



Communauté métropolitaine
de Montréal

Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable

Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Annexe au règlement numéro 2011-51 sur le Plan métropolitain
d'aménagement et de développement

Claude Séguin, secrétaire la Communauté

Décembre 2011

Ce document n'a pas fait l'objet d'une révision linguistique



AVANT-PROPOS

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a compétence en matière d'aménagement et de développement du territoire.

Pour assumer cette compétence, elle doit adopter et maintenir en vigueur, sur l'ensemble de son territoire, un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Le PMAD définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain.

Ce plan porte sur huit objets, soit :

- la planification du transport terrestre;
- la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages;
- l'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- la définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;
- la mise en valeur des activités agricoles;
- la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace ainsi que la délimitation de tout périmètre métropolitain;
- l'identification de toute partie de territoire de la communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs municipalités régionales de comté, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;
- l'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

Le cadre législatif prévoit plusieurs étapes avant l'entrée en vigueur du PMAD.

La première étape consiste en l'adoption d'un projet de PMAD au plus tard le 30 avril 2011.

Une fois le projet de PMAD adopté, le gouvernement du Québec doit transmettre un avis à la Communauté dans un délai de 180 jours.

De leur côté, les organismes partenaires de la Communauté, soit les agglomérations et les municipalités régionales de comtés (MRC) qui sont comprises, en tout ou en partie, sur le territoire de la Communauté, ainsi que les MRC qui sont contiguës au territoire de la Communauté, peuvent transmettre un avis sur le projet de PMAD dans un délai de 120 jours.

Une consultation publique doit également être tenue dans chacun des cinq secteurs de la Communauté, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, la Ville de Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.



À la suite de la réception des avis du gouvernement du Québec et des MRC ainsi que de la tenue de la consultation publique sur le projet de PMAD, la loi prévoit que le règlement édictant le Plan métropolitain doit être adopté au plus tard le 31 décembre 2011.

Dans les 180 jours qui suivent la réception de la copie du règlement édictant le Plan métropolitain le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire doit donner son avis sur la conformité du Plan métropolitain aux orientations gouvernementales. Le Plan métropolitain entre en vigueur le jour de la signification à la Communauté de l'avis du ministre selon lequel le Plan métropolitain respecte les orientations gouvernementales ou, en l'absence de tout avis du ministre dans le délai prescrit, à l'expiration de ce délai.

Dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du PMAD, le conseil d'une municipalité régionale de comté dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la Communauté doit adopter un règlement de concordance au Plan métropolitain.

Les municipalités disposent ensuite d'une période de six mois pour assurer la concordance de leur réglementation d'urbanisme au schéma d'aménagement de leur MRC respective.

Les cartes du PMAD sont disponibles en grand format sur le site internet pmad.ca.



SOMMAIRE

En septembre 2003, le conseil de la Communauté s'est donné une vision claire du futur souhaité pour le Grand Montréal en adoptant la Vision 2025 intitulée « Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable »¹. À partir d'une prise en compte des atouts territoriaux de la région, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) doit aujourd'hui mettre en œuvre cette vision. Pour y arriver, le PMAD cible les défis territoriaux en matière d'aménagement, de transport et d'environnement.

La Communauté métropolitaine de Montréal a déjà réalisé un exercice de planification de son territoire dans le cadre de l'élaboration d'un premier projet de Schéma métropolitain d'aménagement et de développement qui a été adopté en 2005 mais qui n'est pas entré en vigueur. Par ailleurs, depuis sa création en 2001, la Communauté a adopté plusieurs outils de planification dans ses autres champs de compétence notamment, le développement économique, la gestion des matières résiduelles, le logement social et abordable ainsi que les espaces bleus et verts.

Le PMAD repose sur les nombreux documents et analyses qui ont été réalisés durant la période 2002-2010 dans l'exercice de ses compétences. Le lecteur peut se référer aux études qui ont principalement été utilisées dans le cadre de l'élaboration de ce plan en accédant au site Web du Plan métropolitain d'aménagement et de développement².

Le PMAD a été précédé d'un projet de PMAD qui a fait l'objet d'un processus de consultation, prévu par la loi, au cours duquel le gouvernement du Québec et les MRC ont transmis leur avis. La consultation publique qui s'est tenue a également permis à près de 350 personnes et représentants d'organismes de transmettre leurs commentaires sur le projet de PMAD.

Les différentes études sur le développement du Grand Montréal réalisées durant cette période et, en particulier, le Portrait du Grand Montréal - édition 2010, ont permis d'identifier les principaux atouts du Grand Montréal³. Le tableau 1 présente les atouts pour l'aménagement, la qualité de vie, le transport et l'environnement.

¹ La vision peut être consultée sur le site Web de la Communauté : www.cmm.qc.ca

² Le site Web du PMAD peut-être consulté à l'adresse suivante : www.pmad.ca.

³ Portrait du Grand Montréal, Cahiers métropolitains no 1, décembre 2010, CMM; Document déclencheur, tome 1, diagnostic, octobre 2002, CMM.



TABLEAU 1 – Les atouts territoriaux du Grand Montréal

AMÉNAGEMENT ET QUALITÉ DE VIE	TRANSPORT	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none">• Une région qui est le cœur démographique, économique et culturel du Québec• Une population toujours en croissance• Une région d'accueil cosmopolite• Une localisation avantageuse au cœur d'un bassin de 115 M de consommateurs• Un centre-ville dynamique et attractif• Une région parmi les plus denses d'Amérique du Nord• Des développements résidentiels diversifiés• Des pôles économiques attractifs où se concentrent les grappes• Un coût de la vie parmi les plus bas• Une qualité de vie parmi les plus élevées des régions du monde• Une zone agricole métropolitaine parmi les plus importantes d'Amérique du Nord	<ul style="list-style-type: none">• Un taux d'utilisation de transport en commun (TC) parmi les plus élevés en Amérique du Nord• Une plaque tournante des marchandises du Nord-Est américain qui s'appuie sur d'importantes infrastructures routières, aéroportuaires, ferroviaires et portuaires• Des réseaux de transport bien déployés	<ul style="list-style-type: none">• Un archipel unique• Une grande biodiversité• Une bonne qualité de l'air• Un taux de récupération des matières recyclables qui atteint l'objectif gouvernemental• Une eau potable de qualité• Un bilan positif de réduction de GES

Le Portrait du Grand Montréal et les différentes études réalisées ces dernières années ont également permis de dégager les principaux défis que la région devra relever au cours des prochaines années. Trois défis sont plus particulièrement pertinents relativement aux objets sur lesquels le PMAD intervient, soit les suivants :

DÉFI 1 : AMÉNAGEMENT

Le Grand Montréal doit déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée d'environ 530 000 personnes, ou 320 000 nouveaux ménages, ainsi que 150 000 emplois qui seront créés d'ici 2031 en sachant que les espaces disponibles et les ressources financières sont limités et qu'un périmètre métropolitain devra être identifié.

DÉFI 2 : TRANSPORT

Le Grand Montréal doit optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation.

DÉFI 3 : ENVIRONNEMENT

Le Grand Montréal doit protéger et mettre en valeur ses atouts naturels et bâtis (plans d'eau, paysages, boisés et ensembles patrimoniaux) afin de renforcer l'attractivité de la région.

Le PMAD intègre certains éléments tirés de la consultation publique, des avis des MRC et de l'avis gouvernemental sur le projet de PMAD.



Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et compétitive dans une perspective de développement durable.

Pour ce faire, le PMAD propose d'agir sur trois fronts, celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement. Il propose 3 orientations, 15 objectifs et 33 critères d'aménagement pour relever les trois défis d'aménagement présentés ci-dessus.

Ainsi, **en matière d'aménagement**, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des milieux de vie durables. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (*Transit Oriented Development*). Par ailleurs, une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD.

D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, la localisation des installations métropolitaines actuelles et projetées, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun, actuellement de 25 %, à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031. Le développement de ce réseau, qui nécessite au moins 23 G\$ d'investissements, est essentiel pour augmenter la mobilité durable et favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont une grande partie est émise par les véhicules routiers.

Le PMAD propose également le parachèvement de certains tronçons du réseau routier afin d'assurer, plus particulièrement, la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emplois métropolitains. Il propose également de définir un réseau artériel métropolitain ainsi qu'un réseau de Vélo métropolitain qui permettra d'augmenter le transport actif.

En matière d'environnement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

Pour assurer la mise en valeur de ces éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une Trame verte et bleue, qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente, de culture et de récréation.

Ces orientations, ces objectifs et ces critères sont résumés dans les tableaux des pages suivantes.



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

Objectifs	Description sommaire des critères
1.1 Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant	1.1.1 Localisation des aires Transit-Oriented Development (TOD) 1.1.2 Définition de seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD 1.1.3 Aménagement des aires TOD
1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD	1.2.1 Définition de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD 1.2.2 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace 1.2.3 Consolidation des grands pôles économiques et des pôles commerciaux
1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture	1.3.1 Augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine
1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	1.4.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées 1.4.2 Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées.
1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	1.5.1 Identification des risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC. 1.5.2 Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC. 1.5.3 Identification des risques liés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé. 1.5.4 Identification des risques associés aux incidents climatiques et chevauchant plusieurs MRC
1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	1.6.1 Délimitation du périmètre métropolitain 2031 1.6.2 Modifications au périmètre métropolitain

Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants

Objectifs	Description sommaire des critères
2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	2.1.1 Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant
2.2 Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021	2.2.1 Modernisation et développement du réseau de transport en commun métropolitain
2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	2.3.1 Identification du réseau routier métropolitain 2.3.2 Définition du réseau artériel métropolitain 2.3.3 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion 2.3.4 Localisation des pôles logistiques
2.4 Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine	2.4.1 Définition du réseau Vélo métropolitain

Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Objectifs	Description sommaire des critères
3.1 Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal	3.1.1 Identification des aires protégées, des bois métropolitains et des corridors forestiers 3.1.2 Identification et caractérisation des milieux humides 3.1.3 Protection des bois et des corridors forestiers métropolitains 3.1.4 Adoption d'un plan de conservation des milieux humides
3.2 Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables	3.2.1 Identification des plaines inondables 3.2.2 Protection des rives, du littoral et des plaines inondables
3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	3.3.1 Identification des paysages d'intérêt métropolitain 3.3.2 Protection des paysages d'intérêt métropolitain
3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	3.4.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain 3.4.2 Protection du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques	3.5.1 Mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue



TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	i
SOMMAIRE	iii
INTRODUCTION	1
1. LA TOILE DE FOND	5
2. LES ORIENTATIONS, LES OBJECTIFS ET LES CRITÈRES.....	21
ORIENTATION 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables.....	26
<i>Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement.....</i>	50
OBJECTIF 1.1 Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.....	51
OBJECTIF 1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD.....	66
OBJECTIF 1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture.....	86
OBJECTIF 1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées.....	89
OBJECTIF 1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC.....	91
OBJECTIF 1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable.....	96
ORIENTATION 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants.....	104
<i>Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement.....</i>	123
OBJECTIF 2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation.....	123
OBJECTIF 2.2 Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021.....	126
OBJECTIF 2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises.....	129
OBJECTIF 2.4 Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine.....	141
ORIENTATION 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur.....	144
<i>Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement.....</i>	154
OBJECTIF 3.1 Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal.....	155
OBJECTIF 3.2 Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables du Grand Montréal.....	160
OBJECTIF 3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	162
OBJECTIF 3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	164
OBJECTIF 3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques.....	166
3. LA COORDINATION DES ACTIONS ENTRE LE GRAND MONTRÉAL ET L'ÉTAT.....	171
4. LE SUIVI.....	173
RÉFÉRENCES	175
ANNEXE 1 - Tableau de concordance entre la loi et les trois orientations proposées.....	179
ANNEXE 2 – Seuils minimaux de densité dans les aires TOD.....	180
ANNEXE 3 – Cotes et cartes des zones à risque d'inondation.....	183

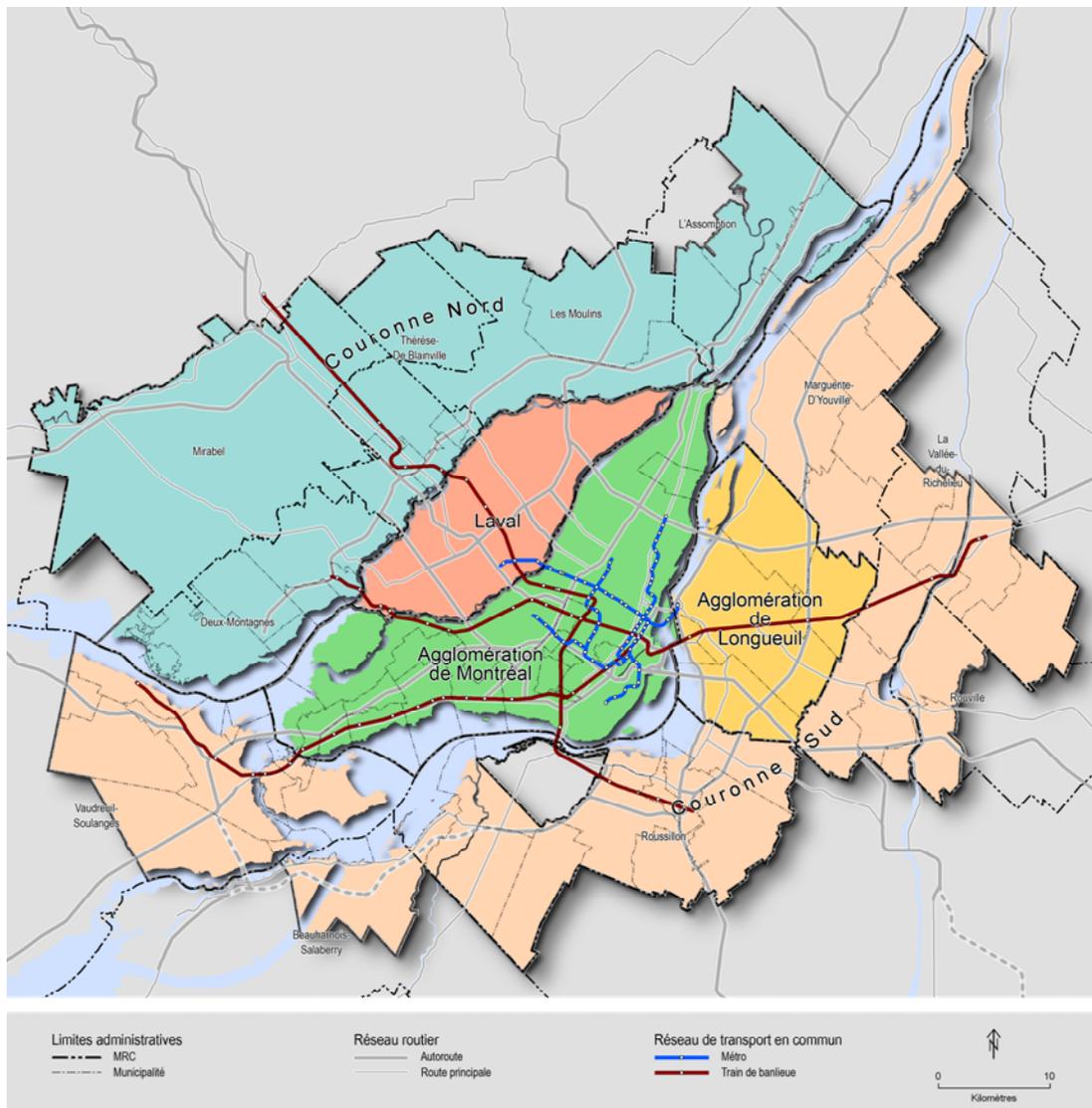


INTRODUCTION

Cœur démographique, économique et culturel du Québec, le Grand Montréal regroupe près de la moitié de la population et des emplois de la province et contribue à près de 50 % du PIB québécois. La région joue un rôle central dans la création de la richesse du Québec.

Le Grand Montréal couvre un territoire d'environ 4 360 km² où plus de 3,7 millions de personnes vivent, travaillent, étudient et se divertissent. Ce territoire, qui coïncide à quelques exceptions près avec la région métropolitaine de recensement, se caractérise par la continuité de son territoire bâti et l'intensité des échanges entre la population des municipalités qui la composent.

CARTE 1– La CMM et ses cinq secteurs géographiques



Source : CMM, 2011.



Afin d'assurer la planification de ce territoire, le gouvernement du Québec a créé, en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

La Communauté est un organisme de planification, de coordination et de financement, qui a notamment compétence en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de transport, d'environnement, de logement social et d'équipements à caractère métropolitain.

La CMM est dirigée par un conseil de 28 élus locaux représentant les 82 municipalités du Grand Montréal.

Depuis 2001, la Communauté s'est dotée d'une vision stratégique de son développement économique, social et environnemental, d'un plan de développement économique, d'un plan de gestion des matières résiduelles, d'orientations en matière de logement social ainsi que d'un plan d'action pour le logement social et abordable.

En février 2005, la Communauté a adopté le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement (PSMAD) conformément au cadre institutionnel alors applicable en aménagement du territoire. La consultation publique sur le PSMAD a souligné la volonté des partenaires de revoir le partage des compétences et des pouvoirs en aménagement, tel que prévu à la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*. En 2008, le conseil de la Communauté a adopté une proposition unanime quant à un nouveau partage des compétences pour la planification du développement et de l'aménagement du territoire métropolitain. La *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines*, sanctionnée en juin 2010, a tenu compte de ce consensus et a établi un nouveau partage de compétences en matière d'aménagement et de développement entre la CMM, les MRC et les agglomérations du territoire métropolitain.

Le nouveau cadre législatif, adopté en juin 2010, accorde à la Communauté métropolitaine de Montréal la compétence de réaliser un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le PMAD doit définir des orientations, des objectifs et des critères pour huit objets obligatoires identifiés à la loi. Il a comme finalité d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable.

ENCADRÉ - La Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions concernant les communautés métropolitaines

La *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines*, sanctionnée en juin 2010, précise que la Communauté a désormais la responsabilité d'élaborer un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Le PMAD doit s'inscrire dans la perspective d'un développement durable aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire métropolitain. Il doit définir les orientations, les objectifs, les critères et, lorsqu'applicable, délimiter et déterminer toute localisation, relativement aux huit objets suivants :

- la planification du transport terrestre;
- la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages;



- l'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- la définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;
- la mise en valeur des activités agricoles;
- la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace ainsi que la délimitation de tout périmètre métropolitain;
- l'identification de toute partie de territoire de la communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs municipalités régionales de comté, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;
- l'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

Le règlement édictant le Plan métropolitain devra être adopté au plus tard le 31 décembre 2011. Cinq ans après son adoption, le Plan métropolitain devra être révisé.

Le PMAD pourra rendre obligatoire l'inclusion de tout élément qu'il précise dans le document complémentaire d'un schéma d'aménagement et de développement d'une municipalité régionale de comté/agglomération comprise dans son territoire.

Par ailleurs, la Communauté devra se doter des outils visant à assurer le suivi et la mise en oeuvre du PMAD et à évaluer les progrès réalisés vers l'atteinte des objectifs qui y sont exprimés et la réalisation des actions qui y sont proposées. Elle devra adopter un rapport biennal sur ces sujets.

RÉFÉRENCE : Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines, L.Q. 2010, c. 10

Dans le cadre de l'élaboration du projet de PMAD, la contribution des cinq grands secteurs géographiques de la CMM a été sollicitée. Des conventions ont été ratifiées entre la Communauté, d'une part, et les MRC et les agglomérations, d'autre part, afin que ces dernières proposent, par secteur géographique, des orientations, des objectifs et des critères à l'égard des seuils minimaux de densité, des territoires voués à une urbanisation optimale de l'espace et du périmètre métropolitain.

Le projet de PMAD a été adopté par le conseil de la Communauté lors de sa séance du 28 avril 2011.

Par la suite, le gouvernement du Québec⁴, les 12 municipalités régionales de comté (MRC), situées en tout ou en partie sur le territoire de la Communauté, et les deux agglomérations situées sur le territoire de la Communauté ont transmis des avis sur les modifications et les précisions qu'ils souhaitaient apporter au projet de PMAD qui leur était soumis.

Le projet de PMAD a également fait l'objet d'un vaste processus de consultation publique par la commission de l'aménagement de la Communauté. Cette consultation s'est déroulée entre le 28 septembre et le 21 octobre 2011. Un total de 344 mémoires ont été transmis et analysés par la

⁴ L'avis du gouvernement du Québec regroupe l'ensemble des commentaires des ministères et des organismes qui interviennent dans l'aménagement et le développement du Grand Montréal.

commission de l'aménagement. De ce nombre, 225 mémoires (soit 66 %) ont fait l'objet d'une présentation verbale devant la commission.

Une grande diversité d'acteurs de la société civile ont participé aux audiences publiques : des groupes nationaux, locaux, en passant par les milieux socioéconomiques, de la santé, de l'environnement, les syndicats, les chambres de commerce et le secteur des transports, sans compter les 92 mémoires transmis par des citoyens.

Si le PMAD s'appuie sur le projet de PMAD qui a été adopté par le conseil en avril 2011, plusieurs modifications, ajustements et précisions y ont été apportés ; ils résultent d'un arbitrage entre le rapport de la Commission de l'aménagement sur la consultation publique, les avis des MRC et l'avis gouvernemental.

Dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du PMAD, le conseil d'une municipalité régionale de comté ou d'une agglomération dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la Communauté métropolitaine de Montréal doit adopter un règlement de concordance pour se conformer aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD.

Les municipalités disposent ensuite d'une période de six mois pour assurer la concordance de leur réglementation d'urbanisme au schéma d'aménagement de leur MRC ou de leur agglomération respective.

Le PMAD établit 3 orientations, 15 objectifs et 33 critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain.

Le document est divisé en quatre chapitres ;

- Le premier chapitre dresse la toile de fond, dans laquelle s'inscrit le PMAD, en traitant notamment du cadre institutionnel du Grand Montréal, des notions de compétitivité et d'attractivité appliquées à la planification du territoire, du développement durable et des enjeux d'aménagement liés aux changements climatiques;
- Le deuxième chapitre présente les orientations, les objectifs et les critères pour l'aménagement et le développement durables du Grand Montréal;
- Le troisième chapitre présente les différents mécanismes de coordination prévus entre la CMM et le gouvernement du Québec afin d'assurer la mise en œuvre du PMAD;
- Le quatrième chapitre présente l'approche proposée pour assurer le suivi du PMAD.

Un plan, qui présente les principales actions que la Communauté entend mener au cours des prochaines années afin de favoriser l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD, fait l'objet d'un document distinct.



1. LA TOILE DE FOND

Le cadre institutionnel de la planification du territoire

La région métropolitaine de Montréal est composée de 82 municipalités réparties dans cinq secteurs géographiques, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.

La ville de Montréal regroupe près de la moitié de la population du Grand Montréal. Les villes de Laval et de Longueuil comptent entre 200 000 et 400 000 habitants. 35 autres municipalités comptent entre 15 000 et 150 000 habitants et 44 autres comptent moins de 15 000 habitants.

Les 82 municipalités du Grand Montréal font également partie de municipalités régionales de comté (MRC). La région regroupe, en tout ou en partie, quatorze municipalités régionales de comté (MRC) ou territoires équivalents. Dans la couronne Nord, on retrouve les MRC Les Moulins et de Thérèse-De Blainville, le territoire équivalent à une MRC de Mirabel et une portion des MRC de L'Assomption et de Deux-Montagnes. Dans la couronne Sud, on retrouve les MRC de Marguerite-D'Youville et de Roussillon ainsi qu'une portion des MRC de Beauharnois-Salaberry, de La Vallée-du-Richelieu, de Vaudreuil-Soulanges et de Rouville. L'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil ainsi que Laval sont, pour leur part, des territoires équivalents aux MRC.

**TABLEAU 2 – Population du Grand Montréal :
5 secteurs géographiques et 82 municipalités, 2010**

Secteur, MRC, Municipalité	Population	Secteur, MRC, Municipalité	Population	Secteur, MRC, Municipalité	Population	Secteur, MRC, Municipalité	Population
Agglomération de Montréal	1 934 082	Couronne Nord	537 802	Couronne Sud	462 751		
Baie-D'Urfé	3 913	<i>MRC de Deux-Montagnes (partie CMM)</i>	91 563	<i>MRC de Beauharnois-Salaberry (partie CMM)</i>	12 200	Lévy	2 355
Beaconsfield	19 993	Deux-Montagnes	17 648	Beauharnois	12 200	Saint-Constant	24 733
Côte-Saint-Luc	33 005	Oka	3 516	<i>MRC de Marguerite-D'Youville</i>	72 554	Saint-Catherine	16 752
Dollard-Des-Ormeaux	50 346	Pointe-Calumet	6 980	Calixa-Lavallée	519	Saint-Isidore	2 602
Dorval	18 781	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	14 369	Contrecoeur	6 111	Saint-Mathieu	1 949
Hampstead	7 376	Saint-Eustache	43 565	Saint-Amable	10 315	Saint-Philippe	5 606
Kirkland	20 968	Saint-Joseph-du-Lac	5 485	Sainte-Julie	29 257	<i>MRC de Rouville (partie CMM)</i>	9 958
L'Île-Dorval	0	<i>MRC de L'Assomption (partie CMM)</i>	109 312	Varennes	20 845	Richelieu	5 425
Montréal	1 692 082	Charlemagne	5 799	Verchères	5 507	Saint-Mathias-sur-Richelieu	4 533
Montréal-Est	3 910	L'Assomption	19 281	<i>MRC de La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)</i>	106 675	<i>MRC de Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)</i>	99 980
Montréal-Ouest	5 304	Repentigny	80 936	Beloeil	20 187	Hudson	4 929
Mont-Royal	19 598	Saint-Sulpice	3 296	Carignan	8 094	Les Cèdres	5 829
Pointe-Claire	31 404	<i>MRC Les Moulins</i>	144 872	Chambly	24 811	L'Île-Cadieux	132
Sainte-Anne-de-Bellevue	5 384	Mascouche	40 022	McMasterville	5 627	L'Île-Perrot	10 454
Senneville	1 004	Terrebonne	104 850	Mont-Saint-Hilaire	17 319	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	10 500
Westmount	21 014	<i>MRC de Thérèse-De Blainville</i>	152 029	Ottoburn Park	8 498	Pincourt	13 600
Agglomération de Longueuil	401 764	Blainville	52 304	Saint-Basile-le-Grand	16 493	Pointe-des-Cascades	1 198
Boucherville	41 058	Boisbriand	26 681	Saint-Jean-Baptiste	3 122	Saint-Lazare	18 805
Brossard	78 432	Bois-des-Filion	9 499	Saint-Mathieu-de-Beloeil	2 524	Terrasse-Vaudreuil	1 923
Longueuil	234 618	Lorraine	9 558	<i>MRC de Roussillon</i>	161 384	Vaudreuil-Dorion	31 260
Saint-Bruno-de-Montarville	25 726	Rosemère	14 226	Candiac	19 204	Vaudreuil-sur-le-Lac	1 350
Saint-Lambert	21 930	Sainte-Anne-des-Plaines	13 595	Châteauguay	45 620		
		Sainte-Thérèse	26 166	Delson	7 654		
		<i>Mirabel</i>	40 026	La Prairie	23 489	GRAND MONTREAL	3 735 066
Laval	398 667	Mirabel	40 026				

Source : Institut de la statistique du Québec. *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2010.*
Traitement : CMM, 2011.

