portion conservée (minimum 70 %) et la portion développable (maximum 30 %) de l'ancien golf. De plus, elle demande la clarification de la densité permise sur cette portion développable, étant donné que le terrain est à la fois dans une zone TOD et une zone CAT.

CONCLUSION

Au terme de ce mémoire, la ville de Rosemère réitère son adhésion aux grands objectifs poursuivis par la CMM à travers son PMAD révisé. Nous partageons la vision d'un développement métropolitain plus durable, plus compact et mieux desservi en transport collectif et actif. Nous croyons qu'il est impératif de tenir compte des réalités distinctes des différentes municipalités qui composent la CMM.

La réussite du PMAD révisé dépendra de notre capacité collective à concilier les ambitions régionales avec les réalités locales. La ville de Rosemère reste déterminée à jouer pleinement son rôle dans cette transformation importante de notre région métropolitaine, tout en préservant ses caractéristiques distinctives qui font sa force et son attrait. À cet effet, les sommes investies au cours des dernières années dans des études sur nos infrastructures de transport, d'eau potable et d'eau usée et de projections financières permettront à la ville de Rosemère de définir sa capacité à répondre de façon responsable aux aspirations de ce grand chantier collectif métropolitain.

Résumé des demandes de la Ville de Rosemère

Orientation 1

1. Clarifications des CAT

- Limiter l'application aux espaces vacants à potentiel de redéveloppement
- Préciser le statut du golf dans ce corridor
- Exclure les secteurs résidentiels homogènes existants

2. Aires TOD

- Adapter les exigences de densité au milieu d'insertion
- Établir la densité comme une moyenne régionale
- Clarifier l'application des secteurs superposés (TOD et CAT)

3. Corridors CAT

- Préciser l'application des secteurs d'exclusion (abords d'autoroutes et voies ferrées)
- Clarifier l'impact sur les ESR existants de ces secteurs d'exclusion (Place Rosemère et Rona + (anciennement Réno Dépôt)
- Fournir des plans et croquis explicatifs pour éviter toute ambiguïté

4. Secteurs de planification intégrée

- Ajouter un critère d'exemption pour les quartiers homogènes sans potentiel de densification
- Clarifier l'application du CAT sur le boulevard Labelle sur les lots ayant un potentiel de reconversion

5. Seuils de densité

- Établir la densité de l'aire TOD comme une moyenne régionale
- Fournir des croquis explicatifs pour le calcul de la densité des ESR
- Appliquer une densité moyenne régionale hors PIAT pour les terrains à potentiel de reconversion
- Ajouter des exemptions pour la sécurité civile (gestion des eaux pluviales)

Orientation 2

6. Réseau vélo métropolitain

- Inclusion du lien Rosemère-Sainte-Thérèse (boulevards Roland-Durand et René A. Robert)
- Reconnaissance de son importance régionale

Orientation 3

7. Critères de reconversion

- Clarification du processus d'identification des superficies de reconversion
- Précision des critères d'analyse environnementale

8. Règles de développement

- Confirmer la répartition 70/30 (conservation/développement)
- Préciser la densité permise sur la portion développable
- Clarifier l'application des aires TOD et des CAT