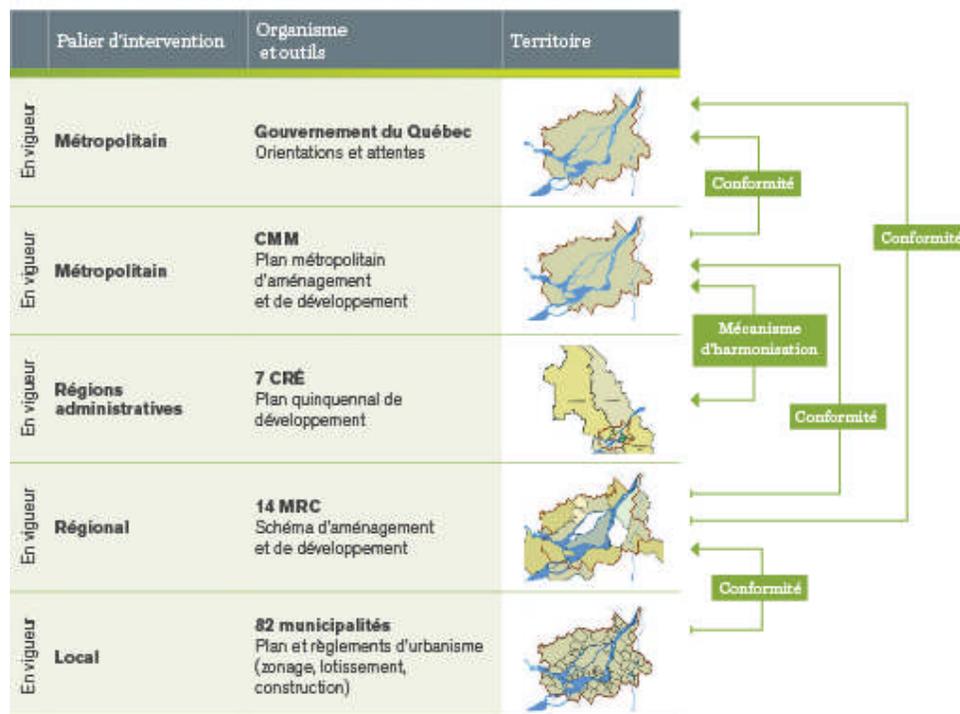
Le cadre institutionnel en matière d'aménagement et de développement comprend quatre échelles d'intervention et cinq catégories d'intervenants : le gouvernement du Québec et la CMM interviennent tous deux à l'échelle métropolitaine, les agglomérations, les MRC et les villes-MRC interviennent à l'échelle régionale, les municipalités interviennent à l'échelle locale. Enfin, les

conférences régionales des élus (CRÉ), les ministères et plusieurs organismes interviennent à l'échelle des régions administratives⁵.

Chacun de ces intervenants dispose de ses outils de planification propres. Par ailleurs, en vertu de la législation québécoise, des mécanismes pour assurer la conformité et l'harmonisation de ces outils entre eux sont prévus.

Ainsi, le PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal doit être conforme aux orientations et aux attentes gouvernementales en matière d'aménagement. Par ailleurs, les schémas d'aménagement et de développement des MRC doivent se conformer au PMAD. La réglementation des municipalités locales en matière d'urbanisme doit être conforme aux schémas d'aménagement et de développement des MRC. Enfin, la *Loi sur le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire* prévoit que la Communauté et les CRÉ de son territoire doivent convenir d'un mécanisme pour harmoniser l'exercice de leurs pouvoirs et de leurs responsabilités, ce qui devrait se traduire par une harmonisation du PMAD avec les plans quinquennaux de développement des CRÉ avec le PMAD.

Figure 1 - Les paliers de planification sur le territoire de la CMM



⁵ L'on retrouve généralement une CRÉ par région administrative. Toutefois, trois CRÉ se retrouvent dans la région administrative de la Montérégie. Les régions administratives servent également de référence territoriale pour plusieurs ministères, organismes et associations.



Il faut aussi souligner le rôle de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), une agence gouvernementale qui est responsable de la planification et de l'exploitation du réseau de transport en commun métropolitain. L'Agence adopte notamment un plan stratégique de transport en commun qui doit être approuvé par le conseil de la Communauté.

Enfin, Montréal International (MI) a notamment la compétence d'attirer les investissements directs étrangers sur le territoire du Grand Montréal. Cet organisme est intéressé par l'ensemble des interventions qui peuvent contribuer au renforcement de l'attractivité et de la compétitivité du Grand Montréal. Il est également particulièrement concerné par la disponibilité des espaces à vocation économique.

Dans sa *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016* publiée en novembre 2011, le gouvernement du Québec reconnaît que la présence de nombreux organismes de planification et de développement œuvrant dans les différentes zones du territoire et dans différents secteurs d'activité, accentue la complexité de la gouvernance sur le territoire métropolitain.

C'est dans ce contexte que cette stratégie du gouvernement du Québec prévoit la mise en place d'une table de concertation métropolitaine et d'un comité interministériel pour l'aménagement et le développement de la région métropolitaine de Montréal afin d'améliorer l'efficacité de l'action gouvernementale sur le territoire et de poursuivre la réflexion sur un partenariat amélioré entre le gouvernement et ses partenaires municipaux dans la métropole⁶.

⁶ Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011, *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, 2011-2016*, p. 65.

La Vision 2025 : le Grand Montréal que nous souhaitons

En septembre 2003, au terme d'un important processus de consultation, la CMM a adopté sa Vision 2025 intitulée : « Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable ».

FIGURE 2- La Vision 2025 de la Communauté adoptée par le conseil en 2003



Les orientations, les objectifs et les critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement s'inspirent directement de cette vision stratégique.

Fruit d'un diagnostic rigoureux, établi en 2002, et confirmé par l'examen territorial réalisé par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en 2004⁷, cet énoncé de vision offre une représentation de ce que pourrait devenir la Communauté en 2025 si tous les efforts nécessaires étaient consentis. La Vision 2025 s'applique à décrire la future communauté qui est souhaitée à l'horizon de l'année 2025.

⁷ OCDE. 2004. Examen territorial de la région métropolitaine de Montréal, 196 pages.



ENCADRÉ - L'énoncé de Vision 2025 : « Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable » *

« **En 2025**, la Communauté métropolitaine de Montréal se positionne dans le peloton de tête des régions métropolitaines des Amériques. Elle a répondu efficacement aux enjeux démographiques en présence et est reconnue pour sa main-d'œuvre qualifiée et productive, pour la structure diversifiée de son économie et par une présence affirmée dans les créneaux dynamiques et stratégiques de la nouvelle économie. La Communauté est une collectivité ingénieuse qui favorise le savoir, la créativité et la culture. Tout en préservant et en consolidant ses atouts et ses acquis, elle favorise l'innovation dans tous les secteurs d'activités et tire avantage d'une forte collaboration entre les réseaux d'éducation et les entreprises. L'accroissement de la prospérité économique de la région métropolitaine de Montréal, conjugué à celui de l'ensemble du Québec, contribue à la redistribution de la richesse et à l'équité sociale.

En 2025, la Communauté est l'un des principaux centres intermodaux de transport d'Amérique du Nord grâce à l'interconnexion des modes routier, aérien, maritime et ferroviaire. Ces réseaux soutiennent avantageusement le développement de la région et sont reconnus comme étant sécuritaires, fiables et fluides. Par-dessus tout, la Communauté a pris le virage du transport collectif en développant adéquatement un réseau accessible, rapide, attrayant et flexible qui répond aux besoins des usagers et qui diminue significativement l'usage de l'automobile. Elle figure en tête de liste des régions métropolitaines les plus performantes en matière de contrôle de la production des gaz à effet de serre.

En 2025, la communauté offre à sa population un cadre de vie exceptionnel mis en valeur par un aménagement de qualité. Le territoire de la communauté est développé selon des ensembles urbains diversifiés, consolidés, densifiés et dynamiques. Le centre-ville continue de jouer un rôle de premier plan au niveau des activités financières, commerciales et au niveau du tertiaire moteur tout en offrant un cadre de vie attrayant pour ses résidents. Sa vitalité culturelle et touristique demeure un atout du rayonnement international de la communauté. Les quartiers résidentiels des arrondissements et des municipalités de la communauté, réputés sécuritaires, offrent des services de proximité de qualité. Le territoire agricole, protégé et mis en valeur, est reconnu comme une composante essentielle de l'écosystème métropolitain.

En 2025, la population de la Communauté est sensibilisée à l'importance de protéger l'environnement. Ses espaces naturels, dont les collines Montérégiennes, ont été mis en valeur et préservés. L'accès à des sites uniques d'observation, de détente, d'activités et de loisirs a été accru. La Communauté a facilité, au cours des ans, le déploiement d'un réseau métropolitain de pistes cyclables et pédestres et a appuyé l'émergence d'un réseau nautique de qualité. Des gestes significatifs ont été posés en faveur de la renaturalisation des berges, de la mise en valeur de plusieurs boisés et de la protection des zones inondables. La population s'est réapproprié ses espaces bleus où la baignade est désormais permise. La Communauté se distingue par son taux élevé de valorisation des matières résiduelles et par sa qualité de l'air et de l'eau. Ces éléments contribuent à la qualité de vie d'une population en santé.

En 2025, la communauté est reconnue internationalement pour son dynamisme culturel, son caractère festif, sa joie de vivre et son ouverture sur le monde. Tirant fierté du visage francophone et cosmopolite de sa population, elle profite d'un tissu social diversifié et rassembleur. La Communauté continue de bénéficier d'une vie culturelle intense et d'un milieu artistique créateur. Les services sont accessibles à l'ensemble de la collectivité et chaque ménage a accès à un logement décent. L'engagement communautaire est reconnu comme une valeur importante pour le mieux-être collectif. Le caractère inclusif de la communauté est source de fierté.

En 2025, la communauté tire profit d'un partenariat pluriel avec les acteurs de son développement. Un fort sentiment d'appartenance contribue positivement au dynamisme de l'agglomération qui continue à jouer positivement son rôle de moteur économique et culturel de l'ensemble du Québec. Les leaders politiques et socio-économiques de la communauté partagent, depuis longtemps, une vision commune du développement de la communauté dans le respect des forces et des spécificités de chacun des territoires qui la composent.

En 2025, les citoyens et les citoyennes de la communauté métropolitaine de Montréal sont bien informés des grands enjeux qui les concernent et disposent de nombreux lieux et moyens pour se faire entendre et pour influencer la prise de décision. Tous et toutes peuvent jouer un rôle, trouver une place et contribuer à bâtir leur milieu de vie : une communauté métropolitaine de Montréal compétitive, attractive, solidaire et responsable. »

* Adopté par le conseil de la Communauté en septembre 2003.

La Vision 2025 invite à une approche intégrée qui reflète l'interdépendance de ces grandes fonctions métropolitaines que sont le développement économique, mais aussi l'aménagement, le transport, l'environnement et le logement. Constituant l'assise de l'ensemble du processus de planification de la Communauté, la Vision 2025 a orienté les interventions de la Communauté et la réalisation de ses outils de planification.

Les compétences de la Communauté : quelques réalisations clés

La Communauté exerce des compétences dans ce qu'il est convenu d'appeler les fonctions stratégiques d'une région métropolitaine, soit en matière d'aménagement du territoire et de développement économique mais aussi en matière de logement social; d'équipement, d'infrastructures, de services et d'activités à caractère métropolitain; de transport et d'environnement.

Une multitude d'activités ont été réalisées dans le cadre de ces compétences et la Communauté a notamment adopté un certain nombre d'orientations, de plans d'action et de règlements. En appui à certaines de ses interventions, la Communauté a constitué des fonds tels le Fonds du logement social, le Fonds bleu et le Fonds vert.

Le PMAD a pu tirer profit des travaux réalisés en ces matières depuis 2001 et pourra, lors de sa mise en œuvre, s'appuyer sur ceux-ci. D'autres travaux sont en développement et pourront également venir soutenir les objectifs poursuivis par le PMAD tels que ceux sur le réseau artériel métropolitain.

Précisons que dans la loi encadrant l'élaboration du PMAD certains objets ne sont pas nommément identifiés comme étant obligatoires, tel le logement social. Toutefois, le PMAD ayant pour objectif d'assurer la mixité sociale en soutenant une offre résidentielle diversifiée il pourra, entre autres, référer au *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2009-2013*.



FIGURE 3- Les principales réalisations de la Communauté depuis 2001



La compétitivité et l'attractivité du territoire

La mondialisation de l'économie s'appuie en grande partie sur les régions métropolitaines qui sont des lieux propices à l'innovation, aux échanges et à la synergie. Ces régions métropolitaines réunissent les facteurs qui favorisent l'expression de nouvelles idées, l'émergence de nouveaux produits, l'expérimentation de nouvelles méthodes de production et la mise en application d'innovations technologiques. Elles attirent les investissements nécessaires à la croissance économique.

Les plus performantes se caractérisent généralement par la vitalité de leurs institutions du savoir, par la diversité de leurs services ainsi que par la qualité de leurs infrastructures. Elles regroupent des services aux entreprises de haut niveau (secteur financier, compagnies d'assurances, sociétés immobilières, etc.) et forment le maillage d'un réseau d'échanges de personnes, de capitaux et d'idées qui est le cœur de la mondialisation.

ENCADRÉ - Définition des concepts d'attractivité et de compétitivité

Habituellement utilisés dans la littérature économique afin de déterminer les conditions de réussite d'une entreprise, les concepts de compétitivité et d'attractivité s'appliquent également aux villes et, dans une plus large mesure, aux régions métropolitaines :

- L'OCDE définit la compétitivité d'un territoire comme la capacité de générer de façon durable un revenu et un niveau d'emploi relativement élevés tout en étant exposé à la concurrence internationale.
- La notion d'attractivité du territoire - qui pour plusieurs auteurs est une conséquence directe de la compétitivité - peut être définie comme la capacité à attirer et à retenir les activités, les entreprises et les populations (DATAR).

Plusieurs régions métropolitaines, parmi les plus performantes, font appel à des stratégies pour agir sur les facteurs⁸ qui permettent de renforcer leur compétitivité et leur attractivité et mieux se positionner dans l'économie mondialisée. Ces stratégies s'appuient sur une coordination des interventions à l'échelle métropolitaine et insistent sur l'importance de la viabilité économique, sociale et environnementale de l'ensemble métropolitain.

Deux types de planifications sont plus particulièrement élaborés à l'échelle des régions métropolitaines : des plans de développement économique et des plans d'aménagement et de développement du territoire. Ainsi :

- les stratégies de développement économique agissent généralement davantage sur les facteurs de compétitivité qui visent à augmenter **le niveau de vie** des citoyens et la productivité des entreprises, à favoriser l'innovation et à attirer des investissements étrangers;
- les planifications territoriales visent à s'assurer de la disponibilité suffisante d'espaces pour accueillir la croissance démographique et économique, tout en renforçant l'attractivité du territoire et **la qualité de vie** des citoyens, en agissant sur le type d'urbanisation à privilégier, sur la mobilité des personnes et des marchandises et sur la préservation de l'environnement.

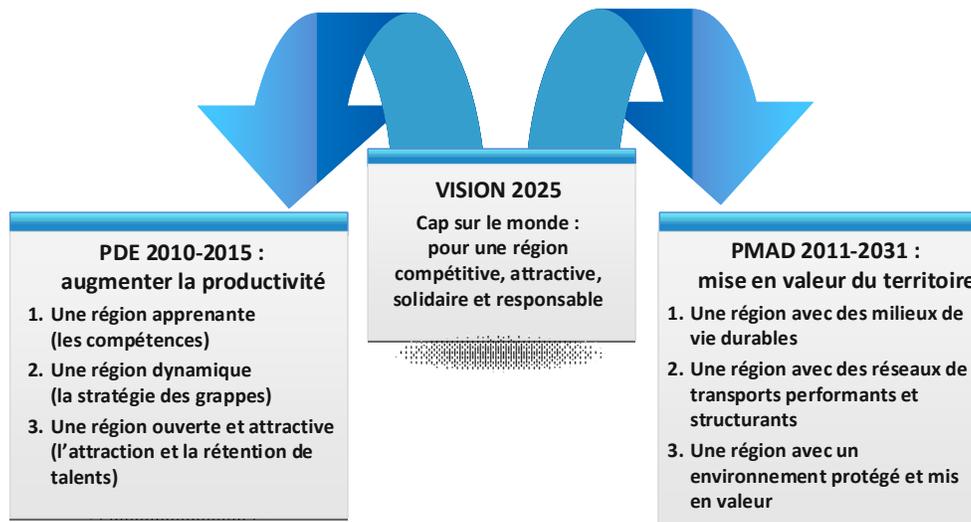
La Communauté métropolitaine de Montréal s'inscrit dans cette approche. Ainsi, à la suite de l'adoption de la Vision 2025, le conseil a adopté un premier plan de développement économique (PDE) en 2005, mis à jour en 2010, afin d'améliorer la productivité de la région métropolitaine de Montréal, compte tenu d'une croissance démographique moyenne⁹. En 2011, le conseil a adopté un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) pour l'horizon 2031.

⁸ Ces facteurs de compétitivité, qui ont été largement analysés par les économistes, sont bien connus. Voir notamment « Local Strategies in a Global Economy: Lessons from Competitive Cities », Michael Parkinson, 2005, dans *Local Governance and the Drivers of Growth*, OECD. Disponible en ligne.

⁹ La faible productivité de la région métropolitaine de Montréal est bien documentée. Les solutions proposées sont également bien connues et les moyens ont également été suggérés, tels que: hausser la scolarisation de la population; financer adéquatement les universités; encourager l'innovation et promouvoir la créativité du Grand Montréal. Certaines de ces pistes sont reprises dans le PDE mais elles exigent des actions qui relèvent principalement du gouvernement du Québec.



FIGURE 4 – Vision 2025, PDE et



Le PMAD permet d'agir plus spécifiquement sur deux facteurs de compétitivité soit la qualité de vie et le transport.

La **qualité de vie** couvre des dimensions comme l'environnement, le cadre bâti, les équipements culturels, l'offre de logements et les espaces naturels (OCDE, 2005, p. 153). Alors que la croissance de l'urbanisation est porteuse de différentes atteintes à l'environnement (perte de biodiversité, fragmentation des écosystèmes, pollution de l'eau, de l'air, du sol, ou encore dépréciation des paysages), les citoyens expriment de plus en plus d'attentes quant à la protection, voire l'amélioration, de leur qualité de vie. Dans le contexte de la vive compétition à laquelle se livrent entre elles les régions métropolitaines, cette qualité de vie devient même un élément déterminant pour se distinguer de ses concurrentes; plusieurs travailleurs qualifiés de la nouvelle économie sont, en effet, très mobiles et accordent une grande importance au cadre de vie dans leur choix de localisation.

Dans ce contexte, la reconnaissance, la protection et la mise en valeur du patrimoine, des paysages et des milieux naturels deviennent des facteurs d'attraction de talents puisqu'ils contribuent directement à la qualité de vie des résidents. Mais, par-dessus tout, ces investissements, qui renforcent la compétitivité et l'attractivité d'une région, profitent également à la population qui habite la région. Un environnement préservé et une qualité de vie renforcée constituent donc des fondements importants pour augmenter l'innovation, la productivité et, du même coup, la richesse d'une région.

Les réseaux de **transport** constituent un maillon essentiel du fonctionnement des régions métropolitaines en assurant les liens entre les différentes parties du territoire et en permettant

les échanges avec l'extérieur. Ils contribuent à la vitalité économique, sociale et culturelle d'une région métropolitaine et jouent un rôle déterminant sur l'urbanisation d'une région. L'efficacité de ces réseaux, qui garantissent la mobilité des personnes et des marchandises, représente un facteur de compétitivité et d'attractivité.

Les relations entre le transport et l'aménagement du territoire sont, par ailleurs, complexes et réciproques. Ainsi, la planification des transports a une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport, alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. L'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport influence grandement la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages.

En dotant la région d'un Plan métropolitain d'aménagement et de développement, la Communauté et ses partenaires municipaux ont à l'esprit cette tendance de fond qui veut qu'une région métropolitaine se donne une stratégie globale pour renforcer sa compétitivité et son attractivité.

La mise en place de ces stratégies implique souvent plusieurs niveaux de juridiction. La coordination et la synergie d'interventions complémentaires des différents paliers d'autorités publics et l'adhésion à une vision commune constituent un enjeu de taille d'une planification territoriale.

Le développement durable

Le concept de développement durable a été initialement introduit par le rapport Brundtland de la Commission des Nations Unies sur le développement durable (1992). Trois principes furent alors dégagés : *la solidarité, la responsabilité et la prévention*. Ces principes permettent de concilier les trois piliers du développement durable soit, *la protection de l'environnement, l'efficacité économique et l'équité sociale*, la finalité étant de créer de la richesse, tout en respectant les gens et l'environnement.

Le développement durable cherche à réduire les effets négatifs du développement tout en améliorant la qualité de vie et l'intégrité de l'environnement. Il suppose par ailleurs une approche équilibrée : le développement durable n'opère donc pas de distinction entre les rangs respectifs que doivent occuper le respect de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

La notion de développement durable, telle qu'inscrite dans la *Loi québécoise sur le développement durable*, est conforme à cette approche plus générale. Elle y est définie comme :

« Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ».

En milieu urbain, la durabilité demeure un défi important.



Le défi qui se pose pour les pouvoirs publics est de trouver un nouvel équilibre entre les trois piliers de la durabilité – économie, social et environnement - en assurant une protection accrue des milieux naturels et des écosystèmes par une gestion plus serrée de l'urbanisation.

Plusieurs villes et régions métropolitaines ont d'ailleurs récemment déployé des efforts importants pour adopter des approches plus écologiques à l'égard du développement urbain en s'inspirant notamment des principes d'un développement durable appliqués à l'aménagement du territoire.

En l'absence d'une planification inspirée par le développement durable, la concentration de la population et de l'activité économique dans les villes peut constituer un risque qui se traduirait par la dégradation de l'environnement (perte de biodiversité, fragmentation des écosystèmes, pollution de l'eau, de l'air, du sol, dépréciation des paysages), et de la qualité de vie. Ces répercussions sont ressenties dans les villes elles-mêmes, mais aussi dans les régions environnantes, et souvent mondialement.

Un aménagement du territoire qui se réclame du développement durable se caractérise généralement par des formes de développement plus compactes favorisant la mixité du tissu urbain. Il encourage l'utilisation du transport collectif et vise l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et des grandes infrastructures urbaines. Il fait un usage maximal des installations et des services publics existants. Il cherche à réduire les nuisances associées à la pollution. Il vise l'amélioration de l'intégrité des écosystèmes.

TABLEAU 3 – Six principes pour un aménagement durable

	Modèle axé sur le développement durable
Densité	Une densité d'occupation du sol plus élevée dans l'ensemble, qui répond tout autant aux besoins de la population.
Localisation du développement urbain	En bonne partie dans des bâtiments rénovés ou dans de nouvelles constructions qui consolident des zones urbanisées.
Mixité des usages	Des fonctions urbaines plus diversifiées et plus intégrées les unes aux autres.
Transport	Un aménagement du territoire urbain plus concentré qui supporte une multitude de moyens de transport tant motorisés que non motorisés.
Espaces publics et privés	Un accent mis sur le domaine public et les espaces de convivialité : magasinage le long de rues commerciales, activités de loisirs en bonne partie dans des parcs publics.
Processus de planification	Planification stratégique mieux coordonnée, engageant une diversité d'acteurs.

Source : Guide des bonnes pratiques « La réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'aménagement du territoire ». Adaptation du tableau contenu dans : Todd LITMAN. 2003. *Evaluating Transportation Land Use Impacts* (En ligne), Victoria, Colombie-Britannique, Victoria Transport Policy Institute, p. 4.

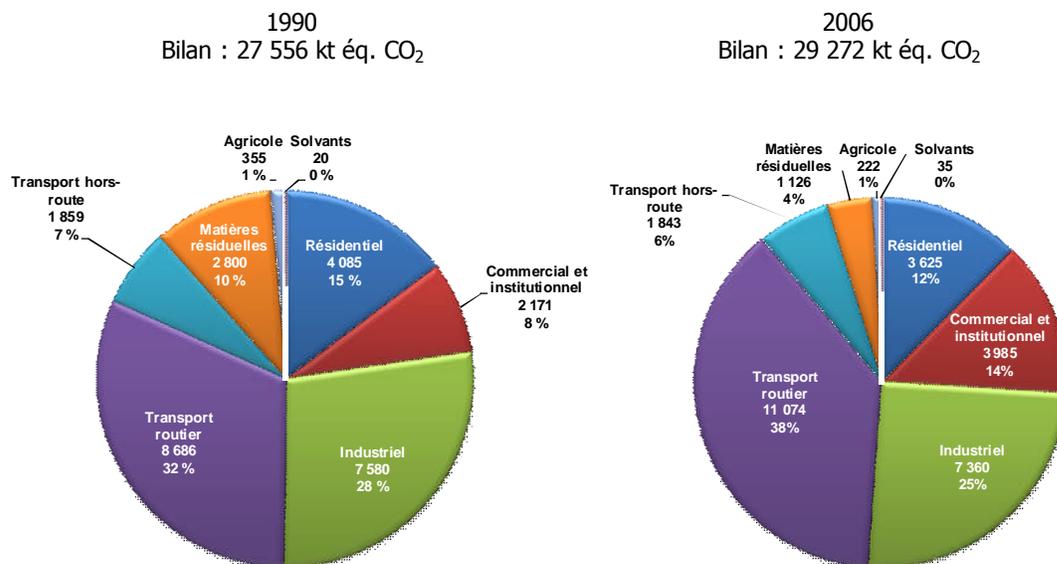
Par la réalisation du PMAD, la Communauté entend concrétiser ses efforts pour un aménagement durable de la région métropolitaine de Montréal.

Les changements climatiques

La lutte aux changements climatiques est maintenant au cœur des préoccupations citoyennes et gouvernementales et soulève des défis majeurs pour les grandes régions métropolitaines et l'ensemble de l'humanité¹⁰. Au Québec, le gouvernement vise une réduction de 20 % des émissions de GES sous le niveau de 1990 et compte sur une planification de l'aménagement et du transport efficace pour y arriver.

Selon le portrait des émissions de GES du Grand Montréal¹¹, la quantité totale de GES émise sur le territoire de la CMM a augmenté de 6 % entre 1990 et 2006. Cette hausse annuelle de 0,4 % est toutefois inférieure à la croissance de la population de 0,8 % par année durant cette période. Ainsi, le taux d'émissions de GES par habitant a diminué sur le territoire de la CMM, passant de 8,9 tonnes de GES par habitant en 1990 à 8,3 tonnes de GES par habitant en 2006.

GRAPHIQUE 1 - Bilan des émissions de GES sur le territoire de la CMM en 1990 et 2006 (kt éq. CO₂)



Source : AECOM/Tecsult, Portrait des émissions de GES sur le territoire de la CMM, 2010.

En 2006, le secteur du transport routier est le principal émetteur de GES avec 38 % du bilan suivi du secteur industriel avec 25 % des émissions de GES. La consommation de gaz naturel contribue grandement aux émissions de GES dans le secteur commercial et institutionnel se classant ainsi au 3^e rang du bilan avec 14 % des émissions. Dans le secteur résidentiel, c'est

¹⁰ KAMAL-CHAOUI, Lamia. 2009. *Compétitivité des villes et changements climatiques*. Dans Les Cahiers de l'IAU, p. 51-54.

¹¹ AECOM Tecult Inc. (2010), Portrait des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, Rapport réalisé pour le compte de la CMM.



plutôt l'utilisation du mazout léger pour le chauffage des logements qui est responsable d'une bonne partie des émissions de GES avec 12 % des émissions totales en 2006. Le transport hors route et le secteur des matières résiduelles ont des parts similaires de 6 % et 4 % respectivement.

La quantité totale de GES émise sur le territoire de la CMM a augmenté de 1 716 kt de GES entre 1990 et 2006. C'est le secteur du transport routier qui est le principal responsable de la croissance des émissions de GES. Les émissions attribuables à ce secteur ont crû de 27 %. La consommation de gaz naturel dans le secteur commercial et institutionnel a plus que doublé entre 1990 et 2006.

Dans le cadre du PMAD, le Grand Montréal peut encore contribuer significativement à la réduction des émissions de GES du Québec, notamment en misant sur différentes mesures pouvant être déployées dans des milieux urbains relativement denses. Déjà, la Vision 2025, adoptée en septembre 2003, proposait un modèle d'aménagement intégrant les principes du développement durable et de la lutte aux changements climatiques.

La culture

Les activités culturelles, en raison de leur rôle amplificateur, attractif et rassembleur, peuvent avantageusement être associées à plusieurs orientations, objectifs et critères du PMAD. Par exemple, l'intégration de la culture à la planification de l'aménagement des milieux de vie, comme les quartiers de type TOD, permet d'avoir un effet structurant sur la communauté et de maximiser les retombés économiques des interventions.

La prise en compte des dimensions culturelles dans l'aménagement du territoire est également une préoccupation du gouvernement du Québec. Le ministère de la Culture, des Communications et de la condition féminine (MCCCF) rendra public, en 2012, des orientations en matière culturelle afin de bonifier les orientations gouvernementales en aménagement du territoire¹².

Par ailleurs, les choix d'aménagement, en façonnant le milieu de vie, le cadre bâti et les paysages, sont eux même des gestes qui reflètent notre culture. L'aménagement d'un territoire comme le Grand Montréal est, en soi et pris globalement, un geste culturel fort. Le paysage urbain et rural d'hier doit être protégé et mis en valeur; celui de demain, qui sera notre nouveau patrimoine, sera façonné en partie par le PMAD. En 2031, ce nouveau territoire sera le reflet de notre identité collective.

¹² Gouvernement du Québec, MAMROT, 2011, Document d'accompagnement de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, Actions gouvernementales 2011-2013, p. 64.

La complémentarité rural-urbain

Le territoire métropolitain comporte une réalité rurale qui présente des défis particuliers quant au maintien de la vitalité économique et sociale au sein de ces municipalités dont notamment Sainte-Anne-des-Plaines dans la MRC Thérèse-De Blainville ainsi que Richelieu et Saint-Mathias-sur-Richelieu dans la MRC de Rouville. En complémentarité avec le milieu urbain, ces municipalités participent à la dynamique territoriale du Grand Montréal. Ainsi, le développement territorial doit se faire en respect de ces particularités rurales et passe par une reconnaissance des problématiques liées au maintien d'une population et de services au sein des municipalités rurales.

La fiscalité municipale

La fiscalité municipale actuelle s'appuie essentiellement sur le champ foncier. En effet, plus de 70 % des revenus des municipalités proviennent de la taxation foncière. Les municipalités québécoises sont plus tributaires de ce type de taxation que celles de presque tous les autres pays fédéraux de l'OCDE. Par exemple, aux États-Unis, la part des impôts fonciers représente un peu plus de 40 % des revenus des municipalités¹³.

Si la taxation foncière présente certains avantages, dont celui de la stabilité des revenus, elle présente néanmoins plusieurs limites et effets pervers.

Ainsi, ce mode de taxation incite les municipalités à favoriser le développement immobilier pour accroître leur assiette foncière afin de pouvoir augmenter leur offre de service et éviter d'augmenter leur impôt foncier au-delà du taux d'inflation. Cette approche a souvent pour effet d'entraîner une pression sur la zone agricole des municipalités qui ont complété le développement de leur périmètre d'urbanisation mais qui souhaitent poursuivre leur développement.

Certaines municipalités n'ont toutefois plus de nouveau territoire à développer et ont dû, au cours des dernières années, se tourner vers le redéveloppement d'une partie de leur territoire déjà urbanisé. Cette approche est souvent l'occasion de développer des projets novateurs qui s'inscrivent dans l'esprit du PMAD. Elle nécessite toutefois des investissements importants en matière de décontamination des sols, de remise à niveau des infrastructures et de conception. Ces investissements exigent une aide financière de la part des gouvernements supérieurs.

Le redéveloppement ne permet pas à toutes les municipalités d'assurer des revenus suffisants ou, à tout le moins, de répondre à l'augmentation des dépenses découlant de la transformation de leurs responsabilités au cours des dernières années. En effet, les municipalités doivent de plus en plus fournir des services à la population qui n'ont aucun lien avec la propriété. Les municipalités ont également hérité, au cours des dernières années, de nouvelles responsabilités,

¹³ Il faut toutefois souligner que les municipalités américaines ont la responsabilité de plus de services à caractère sociaux, on pense notamment à l'éducation. OCDE, 2004, *Examen territoriaux, Montréal, Canada*, p. 119.



qui leur ont été dévolues par les gouvernements supérieurs, sans compensation financière adéquate.

Dans une étude parue en 2004, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire constate que les transformations socio économiques que vivent les municipalités, en particulier le financement, font apparaître les limites de la taxation foncière. Ainsi, selon ce rapport :

Il apparaît notamment que le vieillissement de la population, le déclin démographique dans les régions périphériques, la croissance démographique rapide dans les régions urbaines au détriment de municipalités de banlieues moins en demande, rendent certaines municipalités québécoises très vulnérables. Dans certains cas, il sera difficile de maintenir les revenus fiscaux locaux nécessaires tout en respectant la capacité de payer des contribuables. Rappelons également que les municipalités québécoises doivent désormais traiter des problématiques qui, historiquement, étaient du ressort des paliers de gouvernement supérieurs¹⁴

La diversification des sources de revenus des municipalités est un élément à considérer pour assurer le succès de la mise à œuvre du PMAD. En ayant accès à de nouvelles sources de revenus, les municipalités disposeraient d'outils supplémentaires pour contribuer à l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

Dans la *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016*, le gouvernement du Québec annonce son intention d'accroître ses efforts pour permettre la viabilité financière des instances municipales, tout en maintenant un juste équilibre qui implique une reddition de comptes de la part de ces instances.

Cette question sera discutée dans le cadre du renouvellement du partenariat fiscal et financier avec les municipalités qui prend fin en 2013.

Le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, 2001-2021

Selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), l'aménagement du territoire est une responsabilité partagée entre le gouvernement du Québec, les MRC, les communautés métropolitaines et les municipalités. C'est l'État qui met en place des balises pour encadrer la planification et le développement des territoires et, par conséquent, il énonce des orientations qui guideront la planification métropolitaine, régionale et municipale.

En juin 2001, le gouvernement a adopté un cadre spécifique pour la région métropolitaine de Montréal. Il s'agit du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Ce cadre : « présente l'ensemble des orientations

¹⁴ Ministère des Affaires municipales, du Loisir et des Sports. 2004. Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux, Rapport synthèse, p. 14.

gouvernementales en matière d'aménagement ainsi que les attentes du gouvernement à l'égard de la CMM que cette dernière est invitée à intégrer dans son schéma »¹⁵.

Fruit d'une démarche de concertation entre l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux, le document expose un projet d'aménagement susceptible d'engager la région métropolitaine sur la voie du développement durable.

Le document est d'abord destiné à constituer une référence à l'action gouvernementale dans la région métropolitaine de Montréal. Le gouvernement y indique ses orientations pour le développement du territoire montréalais et lie l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux travaillant sur le territoire métropolitain.

Dans le cadre d'aménagement, le gouvernement du Québec esquisse notamment les grands choix d'aménagement qu'il privilégie pour la région métropolitaine. Il affirme ainsi son parti pris pour :

- une forme urbaine optimale consolidée autour des pôles économiques;
- la mixité et la réhabilitation des quartiers anciens;
- le développement international de la région métropolitaine;
- le transport en commun en ce qui a trait aux déplacements de personnes;
- la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole;
- l'accès du public aux espaces verts et bleus.

Par ses choix, le gouvernement confirme sa volonté d'infléchir certaines tendances lourdes par un meilleur contrôle de l'urbanisation, par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et par l'optimisation des infrastructures et des équipements existants. Ces choix ne concernant pas seulement le territoire métropolitain, le gouvernement s'engage à harmoniser les règles applicables à la région métropolitaine et aux MRC périphériques.

En mai 2011, le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) a adopté un *Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un Plan métropolitain d'aménagement et de développement* qui adapte les orientations et les attentes gouvernementales au nouveau contexte institutionnel en aménagement sur le territoire de la CMM¹⁶.

¹⁵ Gouvernement du Québec. 2001. Une vision commune - Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – région métropolitaine de Montréal 2001-2021, p. 7.

¹⁶ Ce document est disponible sur le site internet du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire :

http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/addenda_CMM.pdf



2. LES ORIENTATIONS, LES OBJECTIFS ET LES CRITÈRES

En septembre 2003, le conseil de la Communauté s'est donné une vision claire du futur souhaité pour le Grand Montréal en adoptant la Vision 2025. À partir d'une prise en compte des atouts territoriaux de la région, le PMAD doit aujourd'hui mettre en œuvre cette vision. Pour y arriver, il propose 3 orientations, 15 objectifs et 33 critères afin de relever les grands défis territoriaux en matière d'aménagement, de transport et d'environnement.

Une planification qui repose sur plusieurs études et analyses

La Communauté métropolitaine de Montréal a déjà réalisé un exercice de planification de son territoire dans le cadre de l'élaboration d'un premier projet de Schéma d'aménagement et de développement qui a été adopté en 2005 mais qui n'est pas entré en vigueur. Par ailleurs, tel que précisé auparavant, la Communauté a adopté plusieurs outils de planification dans le cadre de ses autres champs de compétence : développement économique, gestion des matières résiduelles, logement social et abordable ainsi que les espaces bleus et verts.

Le PMAD repose sur les nombreux documents et analyses qui ont été réalisés durant la période 2002-2010 dans l'exercice de ses compétences. Le lecteur peut se référer aux principales études qui ont été utilisées dans le cadre de l'élaboration de ce plan en accédant au site Web du PMAD¹⁷.

Une région métropolitaine qui dispose de nombreux atouts

Les différentes études sur le développement du Grand Montréal réalisées durant cette période et, en particulier, le *Portrait du Grand Montréal - édition 2010*, ont permis d'identifier les principaux atouts du Grand Montréal. Le tableau 4 présente les atouts pour l'aménagement, la qualité de vie, le transport et l'environnement.

¹⁷ Le site Web du PMAD peut être consulté à l'adresse suivante : www.pmad.ca.

TABLEAU 4 – Les atouts territoriaux du Grand Montréal¹⁸

AMÉNAGEMENT ET QUALITÉ DE VIE	TRANSPORT	ENVIRONNEMENT
<ul style="list-style-type: none"> • Une région qui est le cœur démographique, économique et culturel du Québec • Une population toujours en croissance • Une région d'accueil cosmopolite • Une localisation avantageuse au cœur d'un bassin de 115 M de consommateurs • Un centre-ville dynamique et attractif • Une région parmi les plus denses d'Amérique du Nord • Des développements résidentiels diversifiés • Des pôles économiques attractifs où se concentrent les grappes • Un coût de la vie parmi les plus bas • Une qualité de vie parmi les plus élevées des régions du monde • Une zone agricole métropolitaine parmi les plus importantes d'Amérique du Nord 	<ul style="list-style-type: none"> • Un taux d'utilisation de transport en commun parmi les plus élevés en Amérique du Nord • Une plaque tournante des marchandises du Nord-Est américain qui s'appuie sur d'importantes infrastructures routières, aéroportuaires, ferroviaires et portuaires • Des réseaux de transport bien déployés 	<ul style="list-style-type: none"> • Un archipel unique • Une grande biodiversité • Une bonne qualité de l'air • Un taux de récupération des matières recyclables qui atteint l'objectif gouvernemental • Une eau potable de qualité • Un bilan positif de réduction de GES

Le Grand Montréal doit relever trois défis en matière d'aménagement du territoire

Le Portrait du Grand Montréal et les différentes études réalisées ces dernières années ont également permis de dégager les principaux défis que la région devra relever au cours des prochaines années. Trois défis sont plus particulièrement pertinents relativement aux objets sur lesquels le PMAD intervient, sont les suivants :

DÉFI 1 : AMÉNAGEMENT

Le Grand Montréal doit déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée d'environ 530 000 personnes, ou 320 000 nouveaux ménages, ainsi que 150 000 emplois qui seront créés d'ici 2031 en sachant que les espaces disponibles et les ressources financières sont limités et qu'un périmètre métropolitain devra être identifié.

DÉFI 2 : TRANSPORT

Le Grand Montréal doit optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation.

DÉFI 3 : ENVIRONNEMENT

Le Grand Montréal doit protéger et mettre en valeur ses atouts naturels et bâtis (plans d'eau, paysages, boisés et ensembles patrimoniaux) afin de renforcer l'attractivité de la région.

¹⁸ Pour en savoir davantage, consulter : Portrait du Grand Montréal, Cahiers métropolitains no 1, décembre 2010, CMM; Document déclencheur, tome 1, diagnostic, octobre 2002, CMM.



Des conditions gagnantes afin de relever les défis d'aménagement et d'avoir un projet rassembleur

Le PMAD doit constituer un projet rassembleur dans lequel se retrouvent les élus du Grand Montréal, le gouvernement du Québec, les citoyens et la société civile. Pour y arriver, les orientations, les objectifs et les critères du PMAD reposent sur les principes et les choix suivants :

- La reconnaissance du caractère polycentrique de la région, lequel repose notamment sur le maintien et le renforcement du centre-ville de Montréal et de la partie centrale de la région;
- La reconnaissance de l'apport de chaque secteur - Montréal, Laval, Longueuil, couronne Nord et couronne Sud -, comme composantes dynamiques dans le développement économique de la région métropolitaine;
- La promotion d'un développement économique, social, environnemental et culturel selon une approche polycentrique;
- Une connaissance fine et continue des espaces disponibles pour en assurer une offre suffisante afin d'accueillir la croissance démographique et économique et, ainsi, favoriser l'accroissement de la richesse collective;
- Une augmentation de l'offre de transport visant une utilisation accrue des transports en commun et du transport actif ainsi que la réduction des émissions de GES;
- La reconnaissance de la culture, de la créativité et du design comme éléments constitutifs de l'aménagement contribuant à la qualité de vie et à l'attractivité de la région;
- La détermination de projets prioritaires métropolitains rassembleurs afin de concrétiser la Vision 2025 à l'échelle métropolitaine;
- Une gestion de l'urbanisation réalisée selon une approche modulée et graduelle;
- La reconnaissance des avantages socioéconomiques du patrimoine bâti et naturel ainsi que des paysages;
- Une coordination entre la région et le gouvernement du Québec par la mise en place d'une table Québec-Grand Montréal sur l'aménagement et le développement du territoire.

Les trois orientations d'aménagement proposées dans le PMAD répondent à ces conditions.

Un projet d'aménagement qui cible des interventions structurantes à l'échelle métropolitaine

Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et compétitive dans une perspective de développement durable.

Le concept d'aménagement proposé par le PMAD ne vise pas à localiser précisément et finement la population et les activités économiques sur le territoire métropolitain. D'ailleurs, si le PMAD utilise les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec et tient compte de la répartition de cette projection pour chacun des cinq secteurs de la Communauté, chacune des 82 municipalités continue de disposer de ses propres outils de planification. Dans la mesure où ces outils répondent aux objectifs, aux orientations et aux critères du PMAD, par l'intermédiaire de leur conformité à leur schéma d'aménagement régional respectif, chaque municipalité du territoire peut établir des cibles de croissance économique et démographique distincte des prévisions de l'ISQ qui sont utilisées dans le PMAD.

Le PMAD établit un périmètre métropolitain qui vise à permettre l'atteinte des différents objectifs d'aménagement. La possibilité d'apporter des modifications à ce périmètre, afin de répondre à certaines situations particulières, est toutefois prévue.

Le PMAD s'inscrit donc dans un courant de planification qui vise à mettre en place les conditions qui favorisent la croissance de notre économie et garantissent la qualité de vie de la population en relevant les trois défis d'aménagement précisés ci-dessus.

Pour ce faire, le PMAD propose d'agir sur trois fronts, celui de l'aménagement, celui du transport et celui de l'environnement.

Ainsi, **en matière d'aménagement**, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des milieux de vie durable. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (*Transit Oriented Development*). Par ailleurs, une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD.

D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, la localisation des installations métropolitaines actuelles et projetées, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire.

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation que Grand Montréal ait des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose de développer le réseau de transport en commun métropolitain afin de hausser la part modale du transport en commun, actuellement de 25 %, à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et, éventuellement, à 35 % d'ici 2031. Le développement de ce réseau, qui nécessite au moins 23 G\$ d'investissements, est essentiel pour augmenter la mobilité durable et favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont une grande partie est émise par les véhicules routiers.

Le PMAD propose également le parachèvement de certains tronçons du réseau routier afin d'assurer, plus particulièrement, la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emplois métropolitains. Il propose également de définir un réseau artériel métropolitain ainsi qu'un réseau de Vélo métropolitain permettant d'augmenter le transport actif.

En matière d'environnement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

Pour assurer la mise en valeur de ces éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une trame verte, qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente et de récréation.



Les orientations, les objectifs et les critères du PMAD sont détaillés dans les sections suivantes.

La notion de critère utilisée dans le PMAD

Il importe d'apporter ici quelques précisions sur la notion de critère.

Selon le guide *La prise de décision en urbanisme* publié par le MAMROT un « critère » permet d'évaluer et d'interpréter l'atteinte d'un objectif¹⁹.

Le guide distingue deux types de critères, les critères prescriptifs et les critères de performance. Un critère « prescriptif » précise et peut même quantifier les caractéristiques souhaitées ou à éviter d'un projet ou d'une intervention alors qu'un critère « de performance » est rattaché au résultat souhaité plutôt qu'aux caractéristiques du projet.

Le PMAD utilise cette catégorisation. Par ailleurs, dans certains cas, la notion de critère d'identification est également utilisée. Cette notion fait référence aux critères qui permettent d'identifier et, éventuellement, de localiser certains éléments métropolitains comme, par exemple, les installations ou les bois d'intérêt métropolitain.

Le tableau 5 distingue les trois types de critères qui sont utilisés dans le PMAD.

TABLEAU 5 – Les types de critères utilisés dans le PMAD

Critère d'identification	- permet d'identifier les objets
Critère prescriptif	- précise et peut même quantifier les caractéristiques souhaitées ou à éviter
Critère de performance	- vise le résultat souhaité plutôt que les caractéristiques du projet

Conformément à la loi, les orientations, les objectifs et les critères qui sont déterminés dans les parties suivantes devront être intégrés au schéma d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations situées en tout ou en partie sur le territoire de la Communauté.

¹⁹ Disponible en ligne : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/document-complementaire-au-schema-damenagement-et-de-developpement/>



ORIENTATION 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

L'aménagement d'un territoire selon les principes du développement durable implique, au premier chef, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement. Le Grand Montréal doit, dans cette perspective, déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée, pour répondre aux transformations sociodémographiques appréhendées et pour accueillir les emplois qui seront créés d'ici 2031.

En 2008, une étude de la Communauté²⁰ identifiait les changements démographiques qui auront une influence sur le marché résidentiel. Ainsi, ce marché sera tributaire du vieillissement de la population, de la diminution du nombre de jeunes ménages et de l'éclatement du noyau familial. Ces transformations favorisent une augmentation de la part de marché des produits résidentiels les plus denses²¹. À l'avenir, des milieux bien desservis en transport collectif, en services, en loisirs et en espaces verts devraient pouvoir profiter, plus que d'autres, de ces changements structurels.

En ce qui concerne l'économie, les données démontrent une diminution constante de la part de l'emploi manufacturier. Parallèlement, on assiste à l'échelle du Grand Montréal à une augmentation du taux d'inoccupation des espaces industriels.

Les changements démographiques projetés, la transformation de l'économie et l'adhésion graduelle des citoyens aux valeurs de développement durable incitent le monde municipal à ajuster ses pratiques d'aménagement²².

ENCADRÉ - Le développement durable et l'aménagement du territoire

Plusieurs écoles de pensée en aménagement peuvent être considérées comme des variantes ou des raffinements du concept de l'aménagement durable. Ces approches ont souvent pour objectifs premiers de consolider le développement urbain et de lier l'aménagement au transport. Elles s'intéressent particulièrement à la réduction de la dépendance à l'automobile.

- Le *Smart Growth* propose de diriger la croissance vers les secteurs urbains existants et, ce faisant, de les consolider plutôt que d'ouvrir de nouveaux secteurs au développement.
- Le *New Urbanism* propose de contribuer, par des grands projets urbains planifiés, à la mise en valeur du milieu urbain et renforcer son pouvoir d'attraction. L'approche du *New Urbanism* favorise la création de milieux de vie attrayants en mettant l'accent sur une mixité de fonctions et une offre résidentielle diversifiée, ainsi que sur la marche comme principal mode de déplacement.
- Le *Transit-Oriented Development* (TOD) articule le développement urbain à la présence d'un

²⁰ Jules Hurtubise, Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables, Communauté métropolitaine de Montréal, 2008.

²¹ Voir la section Mise en chantier et marché de l'habitation dans le Portrait du Grand Montréal, Édition 2010, p. 31.

²² L'Ordre des urbanistes du Québec a d'ailleurs adopté une déclaration portant sur l'aménagement durable le 25 septembre 2009 intitulée « Relever le défi du développement durable du territoire au Québec » tandis que l'Union des municipalités du Québec adoptait, en avril 2008, une politique de mobilité et transport durables. Les pratiques d'aménagement durable se caractérisent généralement par des formes de développement plus compactes favorisant la mixité du tissu urbain. Elles sont conçues de façon à favoriser l'utilisation d'énergie propre en matière de transport et visent l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et des grandes infrastructures urbaines. Elles favorisent un usage maximal des installations et des services publics existants. Elles cherchent à réduire les nuisances associées à la pollution. Elles visent également l'amélioration de l'intégrité des écosystèmes.



équipement ou d'une infrastructure lourde de transport collectif. L'objectif visé est donc l'utilisation accrue du transport collectif.

- Le LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) est un système américain d'homologation de bâtiments existants ou neufs répondants à des normes d'efficacité élevées, créé en 1998. Cette approche vise notamment à encourager la revitalisation des sites urbains existants, à réduire l'étalement urbain par une plus grande densification, à réduire la dépendance à l'automobile et à protéger les milieux naturels, la faune et la flore.
- La démarche *EcoDensity*, amorcée par la Ville de Vancouver en 2007, intègre plusieurs des aspects des approches évoquées ci-dessus. Pour la Ville de Vancouver, des quartiers bien conçus qui intègrent stratégiquement la densité sont ainsi en mesure d'offrir de meilleurs choix de transport, une offre diversifiée de logements, d'accroître la vitalité économique, le tout, dans le respect du développement durable.
- La Politique ABC développée aux Pays-Bas a pour ambition de localiser les activités aux endroits les plus appropriés du territoire en fonction de leur profil de mobilité, c'est-à-dire en fonction du type de déplacements qu'elles génèrent et des besoins en places de stationnement. Ainsi, une entreprise générant de nombreux déplacements de personnes sera localisée à proximité du transport collectif. Inversement, une entreprise de transport, de distribution et de logistique sera localisée à proximité des axes routiers.

ENCADRÉ – Vers la création d'écoquartiers (ou quartiers « durables »)

Plusieurs grandes villes à travers le monde comportent des écoquartiers dont les plus célèbres sont situés à Stockholm (Hammarby Sjöstad), à Hanovre, à Fribourg-en-Brigau (le quartier Vauban), à Malmö, à Londres (le quartier BedZED), à Dongtan (Chine), à Eva Lanxmeer (Pays-Bas) et à Abu Dhabi.

La popularité de ce concept est également très présente en France et en Suisse. Ainsi, plusieurs villes importantes de ces deux pays ont mis de l'avant des projets d'écoquartiers, parmi lesquels Besançon, Bordeaux, Genève, Grenoble, Lausanne, Lille, Mulhouse, Nantes, Paris, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg et Zurich. Cette vague se traduit également du côté nord-américain, parmi les premières villes à développer cette formule se trouvent Portland en Oregon, Greensburg au Kansas et Vancouver en Colombie-Britannique.

La réalisation d'un écoquartier, aussi appelé « quartier durable », s'articule notamment autour du concept de la mixité socioéconomique, culturelle et générationnelle tout en intégrant la concertation, respectant ainsi les principes de base du développement durable. En plus d'être multifonctionnel par la présence de commerces et services, l'écoquartier favorise l'accès aux activités sportives et culturelles ainsi qu'aux pôles d'emploi.

De l'élaboration à la phase d'exploitation, la réalisation d'un écoquartier résulte de l'action entreprise par une diversité d'acteurs. La participation des citoyens s'établit dès la conception du projet. En prenant ainsi part à la réflexion quant à leur futur lieu de vie, les citoyens sont incités à respecter les principes de fonctionnement de l'écoquartier. L'implication des citoyens est d'ailleurs essentielle à la réussite d'un écoquartier et peut se traduire par une gouvernance participative et éducative.

Afin de faciliter l'accessibilité aux différents services, l'écoquartier favorise la multifonctionnalité, ce qui se traduit par la mixité des usages à la réglementation de zonage. De plus, les écoquartiers se distinguent par l'intégration des espaces verts au développement du milieu.

Plusieurs municipalités du Québec ont également démontré une volonté de mettre de l'avant les principes de base d'un écoquartier dans le cadre de leur planification. D'ici quelques années, les plans d'urbanisme de plusieurs municipalités québécoises pourraient donc mettre la table pour l'émergence et le développement de nombreux écoquartiers.

Pour en savoir plus sur l'expérience française d'écoquartier, on peut consulter : <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

ENCADRÉ – L'importance grandissante des infrastructures numériques

En ce qui concerne les créneaux dynamiques et stratégiques de la nouvelle économie, les infrastructures de transport et de distribution des données numériques pourraient jouer un rôle significatif. En effet, la croissance des métropoles repose de plus en plus sur l'économie du savoir. Comme le souligne la *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016* rendue publique par le gouvernement du Québec en novembre 2011 : « ces technologies sont synonymes d'occasions d'affaires. Elles permettent d'importants gains de productivité, l'accès à de nouveaux marchés ainsi qu'à de nouveaux produits et services, tout en accélérant la course à la concurrence. Elles soutiennent la gestion des territoires, celle des ressources naturelles et celle des risques environnementaux »²³.

Selon une étude²⁴ réalisée en 2009 conjointement par la *Saïd Business School* de l'Université britannique d'Oxford et l'université espagnole d'Oviedo avec l'appui de la compagnie Cisco Systems Inc, la région de Montréal se classerait au 101^e sur 240 régions métropolitaines en matière de qualité de connexion à haut débit à l'Internet. Une autre étude publiée par le même groupe en 2010 montre que Montréal ne fait pas partie des 38 villes possédant la qualité de service à large bande « *to become smart and connected* »²⁵. En outre, la cartographie nationale de services à large bande des ménages non desservis ou mal desservis en juillet 2011 mise en ligne par Industries Canada²⁶ montre que certaines portions rurales du territoire de la Communauté n'auraient toujours pas accès à un service à large bande selon la définition d'Industries Canada (vitesse de transmission de 1,5 Mbps²⁷). Or, le Grand Montréal a tout à gagner dans la réalisation de grands projets d'aménagement numérique, mettant à profit les technologies de l'information et des communications (TIC) de pointe, pour appuyer efficacement les industries et ainsi renforcer la position stratégique de la métropole.

Un Grand Montréal qui se démarque par sa densité principalement en raison de sa ville-centre

Si, dans la grande majorité des villes nord-américaines, la présence croissante de l'automobile a contribué à développer des régions avec une urbanisation beaucoup plus diffuse, l'armature urbaine du Grand Montréal se distingue par une forme urbaine dense. Ainsi, près de 60 % de la population et des emplois sont concentrés dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville, qui comprend les parties centrales de Montréal, de Laval et de Longueuil. Plus de 90 % de la population est concentrée à l'intérieur d'un rayon de 30 kilomètres.

²³ http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/occupation_territoire/strategie_occupation.pdf

²⁴ http://globalnewsroom.cisco.com/easyir/customrel.do?easyirid=68390D717323E49B&version=live&prid=600550&releas_ejsp=custom_126®ion=BE&rscope=all

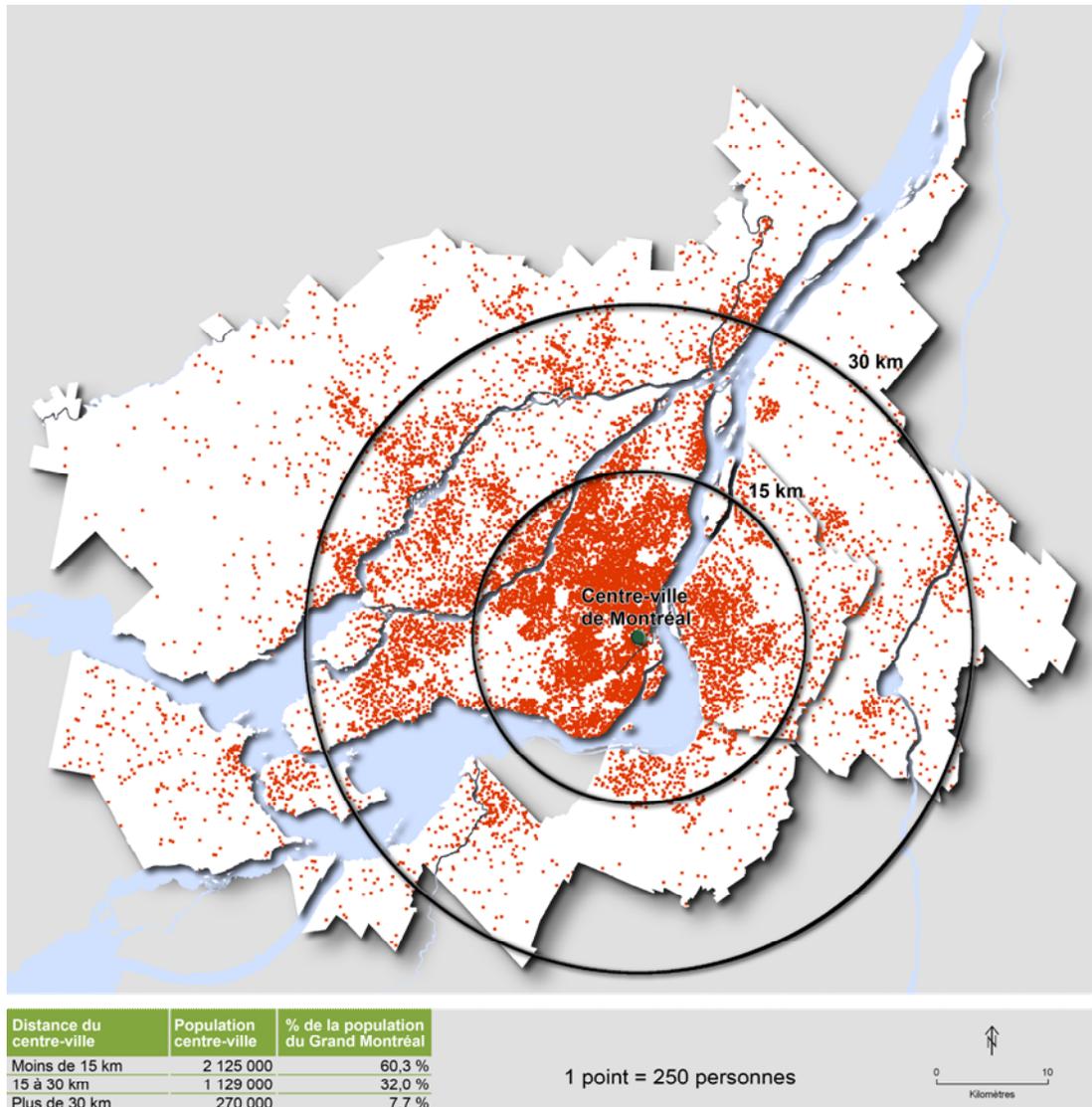
²⁵ <http://www.sbs.ox.ac.uk/newsandevents/Documents/BQS2010presentation.pdf>

²⁶ http://www.ic.gc.ca/eic/site/720.nsf/fra/h_50010.html

²⁷ http://www.ic.gc.ca/eic/site/719.nsf/fra/h_00004.html#Q3



CARTE 2 – L’urbanisation en lien avec la distance au centre-ville



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2006, Traitement : CMM, 2010

Cette densité observée à l'échelle de l'ensemble de la région repose principalement sur une ville-centre (la ville de Montréal) à très forte densité, qui regroupe une part importante de la population de la région et qui présente un parc de logements caractérisé par une forte présence de duplex et de triplex en rangées et par une faible proportion de maisons unifamiliales. La densité de population de la ville-centre de la région (4 458 habitants/km²) se démarque nettement de celle observée dans la majorité des villes-centres des 32 autres régions

métropolitaines nord-américaines comparables au Grand Montréal (moyenne de 2 930 habitants/km²)²⁸.

Le centre du Grand Montréal se distingue donc comme un territoire dense et mixte où convergent les différents modes de transport collectif à haute capacité. Il représente le plus important pôle de destination sur le territoire métropolitain. Si ce secteur constitue un territoire dont le développement est à maturité, il présente néanmoins des opportunités de redéveloppement.

Quant à l'aire urbanisée située à l'extérieur de la ville-centre (la ville de Montréal), elle présente, comme c'est le cas dans les autres régions d'Amérique du Nord, une densité de population beaucoup moins élevée que celle de la ville-centre. La densité hors ville-centre dans le Grand Montréal est de 1 240 habitants au kilomètre carré alors qu'elle est, en moyenne, de 1 100 habitants au kilomètre carré dans les 32 autres régions nord-américaines comparables.

Une croissance démographique sous le signe du vieillissement et de l'immigration

L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) a publié trois scénarios de projections démographiques dans le cadre de ses *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056 – Édition 2009* : un scénario de référence, un scénario faible et un scénario fort²⁹.

Selon le scénario de référence retenu par la Communauté, la population de la région devrait atteindre 4,3 millions d'habitants à l'horizon 2031. Cette croissance démographique représentera une augmentation d'environ 530 000 nouveaux habitants et de 320 000 nouveaux ménages pour le Grand Montréal entre 2011 et 2031.

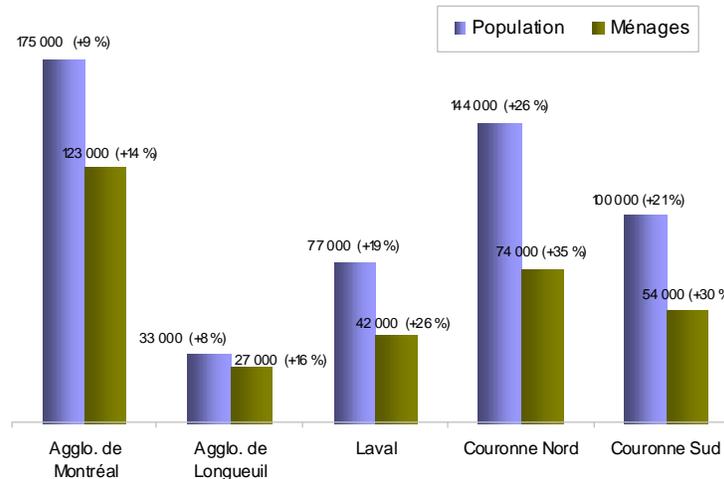
Toujours selon les projections démographiques de l'ISQ, c'est la couronne Nord, suivie de la couronne Sud et de Laval, qui devraient enregistrer les plus hauts taux de croissance au cours des prochaines années.

²⁸ Voir CMM, Portrait du Grand Montréal, Édition 2010.

²⁹ L'élaboration des hypothèses des différents scénarios a été faite sur la base des tendances passées et récentes de la fécondité, de la mortalité et de la migration tant interne qu'externe, en prenant en considération les facteurs qui pourraient entraîner des changements dans ces tendances. Dans le cas du Grand Montréal, soit le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, les projections de population à l'horizon 2031 prévoient 4 millions pour le scénario faible, 4,3 millions pour le scénario de référence et 4,6 millions pour le scénario fort.



GRAPHIQUE 2 – Croissance prévue de la population et des ménages du Grand Montréal, par grand secteur, 2011-2031

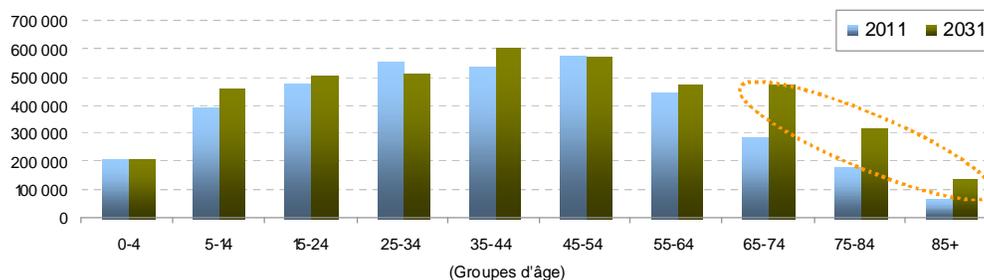


Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009. Traitement : CMM, 2011.

En nombre absolu, c'est plutôt l'agglomération de Montréal qui devrait accueillir le plus grand nombre de nouveaux ménages (123 000), suivie de la couronne Nord (74 000 ménages), de la couronne Sud (54 000 ménages), de Laval (42 000 ménages) et, finalement, de l'agglomération de Longueuil (27 000 ménages).

Par ailleurs, le Grand Montréal connaîtra un ralentissement de la croissance démographique à partir de 2016 qui entraînera un vieillissement plus rapide de sa population. Selon les estimations de l'ISQ, près d'une personne sur quatre (22 %) de la population du Grand Montréal aura 65 ans et plus en 2031 alors que cette proportion était estimée à 15 % en 2011³⁰.

GRAPHIQUE 3 – Projection de la population du Grand Montréal par groupes d'âge, 2011-2031



Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009. Traitement : CMM, 2011.

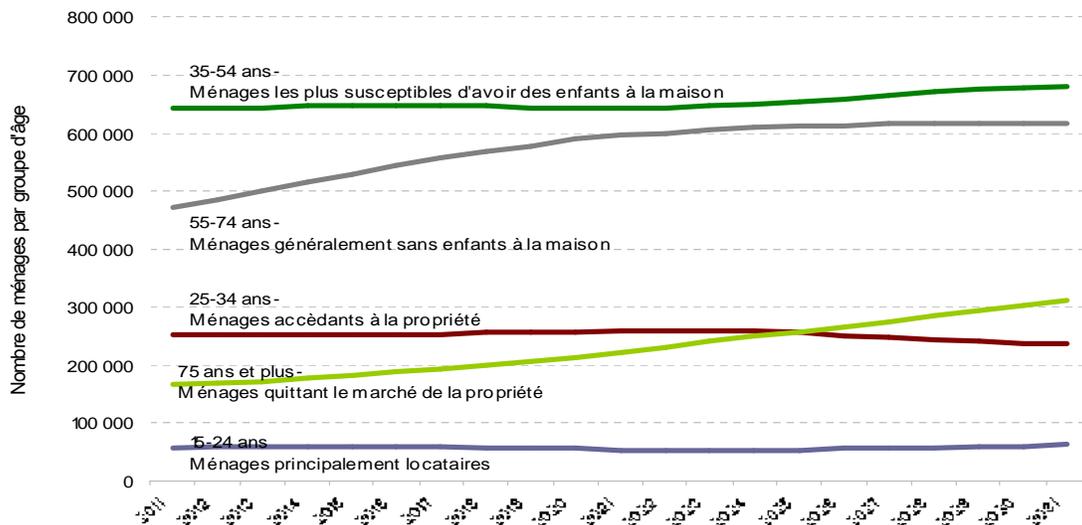
³⁰ Les populations qui vieillissent sont des populations qui vivent plus longtemps et en bonne santé. Elles ont maintenant un niveau de vie plus élevé, des demandes de loisirs et de consommations spécifiques et elles sont largement motorisées.

Les ménages de 55 à 74 ans, composés en grande proportion de couples ou de personnes seules sans enfants à la maison verront leur nombre augmenter de 146 000 ménages d'ici 2031, dont 126 000 d'ici 2021. Les ménages de 75 ans et plus, soit ceux les plus enclins à quitter le marché de la propriété individuelle pour chercher un logement sur le marché du logement collectif, notamment en résidence pour personnes âgées, devraient augmenter de 149 000 ménages, dont 92 000 entre 2021 et 2031.

Le nombre de ménages de 25 à 34 ans, soit la principale cohorte des accédants la propriété, restera relativement constant au cours des prochaines années. Leur nombre pourrait diminuer de 21 000 ménages entre 2021 et 2031. Le groupe des 35 à 54 ans, soit le groupe le plus susceptible d'avoir des enfants à la maison, demeurera également relativement stable, bien qu'il connaîtra une croissance d'environ 38 000 ménages entre 2021 et 2031.

Au final, des 320 000 ménages supplémentaires prévus d'ici 2031, 295 000 (92 %) seront de petites tailles dont le principal soutien est âgé de 55 ans et plus.

GRAPHIQUE 4 – Croissance des ménages totaux et des ménages de 55 ans et plus, 2011-2031



Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009* et Statistique Canada, *Recensement 2001*. Traitement : CMM, 2011.



TABLEAU 6 – Croissance du nombre de ménages, 2011-2031

Secteur géographique	Croissance des ménages entre 2011 et 2031					
	2011-2021		2021-2031		2011-2031	
	55 ans et +	total	55 ans et +	total	55 ans et +	total
Agglomération de Montréal	69 300	67 500	48 300	55 300	117 600	122 900
Agglomération de Longueuil	20 700	16 200	9 300	10 400	30 000	26 600
Laval	22 400	23 600	14 800	18 300	37 100	41 900
Couronne Nord	39 700	43 800	22 200	29 900	61 800	73 700
Couronne Sud	31 200	32 900	17 500	21 400	48 700	54 300
Grand Montréal	183 200	184 100	112 100	135 300	295 300	319 400

Par ailleurs, il faut souligner que près de 60 % de la croissance de la population du Grand Montréal devrait provenir de l'immigration. Le nombre d'immigrants demeurant dans la région passera de 760 000 en 2006 à 1 483 000 en 2031. Cette croissance du nombre d'immigrants se fera à un rythme de 2,7 % par an, soit 4,5 fois plus rapidement que la population née au Canada (0,6 % par an). La part de la population immigrante passera de 20,7 % en 2006 à 30,3 % en 2031³¹.

Les personnes nées en Europe forment le plus important contingent d'immigrants en 2006 (253 000, pour la CMM). En 2031, ce sont les personnes en provenance d'Asie et d'Afrique qui formeront les deux plus importantes cohortes d'immigrants.

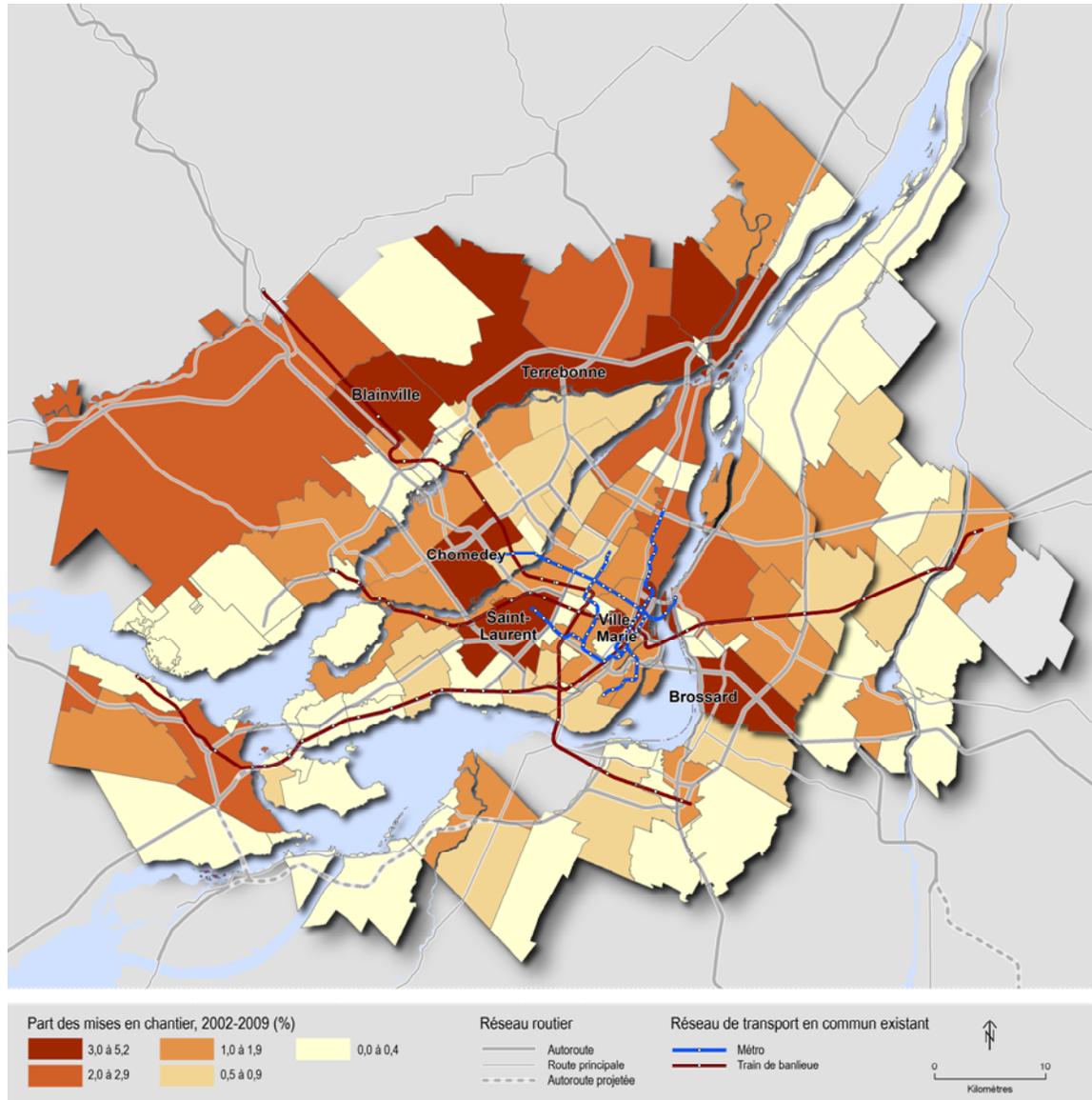
Un marché de l'habitation qui offre de plus en plus des produits de haute densité

Depuis la fin des années 1990, le Grand Montréal a connu, dans chacun de ses cinq secteurs géographiques, une augmentation importante des mises en chantier résidentielles.

Pour la période 2002 à 2009, durant laquelle la construction résidentielle a été particulièrement importante, il s'est construit un peu plus de 175 000 nouveaux logements dans la région. La plus forte proportion de ces logements, soit le tiers (33 %), a été construite dans l'agglomération de Montréal. Pour la même période, 25 % des constructions résidentielles ont été mises en chantier dans la couronne Nord, 19 % dans la couronne Sud, 13 % à Laval et 10 % dans l'agglomération de Longueuil.

³¹ Statistique Canada (2010). Projections de la diversité de la population canadienne, 2006-2031. 71 p.

**CARTE 3 – Part de marché des mises en chantier dans le Grand Montréal (%)
selon le secteur géographique, 2002-2009**



Source : SCHL, compilation spéciale à partir des enquêtes sur les mises en chantier 2004 à 2010. Traitement : CMM, 2010.

Ces dernières années, le marché de la construction résidentielle s'est transformé pour s'orienter davantage vers des produits à plus forte densité. Ainsi, la part de marché des condominiums et des résidences pour personnes âgées (appartements) a fortement augmenté, passant de 42 % de l'ensemble des mises en chantier en 2002 à 63 % en 2009.

Dans l'agglomération de Longueuil, à Laval et dans les couronnes, secteurs caractérisés par une forte présence de maisons individuelles, le marché de l'habitation s'est diversifié au cours des

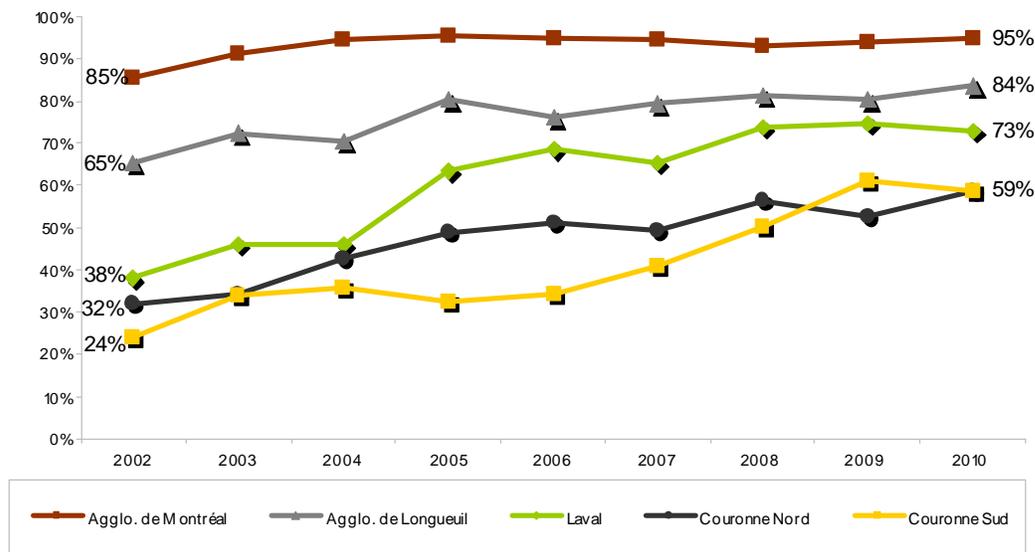


dernières années et on y observe une forte augmentation de la part de marché des logements à forte densité.

L'augmentation de la valeur foncière, l'évolution démographique projetée pour les prochains 20 ans ainsi que les nouveaux modes de vie laissent d'ailleurs entrevoir une diversification accrue du marché immobilier. La baisse de la fécondité et l'augmentation constante des ménages d'un adulte, dans un contexte de vieillissement des baby-boomers qui, avec le départ de leurs enfants, n'habiteront plus que des « nids vides » sont autant de facteurs qui devraient influencer, au cours des prochaines années, une diversification des espaces actuellement dominés par la maison unifamiliale³².

Le développement urbain ne peut donc plus être envisagé selon une vision dichotomique de l'espace opposant la maison unifamiliale en banlieue au logement urbain dense du centre. D'ailleurs, en 2009, pour la première fois dans l'histoire du développement résidentiel des couronnes, les logements en appartement ont obtenu une part de marché sensiblement égale à celle des maisons individuelles.

GRAPHIQUE 5 – Proportion des mises en chantier de logements à moyenne et à forte densité (appartements, maisons jumelées ou en rangées), par secteur, 2002-2010



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, Enquêtes sur les mises en chantier 2002 à 2009, compilation spéciale. Traitement : CMM, 2011.

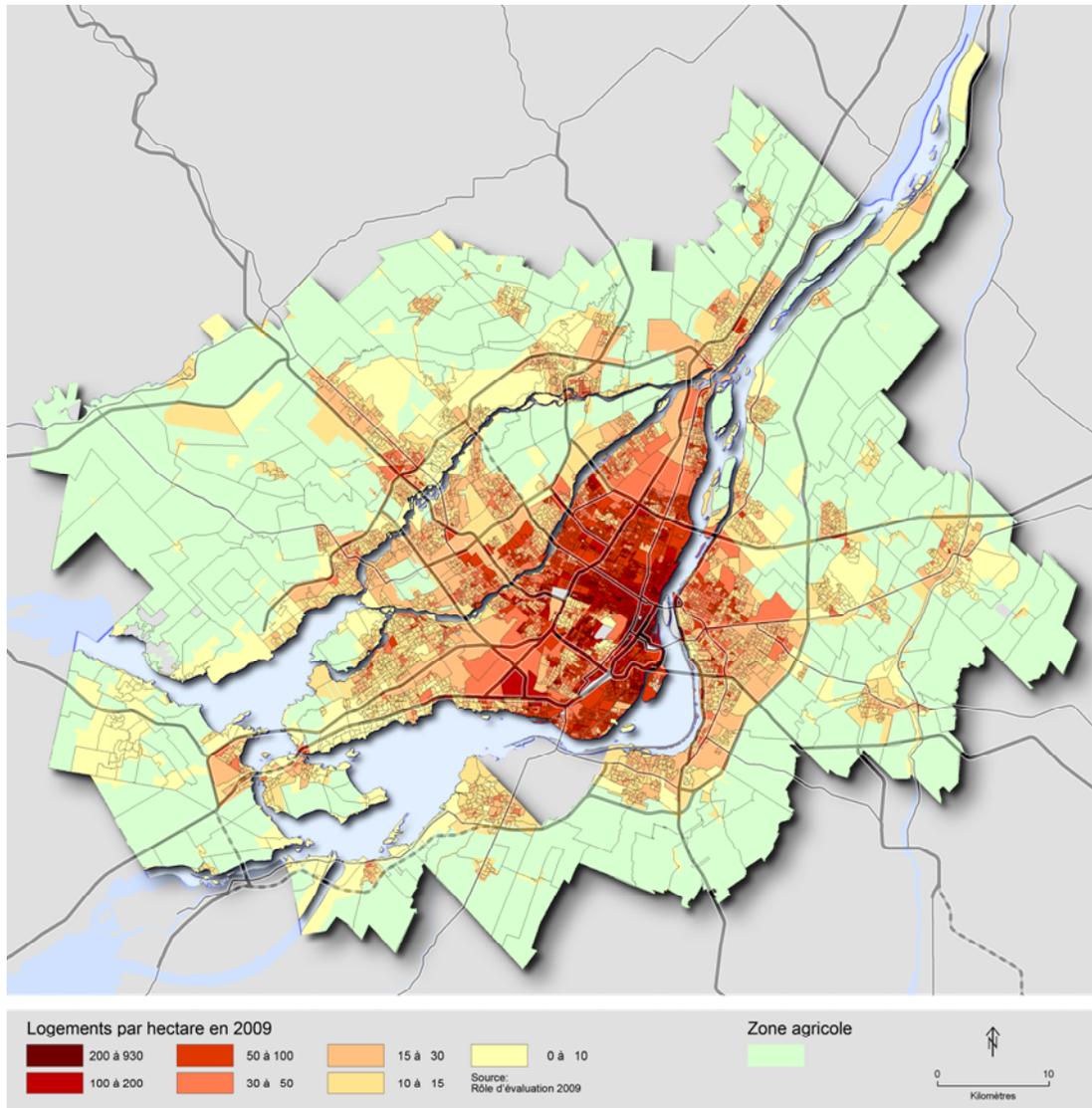
Cette transformation du marché de l'habitation se traduit par une augmentation de la densité brute moyenne de l'espace résidentiel. Ainsi, l'agglomération de Montréal a une densité moyenne

³² GILL, D. (2002). Chapitre 7. *Les perspectives du marché résidentiel montréalais*. Dans, LEWIS, P., BARCELO, M., LARRIVÉE, C. « Améliorer la mobilité en aménageant autrement - Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud ». p. 95-107.

de 48,1 logements à l'hectare, la ville de Laval de 21 logements à l'hectare, l'agglomération de Longueuil de 22 logements à l'hectare, la couronne Nord de 12,9 logements à l'hectare et la couronne Sud de 10,7 logements à l'hectare³³.

Le plan ci-dessous illustre cette densité pour les municipalités du Grand Montréal.

CARTE 4 – Estimation de la densité brute moyenne de l'espace résidentiel construit



³³ Cette densité a été calculée à partir du rôle d'évaluation 2010. La superficie développée brute est obtenue en multipliant la superficie développée nette par 1,25 afin de tenir compte de l'espace occupé par les parcs, les rues et les autres usages.



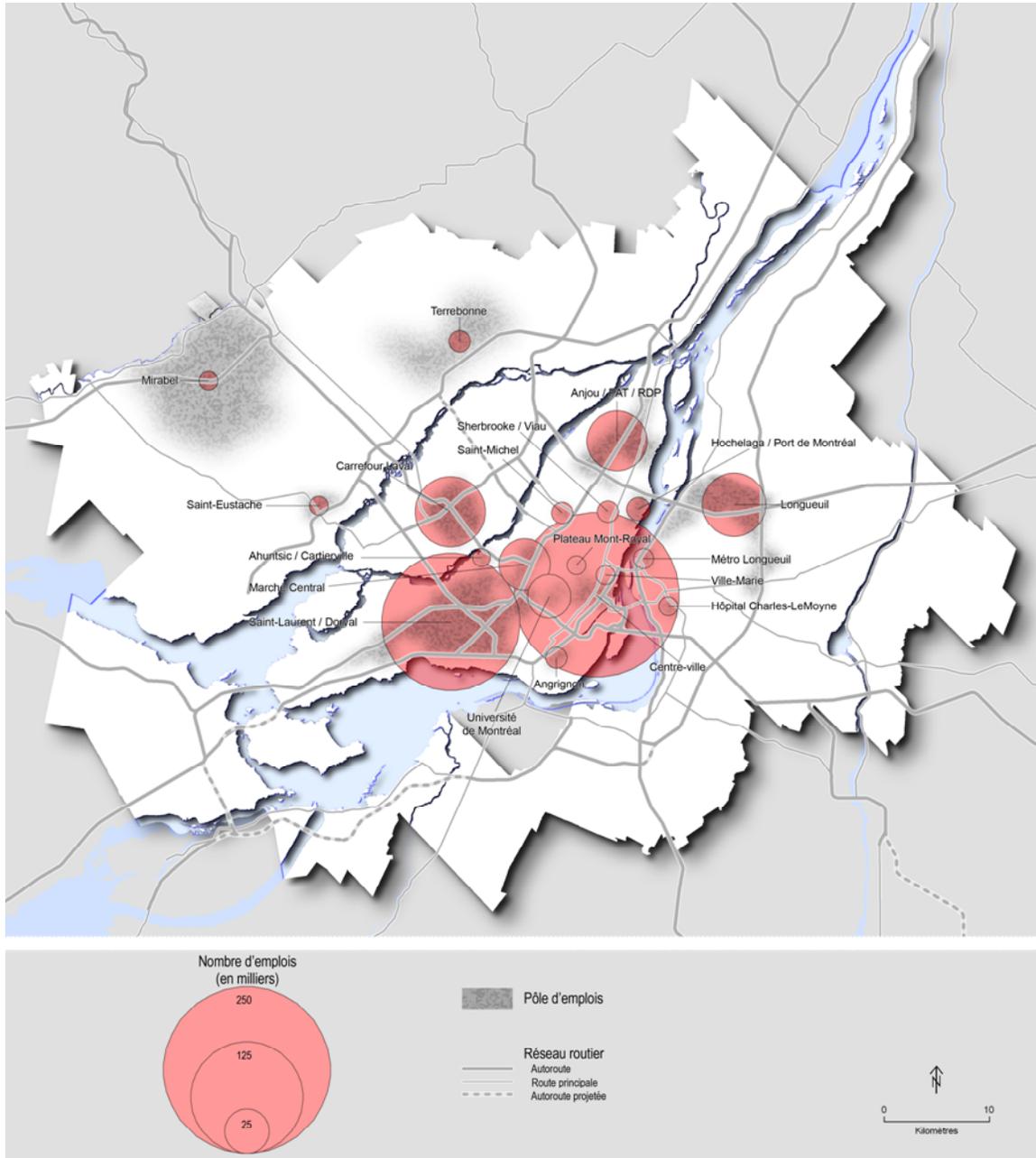
Une répartition polycentrique de l'emploi métropolitain

Les quelque 1,7 million d'emplois de la région métropolitaine sont répartis de façon polycentrique : ces pôles se distinguent tant par leur importance, la densité d'emploi que par les secteurs d'activités économiques qui y prédominent.

Un pôle d'emploi est défini comme une concentration d'emplois dans une zone dont la vocation est principalement économique³⁴. On retrouve sur le territoire métropolitain 19 pôles d'emplois qui concentrent près de 680 000 emplois en 2006, soit près de 39 % de l'emploi métropolitain. Ces pôles occupent une superficie de 377 Km², soit près de 10 % de l'ensemble du territoire.

³⁴ Les pôles d'emplois, établis sur la base des secteurs de recensement, présentent une concentration importante d'emplois d'un minimum de 5 000 emplois dans un territoire dont la vocation est principale économique (c'est-à-dire dont le rapport entre l'emploi et la population active qui y réside est supérieur à 1). Un pôle primaire comprend au moins un secteur de recensement avec plus de 12 500 emplois. Un pôle secondaire comprend au moins deux secteurs adjacents de 5 000 emplois alors qu'un pôle tertiaire ne contient qu'un secteur de plus de 5 000 emplois. Les pôles d'emplois ont été définis à l'aide de la méthodologie élaborée et utilisée dans les études « Localisation de l'emploi : territoire de la CMM, de la RMR et des MRC avoisinantes en 1996 et 2001 ». Le Cahier métropolitain *L'emploi dans la Communauté métropolitaine de Montréal, 2003* présente la méthodologie et une synthèse des résultats. Les cartes 5 et 6 illustrent ces pôles de façon conceptuelle.

CARTE 5 – Pôles d’emplois



On distingue trois types de pôles : primaire, secondaire et isolé. Les pôles les plus importants sont situés au centre de l'agglomération (centre-ville, Saint-Laurent/Dorval, Anjou, Laval, Longueuil). Des pôles de moindre importance en termes de nombre d'emplois, se retrouvent dans l'ensemble du territoire



Le tableau 7 identifie l'ensemble des pôles d'emplois du Grand Montréal selon les données 2006.

TABLEAU 7 – Pôles d'emplois, 2006

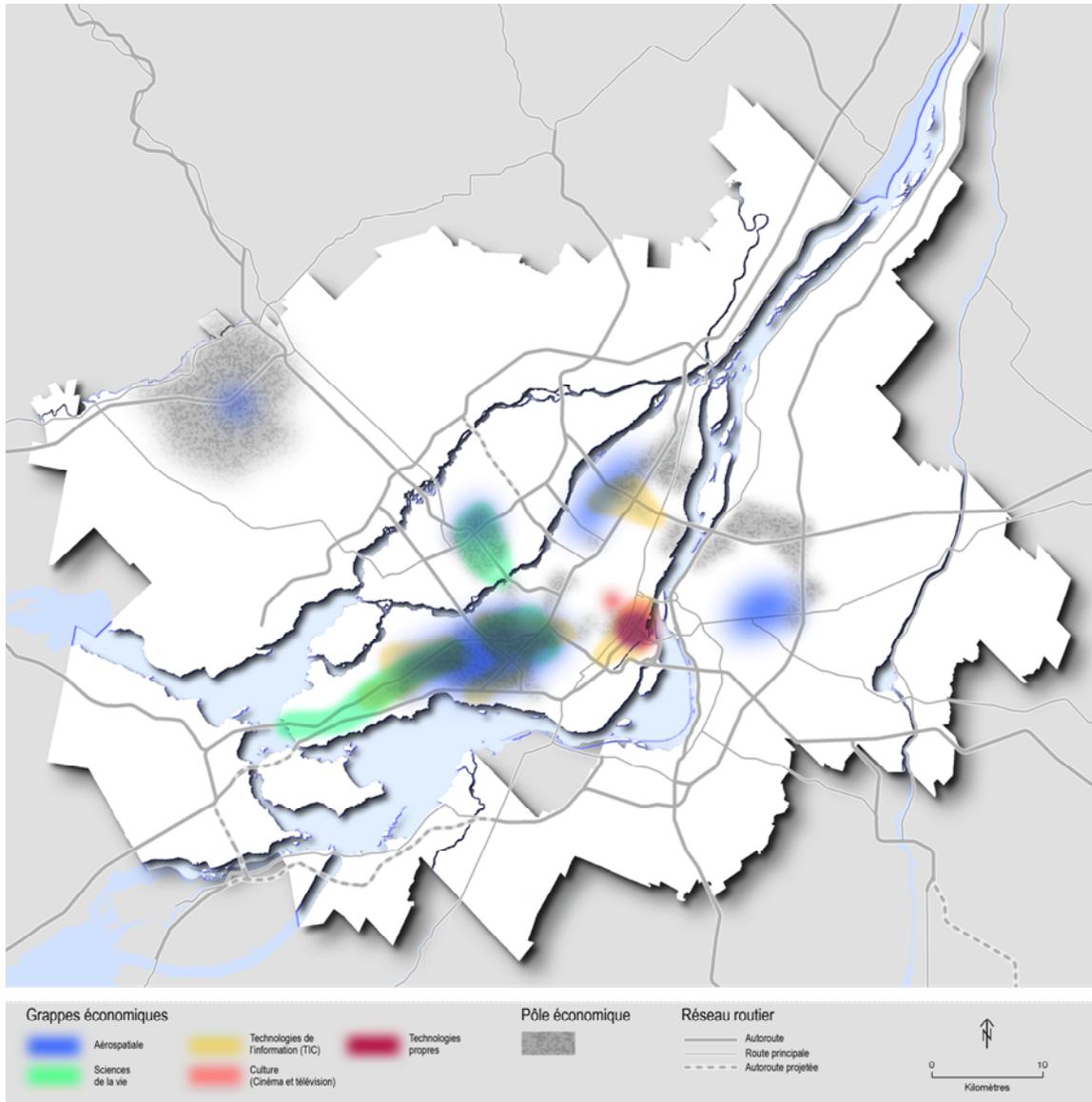
	Emplois	% de l'emploi concentré dans des pôles	% de l'emploi métropolitain
PRIMAIRE	527 875	78%	30%
Centre-ville	243 605	36%	14%
Saint-Laurent/Dorval	188 950	28%	11%
Laval	54 030	8%	3%
Anjou	41 290	6%	2%
SECONDAIRE	75 740	11%	4%
Longueuil	28 850	4%	2%
Université de Montréal	23 895	4%	1%
Marché central	22 995	3%	1%
ISOLE	73 275	11%	4%
Port de Montréal/Hochelaga	7 850	1%	0%
Saint-Michel	6 700	1%	0%
Terrebonne	6 660	1%	0%
Angrignon	6 615	1%	0%
Sherbrooke/Viau	6 420	1%	0%
Métro Longueuil	6 270	1%	0%
Plateau Mt-Royal	5 770	1%	0%
Saint-Eustache	5 740	1%	0%
AÉROPORT/Mirabel	5 515	1%	0%
Ville-Marie	5 320	1%	0%
Hopital Ch. Lemoyne	5 275	1%	0%
Ahuntsic	5 140	1%	0%
TOTAL PÔLES	676 890	100%	39%
CMM hors-pôles	1 031 970		
Total CMM	1 708 860		

Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2006, traitement CMM, 2010.

En regard des objectifs de consolidation des pôles et d'amélioration de leur accessibilité, tous les pôles d'emplois n'ont pas la même importance stratégique et certains pôles auraient une vocation plus régionale que métropolitaine.

Soulignons de plus, que les pôles ainsi définis accueillent de façon privilégiée les grappes industrielles métropolitaines visées par le Plan de développement économique adopté le 17 février 2005 et mis à jour en 2010.

CARTE 6 – Pôles économiques et grappes industrielles





Une croissance de 7 500 emplois par année conjuguée à une transformation de l'économie qui consomme moins d'espace³⁵

Au total, l'emploi dans la CMM passera de 1,809 million, en 2011, à 1,956 million en 2031, soit une augmentation de près de 150 000 emplois sur 20 ans, ou près de 7 500 emplois par année³⁶. Le taux de chômage devrait diminuer au cours des 20 prochaines années. Selon l'ISQ, la population de 15 à 64 ans (qui forme le noyau principal de la population active) n'augmentera que de 70 000 personnes, soit 80 000 personnes de moins que ce qui est prévu au niveau de l'emploi.

L'emploi ralentira dans toutes les composantes régionales et les MRC de la CMM. Parmi les secteurs géographiques de la région, c'est l'Île de Montréal qui affichera la croissance de l'emploi la plus faible entre 2011 et 2031 (avec en fait un taux de croissance nul) tandis que la couronne Nord affichera la croissance la plus forte, soit à 0,2 % par année. Ce résultat se vaudra en fait une continuité des tendances récentes puisque la couronne Nord a affiché la croissance la plus rapide de l'emploi entre 2001 et 2006 (3,8 % par année) alors que l'Île de Montréal a vu sa croissance de l'emploi se chiffrer à 0,6 % par année au cours de la même période. L'évolution démographique fort divergente entre la couronne Nord et l'Île de Montréal expliquait déjà cet écart considérable entre les taux de croissance enregistrés par chaque région de 2001 à 2006 et demeurera une cause importante de la divergence à long terme.

En matière de croissance de l'emploi, les tendances qui se dégagent sont résumées ci-dessous :

- La part de l'emploi qui revient aux industries productrices de biens continuera de s'effriter, passant de 16,4 % en 2011 à 14,3 % en 2031.
- La poursuite du développement des pays émergents tels que la Chine et l'Inde fera en sorte que le secteur manufacturier subira la plus forte diminution de sa part de l'emploi, de 12,1 % en 2011 à 10,6 % en 2031.
- Les industries les plus sensibles à la croissance globale de la population, comme la construction, le commerce de gros, le commerce au détail et les finances et assurances, verront leur part de l'emploi stagner ou même décliner.
- L'industrie qui a le lien le plus étroit avec une population vieillissante, à savoir les soins de santé et l'assistance sociale, affichera une croissance importante de sa part de l'emploi total alors que celle-ci passera de 11,8 % à 13,3 % entre 2011 et 2031.
- Les secteurs ayant un lien avec une société qui comptera un plus grand nombre de retraités ayant plus de temps libre, comme le secteur des arts, spectacles et loisirs et celui de l'hébergement et des services de restauration, afficheront aussi une progression significative de leur part de l'emploi au cours des 20 prochaines années.
- Finalement, l'économie de la CMM devra continuer de pousser vers de nouveaux secteurs de fine pointe pour poursuivre sa progression, ce qui explique qu'une forte progression de la

³⁵ Cette section s'appuie sur : *Conference Board du Canada*, 2011, Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, p. 16-18.

³⁶ Il faut noter que cette estimation a été réalisée par le *Conference Board du Canada* pour le territoire de la CMM. Les données du tableau 8 correspondent pour leur part au territoire de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal.

part de l'emploi dans le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques devrait survenir. Cette dernière passera de 10,1 % à 10,7 % entre 2011 et 2031, soit la plus forte hausse parmi tous les secteurs.

Les couronnes Nord et Sud et, à un niveau moindre, l'agglomération de Longueuil, subiront les contrecoups de la réduction de la part des industries productrices de biens au cours des 20 prochaines années. Dans chacune des couronnes, la part de l'emploi du secteur de la production de biens dans l'emploi total était d'environ 22 % en 2011, comparativement à 16 % pour l'ensemble de la CMM et 14 % sur l'Île de Montréal. De même, l'Île de Montréal sera favorisée par la poussée de l'emploi dans des secteurs tels que la santé et l'assistance sociale et les services professionnels, scientifiques et techniques. Malgré ces développements, la croissance globale de l'emploi sera plus rapide dans la couronne Nord et la couronne Sud que sur l'Île de Montréal au cours des 20 prochaines années, puisque la croissance de la population sera plus forte dans les couronnes.

Cette croissance de l'emploi doit être mise en perspective avec la tertiarisation de l'économie qui a pour effet de diminuer la pression sur la consommation en espace.

Ainsi, les grands enjeux relatifs à la consolidation des grands pôles économiques portent, d'une part, sur le développement et le redéveloppement des espaces économiques et, d'autre part, sur le maintien de corridors de transport efficaces en liens avec les marchés continentaux ainsi qu'avec les bassins de main-d'œuvre sur son territoire (espaces résidentiels).

TABLEAU 8 – Évolution de l'emploi total et part du manufacturier 1987-2010, en milliers, RMR de Montréal¹

	1987	1991	2001	2003	2005	2007	2009	2010
Emploi total	1 510,0	1 497,8	1 699,9	1 788,3	1 823,5	1 902,6	1 880,4	1 932,4
Manufacturier	299,9	282,3	311,2	289,3	285,4	243,1	247,6	235,5
Part du manufacturier (%)	19,9	18,8	18,3	16,2	15,7	12,8	13,2	12,2

¹ Source : Statistique Canada, Enquête sur la population active. Traitement : CMM, 2010.

La diminution constante de l'économie industrielle à l'échelle nord-américaine n'a pas épargné la grande région de Montréal. Les données récentes sur le sujet le confirment. La proportion de l'emploi industriel dans le Grand Montréal se situe en 2010 à 12,2 % comparé à 19,9 % en 1987, soit une baisse de 38 %. Ce phénomène s'inscrit dans une tendance nord-américaine où les activités économiques se caractérisent de plus en plus par des activités de services à la population et aux entreprises.

Par ailleurs, la transformation des économies vers des activités de services, combinée à la crise économique de 2008, a eu des impacts importants sur la disponibilité des espaces industriels sur l'ensemble du continent nord-américain. Dans le cas plus spécifique de la grande région de Montréal, le taux d'inoccupation des espaces industriels se chiffrait à 10,3 % en 2010 comparativement à 2,2 % en 2000.



TABLEAU 9 – Taux d'inoccupation des espaces industriels (%), 2000, 2004 à 2011

Secteur géographique	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Agglomération de Montréal		7,5	7,7	7,7	8,4	9,0	10,3	10,5	10,1
Laval		6,5	6,6	10,1	8,8	11,0	10,8	8,2	8,3
Agglomération de Longueuil	Nd	9,6	5,5	5,8	6,6	7,0	6,6	9,3	8,5
Couronne Nord							35,7*	17,6*	19,1*
RMR de Montréal	2,2	7,6	7,5	7,7	8,2	9	10,4	10,3	10
Canada	3,4	5,6	5	5,4	5,7	6,3	8,1	7,4	6,9

Source : CB Richard Ellis. Les données de 2011 sont pour le 2^e trimestre.

Traitement : CMM.

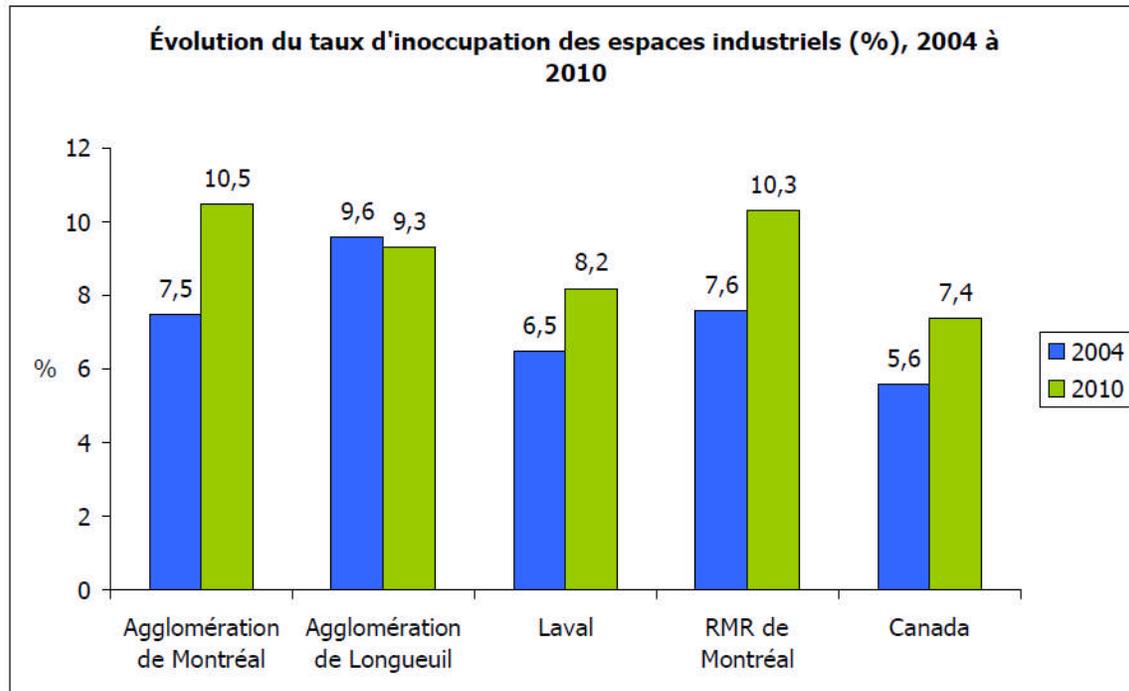
*Inventaire estimé

Les données pour la couronne Sud n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du PMAD.

L'industrie manufacturière des couronnes est façonnée par deux tendances contraires. D'une part, la forte hausse du prix des terrains a poussé les manufacturiers hors du centre de Montréal vers la périphérie, ce qui a stimulé la demande d'espaces industriels. D'autre part, elle subit une désindustrialisation massive de la région métropolitaine, qui freine la demande de locaux industriels et fait grimper l'inoccupation. Le résultat est une stagnation de l'emploi des entreprises manufacturières de la couronne Nord, qui recule de 1,9 % entre 2003 et 2010 selon les estimations tirées du Registre des entreprises du Canada.

La couronne Nord a le taux d'inoccupation industriel le plus élevé de la région métropolitaine. La société de courtage immobilier CB Richard Ellis (CBRE) l'estimait à 35,7 % à la fin de 2009 (sur un parc immobilier de 5,7 millions de pieds carrés) et à 17,6 % à la fin de 2010 (sur un parc de 7,5 millions de pieds carrés). Comme CBRE a commencé à couvrir la couronne Nord en 2009, sa couverture du stock de locaux industriels est incomplète et le taux d'inoccupation est une approximation du taux réel. Cependant, l'indication qu'elle donne d'un marché immobilier en surplus est réelle.

GRAPHIQUE 6 – Évolution du taux d'inoccupation des espaces industriels (%) de la RMR de Montréal, 2000-2010



Source : CB Richard Ellis. Traitement : CMM

ENCADRÉ - Vers une stratégie de mise en valeur des espaces industriels

En 2004, la Communauté réalisait une étude en collaboration avec le Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc concernant l'évolution de l'occupation industrielle. Cette étude démontrait notamment le lien entre les phases de développement urbain et l'occupation industrielle.

Ainsi, la région métropolitaine a été d'abord caractérisée par une première industrialisation de Montréal jusqu'en 1950. Par la suite, soit entre 1950 et 1971, les activités industrielles ont émergé dans les couronnes ainsi qu'à Laval et à Longueuil. La phase plus récente soit entre 1972 et 1999, les secteurs industriels ont fait l'objet de consolidation sur l'île de Montréal et d'expansion dans les couronnes Nord et Sud. Ce rapport démontre donc que les activités industrielles se sont graduellement développées et déplacées au fil des années.

En 2009, la Société de développement économique de Thérèse-De Blainville prenait l'initiative de mettre de l'avant une étude visant à caractériser les espaces industriels considérés comme disponibles pour le développement. Le but de cette étude était de détailler la caractérisation afin d'identifier les contraintes qui freinaient le développement de ces espaces.

La Communauté est consciente de la présence de contraintes freinant le développement des espaces industriels. Dans ce contexte, afin d'assurer une utilisation optimale des espaces



industriels sur son territoire, la Communauté a entrepris, à l'automne 2011, deux études afin d'approfondir, d'actualiser et de préciser cette question.

La première étude réalisée par le *Conference Board du Canada* vise à déterminer précisément la demande en terrains à vocation économique (industriel et commercial) sur le territoire de la Communauté d'ici 2031 selon trois scénarios : pessimiste, de base, optimiste.

La deuxième étude, réalisée par la firme Plania, vise la connaissance de la demande en terrains à vocation industrielle et à préciser les mesures d'atténuation liées aux contraintes identifiées dans l'étude de la Société de développement économique de Thérèse-De Blainville de façon à permettre le développement optimal de ces espaces.

Ces études permettent d'établir que les besoins en espaces industriels s'établissent à près de 3 200 ha au total. Pour sa part, en excluant l'île de Montréal, et en incluant les terrains qui devront faire l'objet d'une mise en valeur, l'offre s'élève à près de 3 300 ha.

De manière générale, les résultats préliminaires de l'étude Plania démontrent que plus de la moitié des espaces industriels nets disponibles (55,76 %) ne sont grevés d'aucune contrainte. Les contraintes de tenure représentent 19 % de l'ensemble des contraintes, les contraintes techniques près de 13 % et les contraintes d'insertion près de 13 %. Précisons que les terrains ayant des contraintes naturelles ont été retirés d'emblée.

Les mesures pour revaloriser les terrains faisant l'objet de contraintes pourront notamment se traduire par l'établissement de dérogations, la réalisation de zones tampons, la réalisation d'études et de programmes spécifiques (ex. : hydrogéologie, décontamination), l'identification de mesures incitatives, l'établissement de mesures compensatoires, la conclusion d'ententes, etc.

Les études préliminaires actuelles indiquent que l'offre de terrains industriels est suffisante pour répondre aux besoins à court terme. La demande à moyen et long terme pourra être comblée en recourant aux mesures d'atténuation qui permettront de viabiliser les terrains faisant l'objet de contraintes.

Une stratégie sur la mise en valeur des espaces industriels sera élaborée dans le cadre du plan d'action du PMAD.

Vers une rationalisation de l'appareil commercial

En ce qui a trait à l'appareil commercial du Grand Montréal, ce dernier comprend 16 grands pôles commerciaux, qui ont été identifiés en 2009 dans le cadre de l'étude *Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective*³⁷.

Selon l'étude de la firme Altus Géocom, réalisée pour le compte de la Communauté, les pratiques d'affaires évolueront au cours des prochaines années selon quatre grandes tendances :

- La pression accrue à la réduction des coûts liée au ralentissement de la croissance démographique et au vieillissement de la population.
- Le passage du marketing de masse au marketing de niche lié à l'effritement de la classe moyenne, l'évolution des technologies et un marché de plus en plus fragmenté et complexe en termes de styles de vie.
- La diversification des canaux de distribution notamment par un accroissement des ventes en ligne.
- L'importance de l'expérience d'achat afin de tirer son épingle du jeu dans un marché qui se complexifie.

En fonction de l'évolution des pratiques d'affaires, le paysage commercial devrait quant à lui évoluer comme suit :

- Un plafonnement du stock commercial global compte tenu de l'attrition de la demande et le vieillissement de la population.
- Une diminution des grandes surfaces standardisées pour laisser place à des moyennes et petites surfaces plus adaptées aux marchés locaux.
- Un remplacement graduel du centre commercial par des centres multifonctionnels où l'on ira non seulement magasiner mais aussi vivre, travailler et se divertir.

Ainsi, au cours des prochaines années, on devrait assister à une rationalisation de l'appareil commercial du Grand Montréal. Ceci devrait se traduire par une pression moindre pour le développement à des fins commerciales de grands terrains vacants sis à l'extrême périphérie et, dans les marchés en déclin (démographique et/ou économique) on assisterait à la fermeture de « big box » moins performantes, des problématiques d'inoccupation sur certaines artères et la désuétude des centres commerciaux.

Une croissance de la population et des emplois dans un contexte où l'espace disponible est limité

En 2011, plus de 17 000 hectares d'espaces disponibles ont été recensés en zone blanche dont un peu plus de 15 000 hectares sont compris dans les périmètres d'urbanisation (PU) régionaux en vigueur. Les espaces disponibles regroupent les terrains vacants et, pour Montréal et Longueuil, les espaces pouvant être redéveloppés, notamment des bâtiments existants ayant servi à des fins industrielles et commerciales et pouvant être reconvertis à des fins résidentielles

³⁷ Altus Géocom (2009). *Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective*. 47 p.



ou redéveloppés à des fins économiques. Au total, la superficie estimée des espaces à redévelopper s'élève à 1 655 hectares pour le résidentiel et à 1611 hectares pour l'économique.

TABLEAU 10 – Espaces disponibles à vocation résidentielle et économique, 2011

Secteurs	Résidentiel		Économique		Total ha
	ha		ha		
	PU	Hors PU	PU	Hors PU	
Agglomération de Montréal	2 070 ¹		2 450 ²		4 520
Laval	930		714		1 644
Agglomération de Longueuil	1 461 ³		1 064 ⁴		2 525
Couronne Nord	1 234	1 513	859	542	4 148
Couronne Sud	2 482	134	1 724	11	4 351
CMM	8 177	1 647	6 811	553	17 188

Source : Données tirées des propositions soumises par les partenaires dans le cadre du PMAD (pour Laval les données sont tirées du fichier sur les espaces vacants transmis à la CMM)

Notes :

1. Comprend les espaces propices à la construction de logements (720 hectares) ainsi que les espaces à consolider ou à transformer où, selon une hypothèse retenue, 50 % des 2 700 ha de la superficie disponible dans ces espaces pourraient accueillir une fonction résidentielle.

2. Comprend 50 % des 2700 ha de la superficie des espaces à consolider ou à transformer.

3. Comprend les espaces résidentiels vacants ainsi que les espaces de redéveloppement résidentiel et 50 % des espaces de redéveloppement mixte.

4. Comprend 50 % des espaces de redéveloppement mixte

Entre 2003 et 2005, la Communauté a lancé une enquête auprès de toutes les municipalités du Grand Montréal afin de dresser un inventaire des espaces potentiels à réhabiliter. À l'époque, près de 90 sites potentiels avaient été identifiés totalisant plus de 3 500 hectares. Ces espaces représentent un potentiel de transformation et une source de richesse fort intéressante bien qu'ils soient grevés de contraintes non négligeables qui requièrent des efforts importants de la part des différents acteurs en termes de planification, d'études préalables et de financement des opérations de requalification. Le PMAD propose donc une mise à jour de cette enquête et une stratégie de mise en valeur de ces sites afin de pouvoir en exploiter le plein potentiel.

La réhabilitation des terrains à redévelopper exige néanmoins des ressources financières et techniques importantes. Dans ce contexte, les municipalités devront pouvoir compter sur un appui important du gouvernement du Québec. Ainsi, des programmes d'aide à la mise en œuvre du PMAD devront être adoptés. À titre d'exemple, on peut penser à des programmes :

- de rénovation de quartiers anciens;
- de mise à niveau des infrastructures dans des quartiers plus denses;
- de revitalisation des terrains contaminés;
- d'appui à la conception et à la réalisation de quartiers à haute valeur architecturale et de design.

À cet égard, l'intention énoncée par le gouvernement du Québec dans sa nouvelle *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016*, rendue publique en novembre 2011, de mettre de l'avant des mesures afin de soutenir une urbanisation plus écoresponsable apparaît prometteuse quant à l'éventualité de la mise en place de programmes de soutien de cette nature.

ENCADRÉ - Le redéveloppement des terrains contaminés

À l'échelle du Grand Montréal, plusieurs friches industrielles offrent actuellement un excellent potentiel de redéveloppement. En effet, plusieurs de ces sites sont desservis en infrastructures et sont localisés à proximité des infrastructures de transport et, plus particulièrement, de transport en commun.

Le réaménagement des sites contaminés apporte de nombreux avantages économiques. En effet, de tels réaménagements entraînent des économies en matière d'infrastructures urbaines et de transport. Selon la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie (TRNEE) (2003), chaque hectare de sites urbains contaminés réaménagés peut entraîner des économies allant jusqu'à 66 000 \$ annuellement en coûts de transport.

Cela dit, les coûts de décontamination sont souvent un frein au redéveloppement. Avec le programme ClimatSol, le gouvernement du Québec appuie les projets de développement situés sur des terrains contaminés et qui ont un impact réel et mesurable sur la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre ainsi que sur l'efficacité énergétique des bâtiments. Ce programme finance notamment 50 % de tous les coûts admissibles pour le transport et le traitement des sols et des matériaux mélangés aux sols contaminés sur un site donné. Le programme qui avait une enveloppe totale de 60 M\$, disposait toujours, en février 2011, d'une somme de près de 29 M\$. Le programme prendra fin en mars 2015.

L'Institut de développement urbain a réalisé une étude pour documenter le potentiel de développement des terrains contaminés dans huit villes du Québec. L'étude réalisée par la firme Ventix démontre que dans les huit villes étudiées (Montréal, Québec, Laval, Gatineau, Longueuil, Trois-Rivières, Shawinigan, La Prairie), il y a un potentiel de développement pour des maisons, des édifices multirésidentiels, à bureaux, institutionnels, commerciaux ou industriels, de plus de 50 millions de mètres carrés, ou 5 milliards de pieds carrés, soit l'équivalent de plus de 7 000 terrains de soccer, ou encore 1 million de terrains résidentiels de grandeur moyenne (5 000 pieds carrés).

L'IDU considère ainsi que : « Avant de penser à dézoner des terres agricoles situées en périphéries des zones urbanisées et favoriser par le fait même l'étalement urbain, (...) le gouvernement a intérêt à travailler avec les développeurs pour identifier les meilleurs moyens de développer les terrains contaminés à coût raisonnable et dans l'intérêt de la santé publique ».



EN RÉSUMÉ...

- Le Grand Montréal connaîtra une croissance moyenne sous le signe de l'immigration et du vieillissement;
- Le marché de l'habitation offre de plus en plus des produits de haute densité;
- La croissance de 7 500 emplois par année sera conjuguée à une transformation de l'économie qui consomme moins d'espace;
- Plusieurs friches industrielles présentent un potentiel de redéveloppement;
- Les tendances récentes du commerce de détail auront des répercussions sur le développement du territoire.

Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement

Considérant à la fois les tendances démographiques en cours, la nécessité d'optimiser les investissements publics, les espaces disponibles de même que la nécessité d'une gestion de l'urbanisation selon les principes du développement durable, six objectifs sont définis relativement à l'orientation 1. Ces objectifs, et les critères qui permettront d'en assurer l'atteinte, sont résumés dans le tableau ci-dessous. Chacun de ces objectifs est ensuite détaillé.

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

Objectifs	Description sommaire des critères
1.1 Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du transport en commun métropolitain structurant	1.1.1 Localisation des aires TOD 1.1.2 Définition de seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD 1.1.3 Aménagement des aires TOD
1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD	1.2.1 Définition de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD 1.2.2 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace 1.2.3 Consolidation des grands pôles économiques et des pôles commerciaux
1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture	1.3.1 Augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine
1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	1.4.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées 1.4.2 Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées.
1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	1.5.1 Identification des risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC. 1.5.2 Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC. 1.5.3 Identification des risques liés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé. 1.5.4 Identification des risques associés aux incidents climatiques et chevauchant plusieurs MRC
1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	1.6.1 Délimitation du périmètre métropolitain 2031 1.6.2 Modification du périmètre métropolitain



OBJECTIF 1.1

Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant

Un des grands paris d'aménagement du PMAD est de réaliser des quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*) autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant sur l'ensemble du territoire répondant aux changements de valeur exprimés par la population en matière de développement durable.

Le PMAD propose d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant, le point d'accès étant généralement défini comme une station ou un arrêt.

ENCADRÉ – Les valeurs changent

- 97 % des Québécois affirment réduire quotidiennement leur empreinte écologique par de petits gestes (Sondage CROP, octobre 2009);
- 80 % se disent favorables à payer plus cher pour des produits verts (Sondage CROP, octobre 2009);
- 76 % croient que les changements climatiques sont une crise déterminante pour l'humanité (Sondage Harris-Décima, décembre 2009);
- 55 % des Québécois se disent environnementalistes, alors que 48 % des autres Canadiens se désignent ainsi (Mustel groupe, novembre 2009);
- 46 % croient que de tous les niveaux de gouvernement, le niveau municipal est le mieux placé pour améliorer le bilan environnemental collectif (Sondage Léger Marketing, mars 2008).

Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [SRB]). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile.

Le TOD peut être un nouveau projet ou un redéveloppement selon une conception facilitant l'usage des transports collectifs et actifs³⁸.

³⁸Pour en connaître davantage sur le Transit-Oriented Development : http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf

Avec des quartiers de type TOD, la réalisation de projets immobiliers écoénergétiques et la réduction de la consommation de carburants liée au transport des personnes sont favorisées. Dans le cadre de la consultation publique sur le projet de PMAD, plusieurs groupes environnementaux et représentants de la santé publique ont indiqué qu'ils souhaitaient une réduction de l'usage de l'automobile au cours des vingt prochaines années. Certains considèrent que le Grand Montréal devrait se doter d'une cible ambitieuse de réduction du nombre d'automobiles aux heures de pointe. Des travaux afin d'établir une telle cible pourront être entrepris dans le cadre de la mise en œuvre et du suivi du PMAD.

La réalisation de quartiers de type TOD profite à l'amélioration de la qualité de vie urbaine et contribue simultanément à plusieurs objectifs :

- L'augmentation du nombre de ménages et d'emplois localisés dans l'aire d'influence du réseau de transport collectif structurant afin d'améliorer l'accessibilité aux emplois pour un nombre accru de travailleurs;
- L'amélioration de l'accessibilité par transport collectif et actif aux services de proximité;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment par le rapprochement des résidences et des lieux d'activités humaines ainsi que la réduction de la congestion routière;
- L'optimisation des investissements publics tant municipaux que gouvernementaux;
- L'augmentation des valeurs foncières et une meilleure réponse aux besoins diversifiés en logement;
- L'amélioration de la santé publique en réduisant la dépendance à l'automobile et en favorisant les déplacements actifs (vélo, marche);
- La réduction des impacts de l'élargissement de l'empreinte urbaine sur les milieux naturels et agricoles.

Cet objectif du PMAD contribuera également à l'atteinte d'objectifs de plusieurs stratégies du gouvernement du Québec dont :

- le *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques*, qui fixe la cible québécoise de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2020 à 20 % sous les niveaux de 1990 ;
- la *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015* qui prévoit une diminution d'un peu plus de 10 % de la consommation de pétrole du Québec;
- la *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013* qui propose notamment d'aménager et de développer le territoire de façon durable et intégrée.

L'aménagement de quartiers TOD génère une réduction des véhicules-km qui est causée par trois éléments : le transfert modal vers le transport collectif, le transfert modal vers les modes actifs et la réduction des distances parcourues en automobile. Il faut savoir qu'on observe, dans un TOD, une réduction du nombre d'automobiles qui va de 1 à 3 pour 10 véhicules³⁹. Le PMAD pourrait ainsi réduire les émissions de GES d'environ 14 % en 2031 par rapport au statu quo⁴⁰.

³⁹ Victoria Transport Policy Institute, *Land Use Impacts on Transport – How Land Use Factors Affect Travel Behavior*, Todd Litman et al., November 2010.

⁴⁰ Estimations CMM..



En fixant cet objectif d'orientation de la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant, le PMAD entend assurer une plus grande cohérence des interventions en aménagement et en transport pour en renforcer les bénéfices mutuels. Le résultat recherché est celui d'optimiser les effets de synergie entre les projets en transport et le développement urbain et de permettre aux citoyens d'avoir accès à plusieurs modes de déplacement, dont le transport collectif dans une perspective métropolitaine. Ce faisant, la Communauté répond à l'invitation du gouvernement du Québec de contribuer à la lutte aux changements climatiques.

De plus, cet objectif répond à la Vision 2025 adoptée le 13 septembre 2003 où la Communauté affirmait l'importance de prendre le virage du transport collectif par un développement adéquat d'un réseau accessible, rapide, attrayant et flexible qui répond aux besoins des usagers et qui diminue significativement l'usage de l'automobile. La Vision 2025 formule, en outre, l'ambition pour la région de figurer en tête de liste des régions métropolitaines les plus performantes en matière de contrôle de la production des gaz à effet de serre.

ENCADRÉ – La mixité sociale et le développement de quartiers de type TOD

La réalisation de quartiers de type TOD autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant, telle que prévue par le PMAD, est aussi l'occasion de favoriser une mixité sociale dans ces quartiers.

La mixité sociale peut être définie comme la coexistence sur un même espace de groupes sociaux aux caractéristiques diverses. La mixité sociale, comme l'ont démontré plusieurs études, assure la vitalité d'un quartier et permet d'éviter la dégradation des conditions de vie des résidents. La mixité sociale vise à enrayer les effets négatifs de la ségrégation et permet à la société de pouvoir tirer le meilleur parti du potentiel de tout un chacun.

La présence d'une diversité de logements, tant en termes de typologie que de coût, contribue à la mixité sociale d'un quartier en permettant de répondre aux besoins de citoyens appartenant à divers types de ménages, à différentes étapes de leur cycle de vie et disposant de plus ou moins de revenus. La mixité sociale fait par ailleurs partie intégrante d'une approche de développement durable.

Dans plusieurs secteurs du Grand Montréal, la mixité sociale existe déjà et cette mixité est d'ailleurs souvent citée comme un atout de la région.

Une étude du Dukakis Center for Urban and Regional Policy montre que les investissements en transport afin de développer des quartiers de type TOD engendrent fréquemment une *gentrification* du quartier et, paradoxalement, le remplacement de la population résidente par des ménages mieux nantis et moins grands utilisateurs du transport en commun.

L'émergence et la consolidation de nouveaux milieux de vie denses et de qualité aux abords d'un réseau de transport collectif structurant composé principalement du réseau de métro et de trains de banlieue, doit donc en même temps miser sur la mixité sociale de la population pour garantir le succès de ces projets au regard des principes d'un développement durable.

Pour en savoir plus...

Dansereau, F. (dir.) avec la collaboration de L. Aubrée, G. Divay, D. Rose, A.-M. Séguin et G. Sénécal. 2005. Politiques et interventions en habitation; analyse des tendances récentes en Amérique du Nord et en Europe. Presses de l'Université Laval et Société d'habitation du Québec, 240 p.

Stephanie Pollack, Barry Bluestone et Chase Billingham (octobre 2010) Maintaining Diversity In America's Transit-Rich Neighborhoods: Tools for Equitable Neighborhood Change. Dukakis Center for Urban and Regional Policy at Northeastern University. <http://www.dukakiscenter.org/TRNEquity>

ENCADRÉ – L'aménagement, le transport et la santé publique

En matière de santé publique, de nombreux bénéfices peuvent être obtenus en aménageant différemment l'environnement bâti des villes afin de promouvoir l'activité physique en transport.

Diverses stratégies à la portée des pouvoirs publics peuvent concourir à ce résultat. Ainsi :

- Une offre améliorée de transport collectif (tant sous l'angle de la quantité, que de la qualité et de l'abordabilité) permet de réaliser un transfert modal de l'auto vers le transport en commun, ce qui amène une augmentation de la pratique de l'activité physique en transport. Parallèlement à l'augmentation de l'offre de transport collectif, une politique de non-expansion du réseau autoroutier urbain pour empêcher le trafic induit contribue aussi au transfert modal vers le transport collectif et donc à une certaine augmentation du transport actif.
- Des aménagements physiques qui réduisent la vitesse de la circulation et le nombre de véhicules dans les rues locales créent un environnement plus favorable à la pratique du transport actif, notamment pour les enfants qui se rendent à l'école. Des interventions sur la géométrie des intersections et la sécurisation des passages piétonniers peuvent réduire les conflits entre usagers de la route, diminuant l'exposition des piétons au risque et rendant la pratique de la marche et du vélo plus attrayante.
- La présence de trottoirs et leur maintien en bon état, hiver comme été, permettent des déplacements plus sécuritaires; de plus, des aménagements comme l'installation de bancs, la plantation d'arbres et de fleurs, un système d'éclairage à l'échelle du piéton encouragent la pratique de la marche. De la même façon, il a été démontré que des investissements pour le développement d'un réseau cyclable sécuritaire conduisent à une augmentation de la pratique du vélo.
- Enfin, tant à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle locale, l'aménagement d'une ville plus dense et plus compacte et le développement de quartiers avec des résidents, des emplois, des services de proximité (tels qu'épicerie, école, clinique médicale, bibliothèque, etc.) demeurent des conditions favorables pour augmenter l'activité physique en transport.

Pour en savoir plus...

Bergeron, P., et Reyburn, S. (2010). L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids. Québec, INSPQ.

Drouin, L., Morency, P., Thérien, F., King, N. et coll. (2006). Rapport annuel 2006 sur la santé de la population. Le transport urbain, une question de santé. Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 132 p.



Critère 1.1.1 La localisation des aires TOD

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement identifie tous les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et en développement (voir critère 2.1.1) comme aires à densifier et à urbaniser suivant l'approche de planification intégrée aménagement/transport TOD.

En ce qui a trait aux portions du réseau de transport en commun métropolitain structurant qui sont à l'étude ainsi que pour les axes de rabattement, le PMAD identifie des corridors de transport comme aires potentielles d'urbanisation et de densification en tenant compte du niveau de service actuel et projeté⁴¹.

L'étendue de l'aire du TOD est définie selon le type de desserte (infrastructure de transport collectif) :

- Métro, train de banlieue et SLR : dans un rayon de 1 km du point d'accès;
- Tramway, bus (SRB et axe de rabattement) : dans un rayon d'un minimum de 0,5 km du point d'accès.

Les MRC et les agglomérations doivent intégrer la localisation et l'étendue des aires de densification des aires TOD et des corridors de transport projetés à leurs documents de planification sans empiéter dans la limite 2011 de la zone agricole⁴². Les aires TOD sont identifiées à la carte 7⁴³. Selon les caractéristiques du milieu, l'étendue des aires de densification des aires TOD pourrait être ajustée à la hausse autour de certains points d'accès.

⁴¹ Plusieurs MRC ont identifié de nouvelles aires TOD qu'elles souhaiteraient indure au PMAD. C'est le cas notamment de futurs TOD situés sur le territoire des municipalités de Châteauguay, de Beauharnois, de LaPrairie, de Saint-Philippe et de la MRC Vaudreuil-Soulanges. Comme ces aires TOD sont liées à la planification des nouveaux corridors de transport, il est prévu au plan d'action que des analyses d'opportunités sur l'identification de nouvelles aires TOD seront réalisées. Ces analyses permettront éventuellement d'évaluer l'opportunité d'indure ces nouvelles aires TOD au PMAD.

⁴² Compte tenu de l'objectif 1.6 et de la priorité accordée à l'urbanisation des territoires situés près des points d'accès du transport en commun métropolitain, certains terrains situés en zone agricole pourraient faire l'objet d'une analyse d'opportunité.

⁴³ Dans le cas des gares situées sur l'Île Perrot, la MRC Vaudreuil-Soulanges devra ajuster l'étendue de l'aire TOD en fonction de la relocalisation de la gare Île Perrot.

ENCADRÉ – Localisation des aires TOD

Les aires TOD sont localisées aux abords des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant existant et projeté. En ce qui a trait au réseau projeté, le PMAD identifie certaines aires TOD en regard des demandes exprimées par les partenaires dans le cadre de l'exercice de caractérisation et de la définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant. Bien que le PMAD maintienne l'identification de ces aires TOD, il faut préciser que les études de faisabilité et les analyses techniques des points d'accès auxquels elles sont associées ne sont pas complétées.

Cela dit, des partenaires, notamment la MRC de Vaudreuil-Soulanges, ont exprimé des réserves quant à la localisation de certaines gares actuelles et projetées dans la planification de l'AMT. C'est le cas notamment de la gare Île Perrot, que la MRC souhaite relocaliser afin de construire une nouvelle gare intermodale. Par ailleurs, cette MRC a des réserves importantes quant à l'opportunité d'ajouter une nouvelle gare entre les gares existantes de Vaudreuil et de Hudson. Le PMAD reconnaît les orientations d'aménagement privilégiées par la MRC de Vaudreuil-Soulanges quant à ces deux gares.

Finalement, dans le cadre de la consultation publique sur le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement, plusieurs demandes ont été exprimées pour l'ajout d'aires TOD. Celles-ci seront examinées dans le cadre du plan d'action qui propose un comité de travail pour répertorier et procéder à une analyse d'opportunité sur l'identification de nouvelles aires TOD dans le Grand Montréal.



ENCADRÉ – Caractérisation des aires TOD

La caractérisation qualitative amorcée par la Communauté vise à dresser un portrait du territoire situé aux abords des points d'accès au réseau de transport en commun structurant.

Afin de rendre compte de la réalité urbaine de ces milieux, une fiche de caractérisation, comportant une série de questions, a été associée à chacun des points d'accès du réseau de transport en commun structurant et a ensuite été transmise aux partenaires régionaux afin qu'ils puissent les compléter.

Le contenu des fiches de caractérisation se résume aux sujets suivants :

- les types de milieu;
- les potentiels et les contraintes de mise en valeur TOD;
- les grands projets annoncés au sein du secteur étudié;
- la planification du secteur;
- la gestion du stationnement;
- les espaces à développer et redévelopper.

Bien que cette démarche s'adresse aux partenaires régionaux, ces derniers ont à leur tour sollicité les municipalités afin que celles-ci participent à l'exercice. Ainsi, la majorité des partenaires régionaux et municipaux, a collaboré à cette démarche qui a permis d'alimenter les travaux poursuivis dans le cadre du PMAD et de son plan d'action.

De plus, la caractérisation qualitative, tout en s'inspirant des objectifs et des critères proposés dans le PMAD, alimente aussi la réflexion de l'administration de la Communauté sur la mise en place d'un programme d'aide technique et financière pour accompagner l'aménagement des aires TOD.

Au final, cet exercice, à caractère évolutif, contribuera à alimenter les travaux de mise en œuvre du PMAD, dont la planification détaillée, et au suivi des aires TOD. Les données sur le sujet seront bonifiées dans le temps en fonction des mesures mises en place et de la transformation de ces milieux.

Pour en savoir plus...

- Communauté métropolitaine de Montréal (2011). *Caractérisation qualitative des aires d'influence des points d'accès au réseau de transport en commun*. 18 p. :

http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20110218_caracterisationAiresInfluence.pdf

- Communauté métropolitaine de Montréal (2011). *Aires TOD – Fiches synthèses de caractérisation*.

Source : AECOM (2011). *Guide d'aménagement pour les aires de TOD*. 83 p.,

http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf



Critère 1.1.2

Les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD

Des seuils minimaux de densité sont déterminés pour chacun des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant (aires TOD). Les seuils minimaux de densité sont établis en tenant compte de quatre paramètres :

- la localisation du point d'accès au transport en commun sur le territoire du Grand Montréal, à savoir, si le point d'accès est compris ou non au centre du Grand Montréal. Le centre du Grand Montréal correspond à la partie centrale du territoire métropolitain, tel qu'illustré à la carte 7 ;
- le type de milieu, (régional, centre urbain, suburbain ou quartier)⁴⁴, indiqué par les partenaires dans le cadre de la caractérisation des points d'accès au transport collectif effectuée en 2010-2011⁴⁵;
- la densité résidentielle brute médiane observée dans le rayon des points d'accès;
- les caractéristiques spécifiques à certaines aires.

En ce qui a trait aux réseaux de bus (SRB et axes de rabattement), les seuils minimaux de densité ont été déterminés en prenant en considération certaines pratiques reconnues à l'égard d'un service de transport en commun complémentaire à un réseau structurant. À titre d'exemple, les densités recommandées par le gouvernement de l'Ontario et mises en place par la Ville d'Ottawa varient de 30 à 50 logements à l'hectare brut selon le niveau de service désiré⁴⁶.

TABLEAU 11 – Les seuils minimaux de densité résidentielle aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant déterminés selon les caractéristiques du milieu (log. /ha)

	Métro-SLR	Train de banlieue	Tramway-SRB-axes de rabattement*
Très élevé	150	110	80
Élevé	110	80	60
Moyen	80	60	40
Faible	60	40	30

⁴⁴ Selon la caractérisation, un milieu de type « centre régional » comporte une diversité des usages (résidentiel, bureaux, commerces, services, institutionnel) et représente une destination de choix pour les activités économiques (rayonnement supralocal). Un milieu de type « centre (sub)urbain » comporte une diversité d'usages (résidentiel, bureaux, commerces, services) à caractère local. Un milieu de type « quartier » comporte des usages résidentiels et des usages de services/commerces de voisinage.

⁴⁵ Un rapport d'étape sur la caractérisation des aires TOD a été produit et est disponible sur le site Internet : http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20110218_caracterisationAiresInfluence.pdf.

⁴⁶ Gouvernement de l'Ontario, ministère de l'Infrastructure, *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*, 2006, sections 2.2.2 et suivantes.

https://www.placestogrow.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=9&Itemid=14



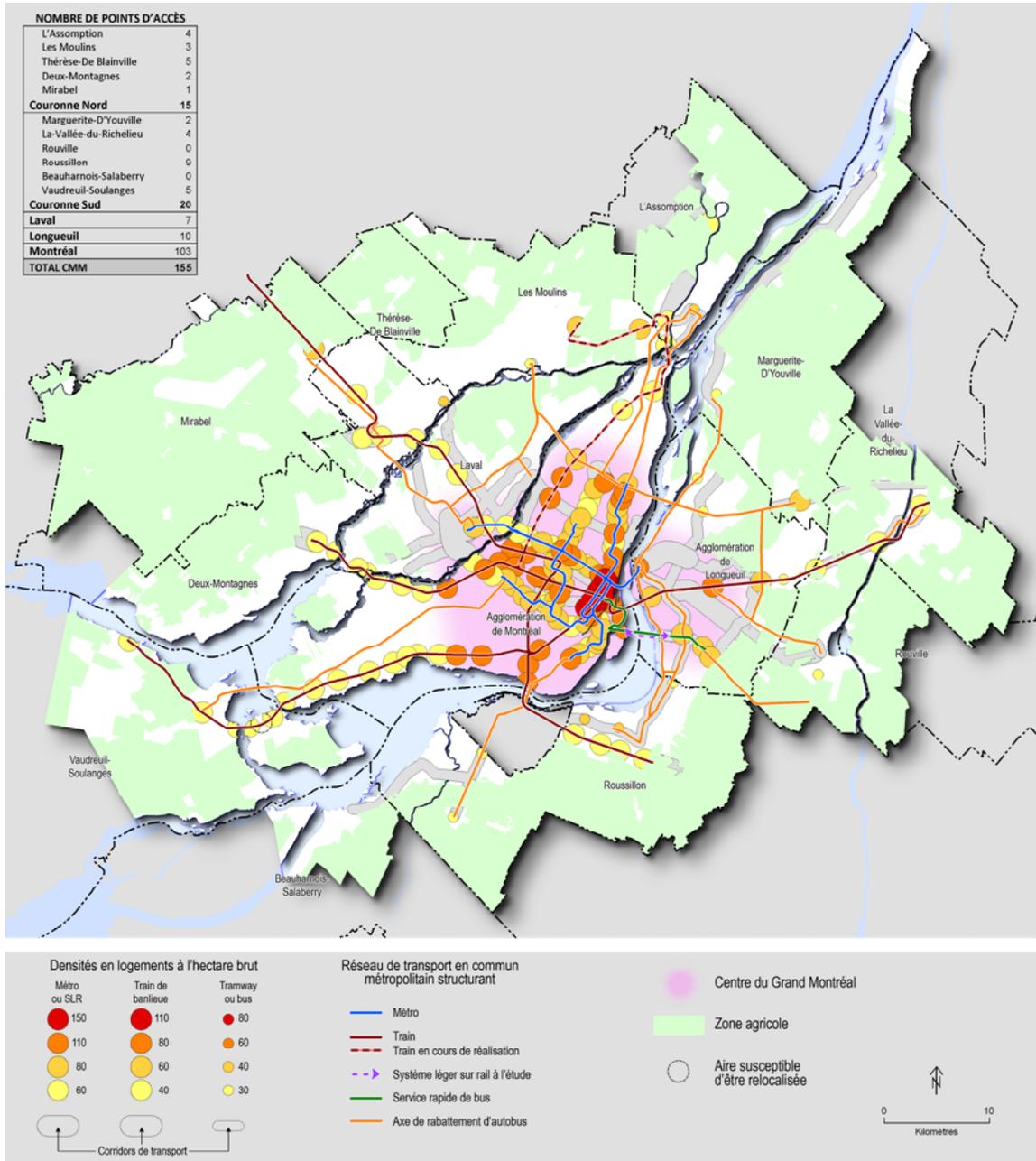
La densité résidentielle minimale⁴⁷ est une densité brute moyenne du nombre de logements à l'hectare. Elle correspond à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants et à redévelopper, entre 2011-2031, et destinés à des fins résidentielles ou mixtes dans l'aire d'urbanisation et de densification aux points d'accès de manière à permettre une modulation de celle-ci au sein de l'aire d'urbanisation.

Aux fins de conformité et de complémentarité, ces seuils minimaux de densité et le territoire d'application doivent être intégrés aux documents de planification des MRC et des agglomérations. Lorsque des aires se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique. Le seuil minimal de densité résidentielle pour chacune des aires TOD est précisé à la carte 7 et au tableau de l'annexe 2.

En ce qui a trait aux corridors de transport existants identifiés à la carte 7, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations de définir des seuils minimaux de densité en lien avec ceux définis au tableau 11.

⁴⁷ Plusieurs partenaires ont indiqué l'importance de fixer un seuil minimal selon une approche tenant compte à la fois de la population et des emplois. Dans le cadre du plan d'action, une étude sera réalisée afin d'analyser la faisabilité de cette approche.

CARTE 7 – Les aires TOD - Seuils minimaux de densité résidentielle





Précisons que selon les données du recensement de la population de 2006, on estime qu'environ 40 % des ménages du Grand Montréal habitent déjà au sein ou aux abords des 155 aires TOD identifiées à la carte 7.

TABEAU 12 – Estimation du nombre de ménages dans les aires TOD

	Ménages		
	Aires TOD (nb)	Ensemble du territoire (nb)	% dans les aires TOD
Couronne Nord	24 069	185 780	13%
Couronne Sud	21 381	162 010	13%
Laval	24 044	144 200	17%
Longueuil	20 582	159 810	13%
Montreal	497 905	831 540	60%
CMM	587 981	1 483 340	40%

Source: Recensement de la population 2006, Statistique Canada

⁽¹⁾ 155 aires TOD identifiées. Méthodologie pour les aires TOD: Cette estimation résulte du recoupement des aires de diffusion de Statistique Canada avec les aires TOD. Une aire de diffusion est retenue lorsqu'elle recoupe à 30 % ou plus les aires TOD. Données extraites selon le découpage des aires de diffusion de Statistique Canada.

La caractérisation des aires TOD menée au cours des derniers mois permet, en outre, d'estimer qu'en 2011, la capacité d'accueil de ces aires s'élève à plus de 117 000 ménages.

TABEAU 13 – Capacité d'accueil estimée en 2011 selon l'information contenue dans les fiches de caractérisation

	Ménages 2011-2031 ⁽¹⁾	Capacité d'accueil (nb logements) ⁽²⁾	% croissance
Couronne Nord	73 700	5 800	8%
Couronne Sud	54 300	9 000	17%
Laval	41 900	6 600	16%
Longueuil	26 600	6 000	23%
Montréal	122 900	90 000	73%
CMM	319 400	117 400	37%

⁽¹⁾ Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009

⁽²⁾ La capacité d'accueil estimée comprend le nombre de logements des projets résidentiels annoncés et le nombre de logements pouvant être construits dans les espaces à développer et à redévelopper selon la densité brute moyenne proposée et selon l'hypothèse suivante:

- Les terrains à redévelopper (aucune vocation précisée et vocation résidentielle) et terrains vacants (aucune vocation précisée et vocation mixte): 50% de la superficie a été retenue à des fins de développement et de redéveloppement résidentiels;
- Les terrains vacants à vocation résidentielle: 60 % de la superficie a été retenue à des fins de développement résidentiel;
- Les terrains à optimiser ou à densifier: 10 % de la superficie a été retenue à des fins de redéveloppement résidentiel.

Considérant la capacité d'accueil estimée dans les aires TOD et la proportion des ménages qui y habitent déjà, le PMAD entend préserver ses acquis et retient donc comme objectif une localisation d'un minimum de 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

Selon cet objectif de 40 %, près de 128 000 ménages s'ajouteraient dans les aires TOD d'ici 2031.

En ce qui a trait aux corridors de transport projetés et à l'étude, dont les prolongements de métro, la Communauté entreprendra des études d'intégration et de potentiel de développement urbain aux abords du réseau de transport en commun métropolitain structurant en vue de déterminer les aires TOD et les seuils minimaux de densité applicables.

L'objectif de localiser un minimum de 40 % des ménages dans les aires TOD sera révisé à la hausse dans la mesure où de nouvelles infrastructures de transport en commun structurant permettant d'augmenter l'offre de transport seraient réalisées.

Si l'ensemble des investissements demandés en matière de transport en commun se réalise, cet objectif pourrait être haussé à près de 60 %. Cet objectif sera évalué dans le cadre d'études sur le potentiel d'accueil de ces nouveaux corridors de transport.

ENCADRÉ – Des études d'intégration et de potentiel de développement urbain aux abords du réseau de transport collectif métropolitain structurant

En 2009, la Communauté métropolitaine de Montréal, en collaboration avec les agglomérations de Montréal et de Longueuil, a procédé à la réalisation d'une étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif (TC) renforcé dans l'axe du pont Champlain.

L'étude s'inscrivait dans une stratégie visant à optimiser les effets de synergie entre le développement urbain et le développement des infrastructures et des services de transport commun. Plus spécifiquement, l'étude avait comme objectif de :

- Élaborer une vision d'aménagement et de développement et de développer des scénarios de développement urbain intégrant des principes d'aménagement TOD;
- Évaluer le potentiel de développement conséquent et d'en estimer les impacts urbains et les retombées fiscales;
- Proposer un plan d'action afin de soutenir et de protéger le potentiel de développement urbain.

Dans le cadre du plan d'action du PMAD, de telles études d'intégration et de potentiel de développement urbain seront réalisées pour les principaux points d'accès et corridors du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

Pour en savoir plus...

Groupe Gauthier, Biancamano, Bolduc (2009). *Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau.*



Critère 1.1.3 **L'aménagement des aires TOD**

Le PMAD prévoit que les aires identifiées à la carte 7 doivent faire l'objet d'un aménagement de type TOD. Il est demandé que cet aménagement soit intégré dans une démarche de planification détaillée aménagement/transport. Cet exercice de planification permettra d'adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux et d'assurer une cohérence de l'ensemble des interventions. En s'appuyant, dans un premier temps, sur une vision de développement pour l'aire TOD et en établissant des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif, l'exercice de planification détaillée doit viser à :

- Améliorer l'intégration de la station au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (Interfaces des points d'accès au transport en commun).
- Moduler la densité au sein du territoire de manière à assurer une gradation à partir du point d'accès et de manière à maximiser le développement des terrains tout en respectant ses particularités - patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services - (Densité des usages adaptée au milieu).
- Favoriser une mixité et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, des usages (commerces, services, résidences et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (Mixité des fonctions).
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (Soutien d'une mixité sociale).
- Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs (Réseau de rues et accessibilité).
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par un aménagement qui assure la sécurité et le confort (Réseau de rues et accessibilité).
- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements - souterrains ou en structure - et qui priorise le transport collectif et actif (Gestion de l'offre en stationnement).
- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu).
- Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (Implantation bâtie et architecture diversifiée).
- Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (Aménagement durable).

Par ailleurs, les MRC et les agglomérations sont invitées à considérer une planification détaillée aménagement/transport pour les corridors de transport identifiés à la carte 7.

Pour appuyer cette démarche de planification détaillée, la Communauté s'est dotée d'un guide d'aménagement pour les aires TOD⁴⁸ puis rend disponibles les données sommaires⁴⁹ résultant de la caractérisation des aires TOD menée par la CMM en collaboration avec les MRC et les agglomérations entre août 2010 et avril 2011.

ENCADRÉ - Vers le plan d'action : un programme incitatif TOD

Il est proposé d'accompagner l'aménagement d'une aire TOD par un programme incitatif qui appuiera les municipalités dans la réalisation de tels quartiers.

Ce programme devrait être étroitement lié à la mise en œuvre du prochain plan d'action gouvernemental de lutte contre les changements climatiques. La lutte contre les changements climatiques présente également une opportunité unique de mettre en place un nouveau modèle énergétique et d'enclencher un nouveau cycle économique, celui de l'économie verte, une économie moins dépendante du pétrole et qui engendre des retombées économiques importantes au Québec.

Ce programme TOD favoriserait la consolidation, la densification et la qualité des milieux de vie localisés à proximité des points d'accès au transport en commun afin de soutenir :

- une augmentation du nombre de ménages localisés à distance de marche d'un service de transport en commun performant;
- une réduction des véhicules-kilomètres réalisés en automobile (réduction des GES);
- une augmentation des déplacements actifs (marche et vélo).

À titre indicatif, le contenu du programme définirait :

- des mesures de soutien à la planification détaillée des secteurs situés aux abords de points d'accès au réseau de transport en commun, à la maîtrise du foncier et à l'aménagement et au réaménagement du domaine public dans une perspective TOD;
- des mesures de soutien à la demande résidentielle pour une typologie plus dense et une structure de prix de logements diversifiée à proximité d'infrastructures de transport en commun (exemple : aide financière au logement);
- une identification et une adaptation des programmes d'aide gouvernementaux existants afin de favoriser une synergie entre chacun de ces programmes et une plus grande cohérence des actions gouvernementale et municipale (ex. programme ClimatSol en faveur des aires TOD).

⁴⁸ AECOM (2011). Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit-Oriented Development). 83 p. http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf

⁴⁹ Communauté métropolitaine de Montréal (2011), Aires TOD – Fiches synthèse de caractérisation.



ENCADRÉ - Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2009-2013

En juin 2008, la Communauté a adopté à l'unanimité un premier *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2009-2013*. Ce plan, à l'instar du *Plan de développement économique* ou encore du *Plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal bleu* doit être compris comme un outil qui, en complémentarité avec le PMAD, assurera l'aménagement et le développement d'un Grand Montréal attractif, compétitif et durable.

Rappelons que depuis sa création, la Communauté est active en matière de financement du logement social et abordable et participe, année après année, au financement de 27 000 unités de HLM et 9 000 suppléments au loyer. La Communauté a aussi contribué, depuis 2001, à la construction d'environ 12 000 coopératives et OBNL d'habitation. À travers le *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2009-2013*, les élus se sont engagés à augmenter leurs efforts et se disent prêts à réaliser au moins 2 000 unités de coopératives et d'OBNL d'habitation (AccèsLogis) par année sur le territoire du Grand Montréal.

Les objectifs poursuivis par le *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2009-2013* convergent avec ceux du PMAD à plusieurs égards, notamment, en ce qui a trait au renforcement du continuum de solutions résidentielles; à la préservation, voire au renforcement de la diversité de l'offre de logements en termes de typologie et de coût; au soutien au développement dans tous les secteurs de la Communauté; au soutien à la réalisation de projets résidentiels de qualité.

Cette convergence devrait faciliter le développement de stratégies de protection et d'inclusion de logements sociaux et abordables dans les secteurs TOD et hors TOD qui permettront, en assurant une offre diversifiée de logements, de préserver ou, encore, de renforcer l'accessibilité au logement pour les ménages à revenu faible et modeste et, de là, la mixité sociale.

Par ailleurs, soulignons que les interventions en logement social et communautaire sont très souvent des fers de lance dans la réhabilitation, la revitalisation de quartiers anciens ou vétustes ou encore dans la dynamisation de certains milieux de vie. Ainsi, que ce soit dans les aires TOD (plusieurs aires TOD sont dans des quartiers anciens) ou hors TOD, les projets de logements sociaux et abordables devraient occuper un rôle clé. C'est pourquoi l'intégration de mesures de soutien au logement social et abordable est à prévoir dans un programme incitatif TOD, programme qui devrait être développé dans le cadre du plan d'action du PMAD.

ENCADRÉ – La culture et l'aménagement de quartiers de type TOD

Les arts et la culture contribuent à la qualité du milieu de vie et à la qualité de vie des citoyens. Ils ont, en plus, un effet structurant sur la communauté et génèrent des retombées économiques importantes.

Les arts et la culture peuvent aussi jouer un rôle amplificateur, attractif et rassembleur. Ils peuvent ainsi être un atout pour favoriser la consolidation des aires TOD existantes et favoriser la croissance des nouvelles aires TOD.

Les arts et la culture ont donc avantage à faire partie intégrante de la planification de l'aménagement des milieux de vie. Autour de ces points d'accès du transport en commun structurant, il serait avantageux de trouver des diffuseurs municipaux offrant une programmation d'activités artistiques comme des concerts, des spectacles, des expositions et des films. Les TOD deviennent ainsi une occasion de mettre en valeur des quartiers culturels déjà existants et de créer des quartiers culturels supplémentaires.

OBJECTIF 1.2

Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD

Même si l'objectif 1.1 de localiser 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD est atteint d'ici 2031, près de 200 000 ménages se localiseront ailleurs sur le territoire de la Communauté.

La rareté de l'espace résidentiel dans la partie centrale amène les municipalités à favoriser la consolidation et le redéveloppement de leur territoire. En revanche, dans les couronnes, la proximité des terres agricoles incite parfois les municipalités à envisager l'expansion urbaine en zone verte.

ENCADRÉ – La gestion de l'urbanisation au pourtour de la CMM

En 2001, le MAMROT indiquait, aux orientations gouvernementales transmises à la Communauté, que « Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole doit assurer une conformité entre les orientations de la CMM et celles des MRC périphériques ainsi que la cohérence dans la gestion de l'urbanisation afin d'éviter, entre autres, une dispersion de la population hors du territoire métropolitain » (Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, p. 109).

Cette problématique, communément appelée « saute-mouton » fait toujours l'objet de préoccupations importantes de la part des municipalités de la Communauté.

Dans l'*Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal* adopté en mai 2011, il est indiqué que le gouvernement considère que l'occupation du territoire et l'aménagement qui doit précéder doivent se faire de façon durable afin d'en pérenniser les ressources. À cette fin, le gouvernement considère que le contrôle de l'urbanisation qu'il entend exiger de la part de la CMM doit se traduire par des gestes complémentaires de même nature, dans un souci d'alliance stratégique et durable, par les MRC périphériques.

Ainsi, le gouvernement, considère que, pour assurer la complémentarité des planifications métropolitaine et péri-métropolitaine, le développement des MRC péri-métropolitaines devrait être consolidé dans le principal pôle de services et d'équipements localisé sur leur territoire.

Afin d'assurer l'atteinte de cet objectif, le MAMROT s'attend à ce que les MRC péri-métropolitaines :

- consolident et réutilisent le tissu urbain existant en favorisant notamment :
- l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs existants,



- principalement en termes d'alimentation en eau et en matière de transport en commun;
 - le redéveloppement et la requalification des terrains;
 - l'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation du sol en fonction des caractéristiques du milieu.
- orientent le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en accordant la priorité à celui du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées.
 - à l'intérieur des aires d'affectation inscrites au schéma comprises dans le principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées, prévoient des mesures d'urbanisation qui assurent l'utilisation durable et continue du sol et la diversité des usages.
 - à l'extérieur du territoire du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées, orientent en priorité le développement urbain et consolident le tissu urbain existant dans les secteurs desservis en infrastructures d'alimentation en eau potable et par les réseaux de transport en commun.

La Communauté invite le gouvernement, tel qu'il s'y engage dans la *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016* rendue publique en novembre 2011, à assurer la mise en oeuvre de cette orientation et de ces attentes afin d'assurer la cohérence de l'aménagement entre le territoire de la CMM et sa périphérie. Cette cohérence est essentielle à l'atteinte des objectifs métropolitains relatifs à la densification du territoire et à l'intégration de l'aménagement et du transport en commun (volet TOD).

Par ailleurs, dans le cadre du suivi du PMAD, la Communauté entend maintenir à jour ses données à l'égard de la mobilité résidentielle sur le territoire du Grand Montréal et son pourtour.

Les choix d'urbanisation qui seront faits à l'égard des terrains vacants ou à redévelopper seront déterminants sur les besoins d'expansion du territoire dans la zone agricole. En particulier, les seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD, en relation avec le nombre de ménages qui seront localisés dans les aires TOD, sont une indication du rythme auquel l'espace sera utilisé au cours des vingt prochaines années.

Afin d'établir les seuils minimaux de densité, les transformations sociodémographiques, qui ont un impact important sur le marché du logement, doivent être prises en compte. En particulier, le vieillissement et les transformations du mode de vie ont déjà modifié le marché de l'habitation qui offre désormais des produits résidentiels plus diversifiés, en particulier dans les couronnes Nord et Sud de la région métropolitaine.

D'ailleurs, avec l'accélération du vieillissement de la population due à l'entrée progressive des *baby-boomers* (cohorte née entre 1946 et 1966) à l'âge de la retraite, plusieurs chercheurs et organismes impliqués dans le domaine du logement (notamment la SCHL et la SHQ) entrevoient, au cours des prochaines années, une augmentation marquée du nombre de ménages cherchant à se loger dans des formules d'habitation à forte densité. Selon les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec, l'augmentation de 320 000 nouveaux ménages prévue dans la région d'ici 2031 se traduira par une augmentation marquée du nombre de ménages de 55 ans et plus, généralement des ménages de petite taille, et une stagnation du nombre de ménages plus jeunes, souvent composés de familles avec enfants.



L'établissement des seuils minimaux de densité doit aussi contribuer à restreindre les coûts des infrastructures et environnementaux associés à la croissance urbaine. À cet effet, une étude du *C.D. Howe Institute* indique que la forme urbaine a une incidence sur les coûts de desserte en services et infrastructures⁵⁰. Ainsi un développement compact occasionnerait, selon certaines études, une réduction considérable des coûts de construction (+/-50 %) et d'entretien (+/-30 %) du réseau de rues et des infrastructures d'aqueduc et d'égout⁵¹.

Dans un souci d'élaborer le PMAD en collaboration avec ses partenaires, la Communauté a conclu, en septembre 2010, des conventions avec les cinq secteurs à l'égard des objets du Plan métropolitain d'aménagement et de développement traitant de la définition des seuils minimaux de densité et de la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace.

Dans le cadre de ces conventions, les partenaires se sont engagés à définir, pour leur territoire respectif, à l'extérieur des corridors de transport collectifs métropolitains, dans une perspective de développement durable et en fonction d'un horizon de planification pour l'année 2031, des orientations, des objectifs et des critères portant sur :

- la définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;
- la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace.

Le critère 1.2.1 portant sur la définition de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD et le critère 1.2.2 portant sur la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace tiennent compte des propositions qui ont été remises à la Communauté par les cinq secteurs.

Critère 1.2.1

La définition de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD

L'établissement de seuils minimaux de densités constitue l'une des mesures contribuant à optimiser le développement urbain et à diversifier l'offre de logements. Toutefois, le seuil de densité ne peut être une mesure précise s'appliquant « mur à mur » à l'échelle métropolitaine.

La définition du seuil de densité sur un territoire doit tenir compte des caractéristiques spécifiques actuelles du territoire concerné et de la vision de développement établie par les instances régionales et municipales.

Ainsi, pour établir les seuils minimaux de densité, la Communauté a fixé l'horizon de planification à l'année 2031 puis a sollicité ses partenaires pour obtenir une proposition sur les seuils qu'ils envisageaient en regard des caractéristiques de leur milieu.

⁵⁰ Slack, E., C.D. HOWE INSTITUTE (2002). «Municipal Finance and the Pattern or Urban Growth», Commentary. No 160. 25p. http://www.cdhowe.org/pdf/commentary_160.pdf

⁵¹ La question des coûts d'urbanisation mérite une analyse approfondie laquelle est prévue dans le cadre du plan d'action.



Définition des types de densité utilisés aux fins de l'exercice en cours

Densité de logement :

Nombre de logements par hectare de terrain affecté spécifiquement à l'habitation. Rapport du nombre de logements à la superficie du site occupé :

$$\frac{\text{Nombre de logements}}{\text{Superficie du site (ha)}} = \text{Densité résidentielle}$$

Comme la superficie du site occupé par des habitations ne comporte pas uniquement des logements, mais aussi des espaces destinés à la voirie, aux espaces publics et même parfois à d'autres bâtiments (équipements locaux, d'activités, etc.), il faut distinguer la densité brute de la densité nette.

Densité brute :

Calcul du rapport entre le nombre total de logements divisé par l'ensemble de la superficie du site occupé, incluant la superficie des rues et celle des espaces publics. Le calcul de la densité brute est surtout utilisé pour la planification des développements résidentiels.

Densité nette :

Calcul du rapport entre le nombre de logements divisé par la superficie de l'ensemble des terrains compris à l'intérieur des lignes de lot. La superficie des rues et des espaces publics est exclue du calcul.

C'est donc en tenant compte des propositions des partenaires, des tendances démographiques et de l'impact du vieillissement sur le marché résidentiel⁵² puis en confrontant ces données à celles des mises en chantier de la SCHL, que la Communauté a défini les seuils minimaux de densité du PMAD.

Ainsi, les seuils minimaux de densité du PMAD ont été élaborés à partir des données de mises en chantier de la SCHL pour la période 2005-2010 auxquelles des superficies types de terrains généralement observées ont été associées aux typologies résidentielles. C'est cet exercice d'harmonisation qui a permis de définir les seuils minimaux de densité.

Par ailleurs, considérant la densité qui prévaut au sein des territoires, une approche progressive est proposée pour les couronnes afin de permettre une adaptation graduelle de ces territoires vers des seuils de densité élevés. Alors qu'à Laval, à Longueuil et à Montréal, des seuils élevés sont proposés dès le premier quinquennat puisque la densité qui prévaut au sein de ces territoires permet une densification accrue dès maintenant.

⁵² Voir les pages 30 à 35.

Le PMAD définit les seuils minimaux de densité suivants :

TABLEAU 14 – Seuils minimaux de densité hors TOD applicables aux agglomérations et aux MRC

Secteurs	Seuil minimal de densité brute log./ha			
	2011-2016	2017-2021	2022-2026	2027-2031
<i>Agglomération de Montréal</i>				
centre	60	60	60	60
hors centre ⁵³	30	30	30	30
<i>Laval</i>	30	30	30	30
<i>Agglomération de Longueuil</i>				
centre	35	35	35	35
hors centre ⁵⁴	30	30	30	30
<i>Couronne Nord</i>				
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
<i>Couronne Sud</i>				
Beauharnois-Salaberry	18	20	22	24
La Vallée-du-Richelieu	18	20	22	24
Marguerite-D'Youville	19	21	23	25
Roussillon	17	19	21	23
Vaudreuil-Soulanges	16	18	20	22
Rouville	16	18	20	22

Pour l'agglomération de Montréal, deux seuils s'appliquent, soit 60 log./ha pour la partie centrale de l'île de Montréal et 30 log./ha pour la périphérie de l'île.

Pour l'agglomération de Longueuil, deux seuils s'appliquent également, soit 35 log./ha pour la partie centrale et 30 log./ha pour la périphérie.

Pour la MRC de Laval, le seuil minimal de 30 log./ha s'applique à l'ensemble du territoire.

Pour les MRC de la couronne Nord et de la couronne Sud, le seuil minimal de densité est fixé entre 16 log./ha et 21 log./ha, et, tel que mentionné précédemment, afin de tenir compte des caractéristiques du milieu. Ces seuils reflètent les efforts de densification consentis par les MRC au cours des dernières années et plus particulièrement au sein des municipalités de la MRC

⁵³ Comprend les territoires situés à l'Ouest de l'autoroute 13 et à l'Est de l'autoroute 25.

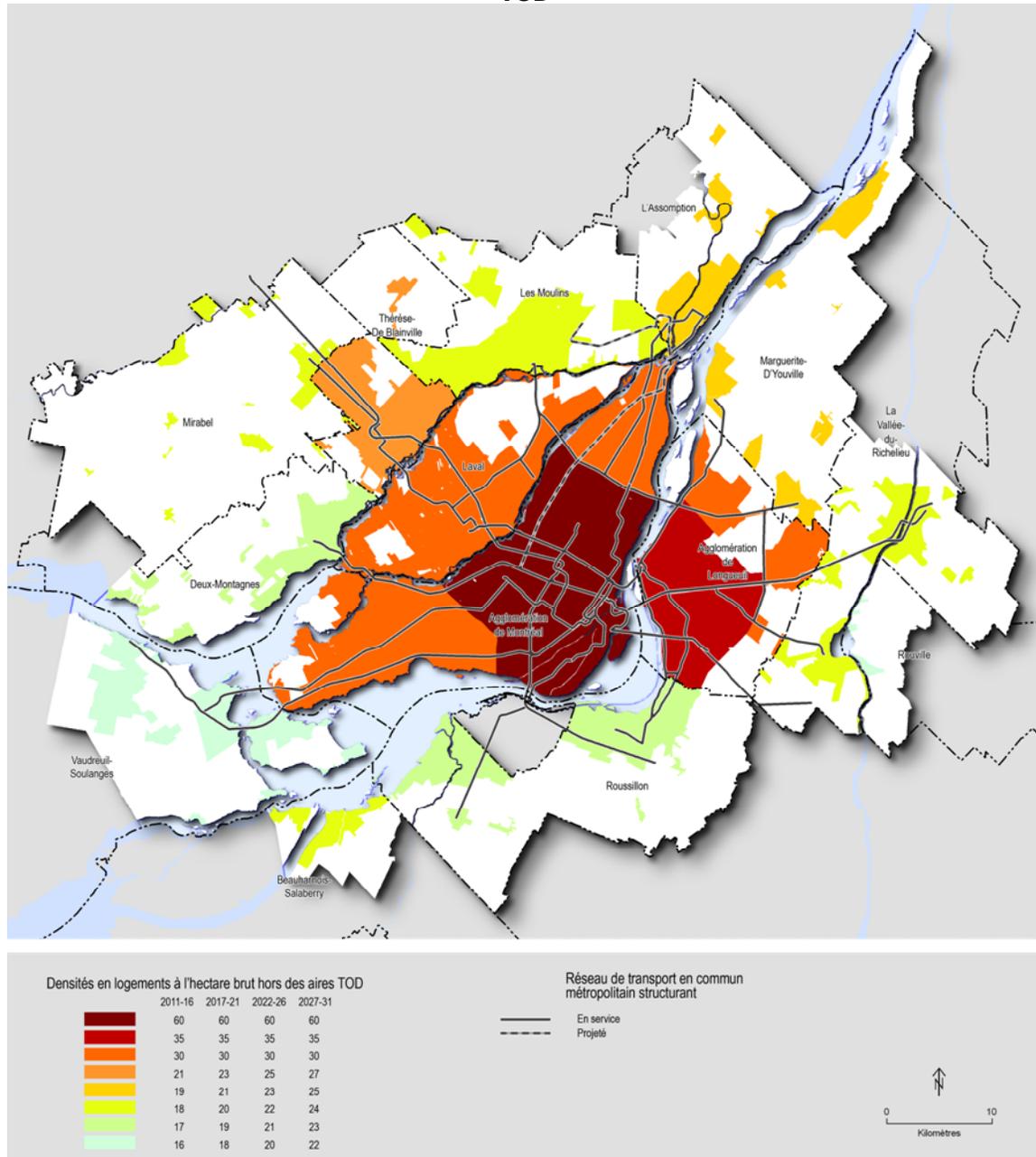
⁵⁴ Comprend les territoires de Longueuil situés à l'Est de l'autoroute 30 ainsi que ceux des municipalités de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville.



Thérèse-De Blainville. Ce seuil est majoré de deux logements à l'hectare tous les cinq ans par la suite et se situera entre 22 et 27 logements à l'hectare pour la période 2027-2031.

Il faut préciser qu'étant donné que la Communauté doit assurer un suivi de la mise en œuvre du PMAD et évaluer les progrès réalisés concernant l'atteinte des objectifs, les seuils minimaux définis pour les périodes au-delà de 2017, pourraient faire l'objet d'une révision à la lumière du premier rapport de suivi qui sera réalisé.

CARTE 8 – Les seuils minimaux de densité résidentielle hors TOD



Le seuil minimal de densité brute identifié pour chacune des MRC ou des agglomérations constitue une cible moyenne s'appliquant à l'ensemble des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace, soit l'ensemble des terrains vacants et à redevelopper. Ce seuil minimal peut être modulé selon les caractéristiques locales du milieu dont, notamment, les aires de



marché ou de densification identifiées par certains secteurs. Ainsi, les municipalités pourront offrir des projets avec des densités plus élevées ou plus faibles, selon les caractéristiques du milieu.

Le calcul et le respect du seuil minimal de densité s'appliquent à l'ensemble du territoire visé et non pas nécessairement à chacune des municipalités locales.

La notion de densité est directement liée à la consommation d'espace. Or, dans le contexte du respect des principes de saine gestion de l'urbanisation et de protection du territoire agricole issus du Cadre métropolitain d'aménagement ainsi que des orientations et des attentes gouvernementales, la Communauté demande à ses partenaires de poser des gestes concrets afin de hausser la densité du développement futur sur leur territoire respectif.

Les MRC et les municipalités locales visées auront à traduire le seuil de densité minimal dans leur schéma d'aménagement respectif de façon à assurer la transposition dans les outils de planification locale (plan et règlements d'urbanisme) par les municipalités locales par le biais de la concordance. Cette intégration devra notamment apparaître, au schéma d'aménagement de la façon suivante :

- Par l'ajout d'une orientation, d'objectifs et de moyens de mise en œuvre visant la densification et le redéveloppement du territoire;
- Par la détermination d'un seuil minimal de densité pour les aires d'affectation comportant l'usage résidentiel. Les MRC et les agglomérations visées devront ainsi effectuer le lien entre les espaces à développer et/ou à redévelopper et la cible de densité;
- Par l'identification d'indicateurs permettant d'assurer le suivi et le monitoring de la densification et du redéveloppement;

Les MRC et les agglomérations pourront exceptionnellement et sur justification apporter des nuances et des exceptions quant à l'applicabilité du seuil minimal de densité dans leur schéma d'aménagement dans le cas de situations particulières liées à la sécurité publique dans le cas des contraintes physiques ou naturelles, ou bien pour assurer la protection de secteurs qui présentent des caractéristiques environnementales ou patrimoniales.

Par le biais de leur schéma d'aménagement respectif, les MRC et les agglomérations devront demander aux municipalités locales de prévoir le respect du seuil minimal de densité par un ou par une combinaison de plusieurs des moyens suivants :

- intégration, dans le plan d'urbanisme, d'un objectif et de moyens de mise en œuvre visant la diversification de la typologie des bâtiments résidentiels;
- identification de seuils de densité reflétant le seuil établi au schéma d'aménagement;
- intégration, dans le plan d'urbanisme, d'un objectif et de moyens de mise en œuvre visant l'élaboration de Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour les espaces vacants actuellement disponibles pour le développement;
- intégration, dans le plan d'urbanisme, d'un objectif et de moyens de mise en œuvre visant l'élaboration d'un Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) pour les espaces vacants actuellement disponibles pour le développement;
- intégration dans le plan d'urbanisme ou à la réglementation d'urbanisme de coefficients d'occupation du sol par aires d'affectation ou par zone;



- élaboration et tenue à jour d'un registre des terrains et des bâtiments vacants;
- élaboration d'un plan de redéveloppement de la trame urbaine existante;
- proximité des grands équipements.

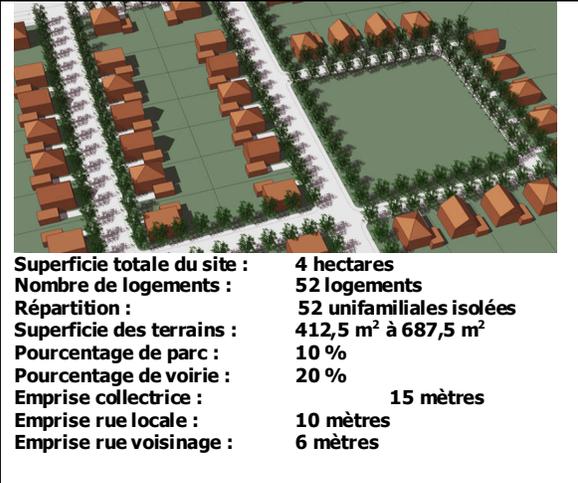
En complément à l'application des seuils minimaux de densité, les MRC et les agglomérations du territoire métropolitain sont invitées à se doter d'une *Politique particulière de densification et de redéveloppement du territoire* comprenant les éléments suivants :

- cible de densification par milieu et/ou par municipalité;
- pourcentage minimal de résidences jumelées et en rangées;
- pourcentage maximal de résidences unifamiliales isolées;
- méthode de calcul de la conformité des outils de planification locale au seuil minimal de densité du schéma d'aménagement;
- calcul du potentiel de redéveloppement;
- identification et priorisation des secteurs à redévelopper.



Visualisation de densité – cas fictifs

Densité résidentielle brute
(12 logements/hectare)



Densité résidentielle brute
(18 logements/hectare)

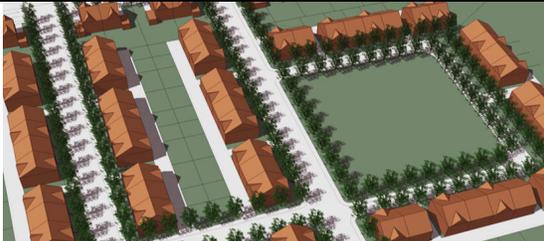


Densité résidentielle brute
(20 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	82 logements
Répartition :	40 unifamiliales jumelées
	42 unifamiliales contiguës accolées par le garage
Superficie des terrains :	412,5 m² (jumelées)
	275 m² (contiguës accolées)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Densité résidentielle brute
(24 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	98 logements
Répartition :	22 unifamiliales jumelées
	76 unifamiliales contiguës en rangée
Superficie des terrains :	343,75 m² (jumelées)
	206,25 m² (contiguës en rangée)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres



Densité résidentielle brute
(30 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	122 logements
Répartition :	24 unifamiliales isolées 16 unifamiliales jumelées 6 unifamiliales contiguës accollées par le garage 16 logements en duplex 60 logements en triplex
Superficie des terrains :	412,5 m² (isolées) 343,75 m² (jumelées) 275 m² (contiguës accolées) 330 m² (duplex, triplex)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Densité résidentielle brute
(42 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	166 logements
Répartition :	16 unifamiliales jumelées 36 unifamiliales contiguës accollées par le garage 114 logements en triplex
Superficie des terrains :	343,75 m² (jumelées) 275 m² (contiguës accolées) 330 m² (triplex)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Source : Atelier B.R.I.C., Étude de visualisation – Densités résidentielles brutes, Communauté métropolitaine de Montréal, 2007, 20p.

Visualisation de densité – cas réels

<p>Quartier de Montréal, Rosemont, développement Angus (42 logements/hectare)</p> 	<p>Quartier de Montréal, St-Laurent, développement Bois-Franc (70 logements/hectare)</p> 
<p>Quartier de la couronne Sud, La Prairie (21 logements/hectare)</p> 	<p>Quartier de Longueuil, Saint-Lambert (24 logements/hectare)</p> 

Source : Atelier B.R.I.C., Étude de visualisation – Densités résidentielles brutes, Communauté métropolitaine de Montréal, 2007, 20p.



Critère 1.2.2

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

Les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace regroupent l'ensemble des espaces vacants ou à redévelopper qui sont compris dans le périmètre métropolitain tel que défini au critère 1.6.1 ainsi que l'espace industriel sis en zone blanche aux abords de l'aéroport de Mirabel.

Le tableau 15 présente une estimation de la superficie de ces territoires selon les données fournies par les secteurs.

TABLEAU 15 – Superficie des territoires voués à l'urbanisation optimale, 2011

Secteurs	Résidentiel ha	Économique Ha	Total ha
Agglomération de Montréal	2 070 ¹	2 450 ²	4 520
Laval	930	714	1 644
Agglomération de Longueuil	1 461 ³	1 064 ⁴	2 525
Couronne Nord	2 559	1 348	3 907
Couronne Sud	2 482	1 724	4 206
CMM	9 502	7 300	16 802

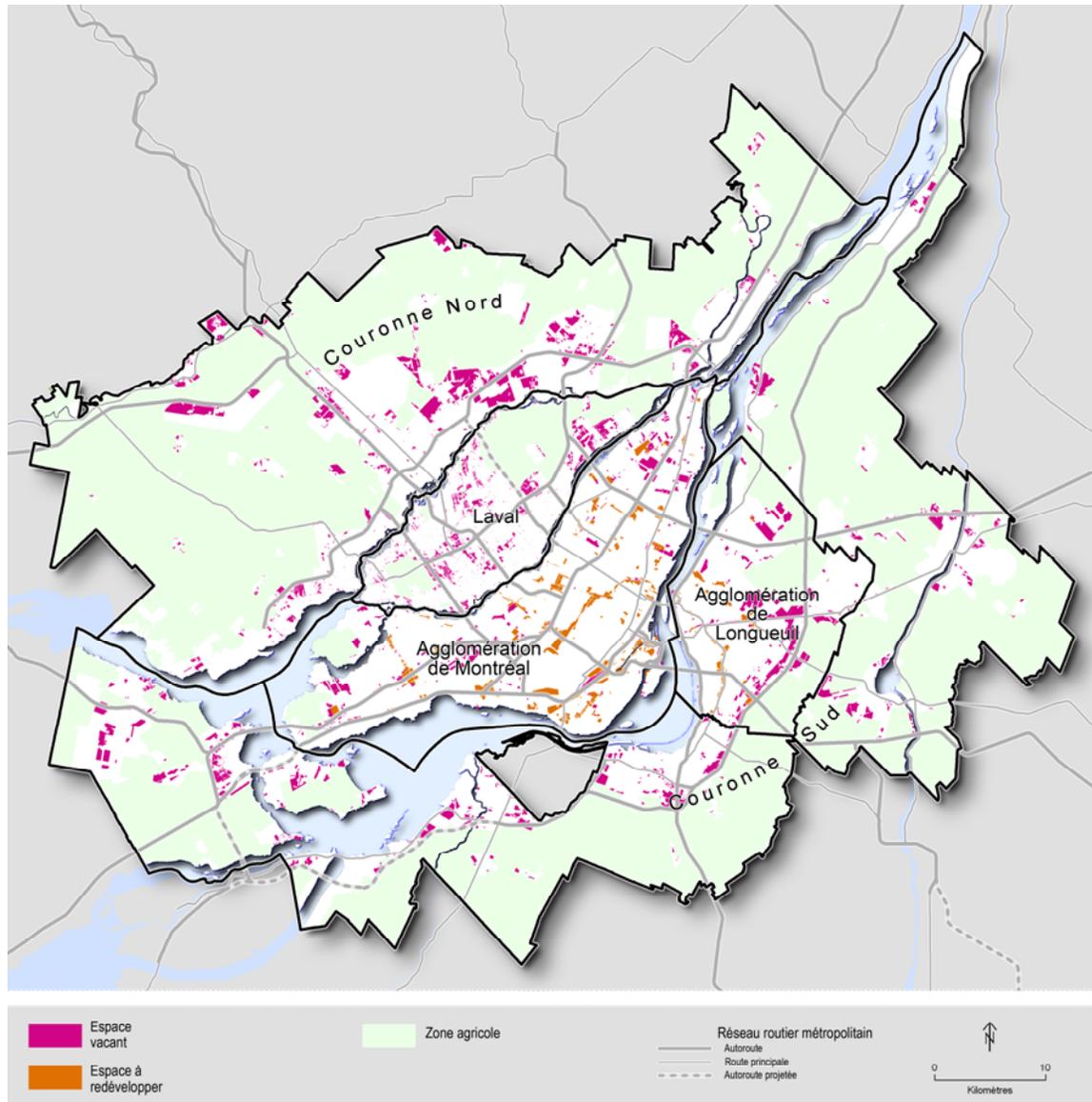
Source : Données tirées des propositions soumises par les partenaires dans le cadre du PMAD (pour Laval les données sont tirées du fichier sur les espaces vacants transmis à la CMM)

Notes :

1. Comprend les espaces propices à la construction de logements (720 hectares) ainsi que les espaces à consolider ou à transformer où, selon une hypothèse retenue, 50 % des 2 700 ha de la superficie disponible dans ces espaces pourraient accueillir une fonction résidentielle.
2. Comprend 50% des 2700 ha de la superficie des espaces à consolider ou à transformer.
3. Comprend les espaces vacants résidentiels ainsi que les espaces de redéveloppement résidentiel et 50% des espaces de redéveloppement mixte.
4. Comprend 50% des espaces de redéveloppement mixte

La carte 9 présente la localisation de ces territoires.

CARTE 9 – Les territoires voués à l’urbanisation optimale de l’espace



La Communauté demande aux MRC et aux agglomérations de consolider le tissu urbain existant en assurant, en premier lieu, l’utilisation des terrains vacants, ou à redévelopper, qui sont ou seront desservis par les infrastructures d’aqueducs et d’égouts et qui sont compris à l’intérieur du périmètre métropolitain ainsi qu’aux abords de l’aéroport de Mirabel.

De plus, la Communauté demande à ses partenaires d’orienter la croissance de leur développement dans les territoires contigus aux noyaux urbains existants où sont regroupés les services à la population et qui sont desservis ou à proximité des infrastructures et équipements



collectifs de transport. Les territoires de nature périphérique devront faire l'objet d'un développement subséquent, notamment, en harmonisation avec la planification des infrastructures et des équipements collectifs métropolitains ou tout autre mode de transport en commun existant ou projeté.

La Communauté invite aussi les MRC et les agglomérations à considérer en particulier les centres urbains, les quartiers anciens et les grandes artères commerciales comme des opportunités d'optimiser l'utilisation de l'espace et des équipements collectifs. Les interventions visant la réhabilitation et le redéveloppement de ces territoires sous-utilisés ou à requalifier sont encouragées par le PMAD. Ces interventions sont aussi une occasion de répondre aux besoins des ménages en prévoyant des outils de planification mieux adaptés à l'intégration d'une gamme étendue de types et de prix de logements.

Les seuils minimaux de densité définis au critère 1.2.1 s'appliquent prioritairement aux territoires voués à une urbanisation optimale de l'espace.

Les MRC et les agglomérations doivent identifier ces territoires dans leurs outils de planification.

Critère 1.2.3

La consolidation des grands pôles économiques et des pôles commerciaux

Les pôles économiques

Nous retrouvons sur le territoire de la Communauté neuf grands pôles économiques : centre-ville de Montréal, Saint-Laurent/Dorval, Anjou, Laval, Longueuil, Université de Montréal, Marché central, Port de Montréal et Aéroport/Mirabel. L'importance de ces pôles dans une perspective métropolitaine s'explique par le nombre d'emplois ainsi que par la présence d'une infrastructure majeure pour le transport des marchandises ou par leur contribution au caractère international du Grand Montréal, tel que souligné par le gouvernement du Québec dans ses orientations gouvernementales de 2001⁵⁵.

Aux grands pôles d'emplois regroupant de 20 000 à 240 000 emplois s'ajoutent les pôles du port de Montréal et de l'aéroport Mirabel où se trouvent des installations de transport stratégiques pour le transport de marchandises. Les caractéristiques des neuf grands pôles économiques sont résumées aux tableaux 16 et 17.

⁵⁵ Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, p.25.

TABLEAU 16 – Emplois dans les grands pôles économiques

	Emplois	Production de biens	Production de services	Production de biens	Production de services
Centre-ville	243 605	11 365	232 240	5	95
Saint-Laurent/Dorval	188 950	61 955	126 995	33	67
Laval	54 030	14 520	39 510	27	73
Anjou	41 290	15 225	26 065	37	63
Longueuil	28 850	11 970	16 880	41	59
Université de Montréal	23 895	315	23 580	1	99
Marché central	22 995	8 885	14 110	39	61
Port de Montréal/Hochelaga	7 850	3 205	4 645	41	59
Aéroport/Mirabel	5 515	3 285	2 230	60	40
Total pôles	616 980	130 725	486 255	21	79
CMM hors pôles	1 091 880				
Total CMM	1 708 860				

Source : Statistique Canada, recensement de la population, 2006.

TABLEAU 17 – Estimation de la densité d'emploi (emploi / ha)

Pôles économiques	Emploi non agricole ou forestier	Superficie vocation économique (en ha)	Densité (emploi /ha)
Centre-ville	243 290	221	1 100,42
Saint-Laurent/Dorval	188 640	2 123	88,85
Laval	53 815	817	65,91
Anjou	41 035	1 536	26,71
Longueuil	28 680	958	29,92
Université de Montréal	23 885	96	248,01
Marché central	22 930	138	165,74
Port de Montréal/Hochelaga	7 840	186	42,26
Aéroport/Mirabel	5 270	839	6,28
Total pôles	615 385	6 914	89,00

Sources : Statistiques Canada, recensement de la population 2006 ; rôle d'évaluation 2010⁵⁶

L'ensemble de ces grands pôles, par leur fonction et leur envergure, présente une force économique majeure pour le Grand Montréal et l'ensemble du Québec. Dans le contexte métropolitain, leur localisation et les infrastructures de transport qui les desservent constituent l'élément structurant principal de l'aménagement du territoire métropolitain selon l'horizon 2031.

Ainsi, la Communauté mise sur la consolidation et le renforcement de cette force économique et structurante de l'espace métropolitain. Cette consolidation des pôles économiques s'inscrit dans

⁵⁶ L'occupation du sol dans les pôles d'emploi a été validée par une appréciation visuelle.



un objectif plus général de protection et à la mise en valeur des acquis en terme d'infrastructures et d'activités économiques majeures essentielles à la compétitivité du Grand Montréal.

Afin d'appuyer la consolidation des grands pôles économiques métropolitains, la Communauté entend favoriser l'optimisation et le développement des infrastructures de transport en support aux déplacements des personnes et des marchandises. On fait référence, entre autres, au réaménagement et à l'ajout de capacité ciblée à l'égard de tronçons présentant une congestion récurrente, à l'implantation d'axes préférentiels de transport collectif, à l'amélioration de la fluidité sur le réseau supérieur sur le plan routier (objectif 2.3) ainsi qu'à la modernisation et au développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant (objectif 2.2).

Dans un objectif d'optimisation des équipements et des infrastructures dont, notamment, les investissements en infrastructures de transport, les MRC, les agglomérations et leurs municipalités constituantes doivent favoriser une planification intégrée de l'aménagement et du transport afin de contribuer à la consolidation de la fonction des pôles économiques bénéficiant d'infrastructures de transport majeures. Cette contribution peut porter, entre autres, sur le développement optimal des secteurs vacants et sur un redéveloppement des espaces à vocation économique en favorisant l'implantation des entreprises en cohérence avec leur fonction économique.

Cette contribution des partenaires régionaux et municipaux doit également porter sur un aménagement de l'ensemble du territoire favorisant, lorsque le contexte le permet, la localisation des entreprises en emploi à proximité des services de transport en commun de manière à contribuer à l'objectif de hausser à 30 % la part modale des déplacements en transport en commun et la localisation des entreprises génératrices de camionnage près des réseaux de transport routiers métropolitains.

Les pôles commerciaux

En ce qui a trait à l'appareil commercial du Grand Montréal, ce dernier comprend 16 grands pôles commerciaux, qui ont été identifiés en 2009 dans le cadre de l'étude *Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective*⁵⁷.

TABLEAU 18 – Pôles commerciaux du Grand Montréal

Secteurs	Pôles
Couronne Nord	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rosemère/Boisbriand incluant le Faubourg Boisbriand, la Place Rosemère et le boulevard Labelle ▪ Galeries Rive Nord / boulevard Brien à Repentigny ▪ A-640/A-40 à Terrebonne
Couronne Sud	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A-540/A-40 à Vaudreuil-Dorion
Laval	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carrefour Laval incluant le Carrefour Laval, le Centre Laval, les Galeries Laval, Centropolis, ▪ le Quartier Laval et le commerce artériel du secteur de l'intersection des autoroutes 440 et 15
Longueuil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mégacentres de l'autoroute 13 ▪ St-Bruno incluant les Promenades St-Bruno et les grandes surfaces en aménagement autonome sur les terrains adjacents entre les routes 116 et 112 ▪ Le boulevard Taschereau incluant le Mail Champlain ▪ Le Quartier Dix30 ▪ Le Carrefour de la Rive Sud à Boucherville
Montréal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le centre-ville ▪ Anjou incluant les Galeries d'Anjou, la Place Versailles ainsi qu'une série d'autres centres, mégacentres et regroupements de grandes surfaces en bordure de Jean-Talon, ▪ Renaude-Lapointe et Henri-Bourassa. ▪ Fairview incluant centre commercial Fairview, les bandes commerciales, les mégacentres et les autres regroupements de grandes surfaces situés aux abords de l'autoroute 40 et des grandes collectrices dans l'axe nord-sud : St-Jean, des Sources et St-Charles. ▪ Marché Central/Rockland incluant le marché central, le Centre Rockland et le commerce artériel du boulevard l'Acadie, le secteur de l'intersection A-15/A-40 ▪ La Place Vertu incluant la Place Vertu, le mégacentre Le Bazar et le reste du commerce artériel le long du chemin de la Côte-Vertu ▪ Angrignon/Newman incluant le Carrefour Angrignon et le commerce artériel entre les boulevards Newman et Dollard.

⁵⁷ Altus Géocom (2009). *Évolution récente du secteur du commerce de détail et analyse prospective*. 47 p.



À court et moyen terme, la croissance du stock commercial devrait s'effectuer au sein de certains sites. En contrepartie, d'autres sites plus vulnérables, tels que petits centres commerciaux non rénovés et artères commerciales dont la vocation n'est pas claire, pourraient être affectés par le processus de remplacement.

Tableau 19 – Évolution probable du stock commercial

Sites où devrait se concentrer la croissance du stock commercial à court et moyen termes	Sites plus vulnérables qui pourraient être affectés par le processus « naturel » de renouvellement du stock commercial
<ul style="list-style-type: none">▪ Terrains stratégiques potentiels : A-440/A-25▪ Centre-ville, Saint-Bruno, Anjou, Carrefour Laval, Rosemère/Boisbriand, Fairview, A-640/A-40, Quartier dix30, Rockland/Acadie, A-540/A-40 et A-440/A-19	<ul style="list-style-type: none">▪ Boulevards de Laurentides et Curé Labelle (en couronne Nord et à Laval)▪ Artères commerciales traditionnelles sur l'île de Montréal notamment celles qui ne sont pas axées sur les biens et services de commodité ou le divertissement▪ Boulevard Taschereau, chemin Chambly/Cousineau à Longueuil▪ Boulevard Harwood à Vaudreuil-Dorion▪ Une partie de la route 132 entre Candiac et Saint-Constant▪ Une partie du boulevard Saint-Jean-Baptiste/Anjou à Châteauguay

Considérant que certains de ces pôles devraient poursuivre leur croissance alors que d'autres sites pourraient subir un processus naturel de remplacement, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations de favoriser une consolidation des espaces commerciaux et d'évaluer l'opportunité de diversifier les activités au sein de secteurs plus vulnérables.

La Communauté demande aux MRC et aux agglomérations de favoriser une planification intégrée de l'aménagement et du transport dans les pôles commerciaux du Grand Montréal.

OBJECTIF 1.3

Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture

La région métropolitaine de Montréal se distingue des autres métropoles nord-américaines par la présence d'une zone agricole couvrant 58 % de son territoire, soit 220 520 hectares. Cependant, de 2001 à 2006, on a constaté une diminution de la superficie des terres en culture de 3 % comparativement à une croissance de 5 % pour le reste du Québec.

TABLEAU 20 – Superficie des terres en culture, 2001 à 2006

	2001	2006
	Superficie en ha	Superficie en ha
CMM	121 298	117 764
Ailleurs au Québec	1 728 640	1 815 510

Source : Observatoire Grand Montréal à partir des recensements de l'agriculture 2001 et 2006

Le potentiel agricole d'un territoire repose sur la qualité des sols qui le composent. Situé dans la plaine du Saint-Laurent, le territoire de la Communauté renferme des sols de haute qualité. En fait, près de 95 % du territoire en zone agricole permanente comporte des sols propices à l'agriculture (classes 1 à 5 et organique). D'après l'inventaire des terres du Canada (ARDA)⁵⁸, la majorité des sols se situe dans les classes 2 à 4. Les sols de classe 1, 2 et 3, excellents pour les productions végétales et horticoles, couvrent 73 % du territoire agricole de la Communauté.

Ces caractéristiques procurent un avantage concurrentiel aux producteurs de la région, contribuant à la pratique d'activités agricoles à haut rendement à l'hectare.

Mentionnons que, dans la grande région de Montréal, de 2001 à 2006, la valeur de la production agricole à l'hectare a toutefois augmenté de 18 % comparativement à 6,7 % pour celle du reste du Québec. Cet écart s'explique notamment par la présence de sols de grande qualité et par la proximité d'un marché de 3,7 millions d'habitants.

TABLEAU 21 – Revenus agricoles bruts par hectare (en dollars constants de 2006) de la Communauté, 2001 à 2006

	2001	2006	Taux de croissance
	\$	\$	%
CMM	2 725	3 215	18,0
Ailleurs au Québec	1 957	2 087	6,7

Source : Observatoire Grand Montréal à partir des recensements de l'agriculture 2001 et 2006..

⁵⁸ Institut de recherche et de développement en agroenvironnement. Aménagement rural et développement de l'Agriculture, 2000.



Quant à l'ensemble du secteur agroalimentaire métropolitain, il constitue un levier économique majeur du Grand Montréal. Plus des deux tiers des activités de transformation alimentaire de l'ensemble du Québec sont localisées à l'intérieur du Grand Montréal. À lui seul, le secteur agroalimentaire représente environ 11 % de l'emploi métropolitain total. La zone agricole du Grand Montréal est présente dans chacun des cinq secteurs géographiques. Toutefois, 92 % de celle-ci se retrouve dans les deux couronnes de la région. Dans les couronnes Nord et Sud, respectivement 71 % et 74 % du territoire total sont situés en territoire agricole.

En 2010, le comité consultatif agricole, avec la collaboration de plusieurs partenaires, a élaboré un *Portrait statistique des activités et du territoire agricoles de la CMM*. Ce document met à jour les données métropolitaines sur le territoire et les activités agricoles et permet de s'appuyer sur des informations faisant consensus au sein des organismes concernés par le sujet. Le document, rendu public le 31 janvier 2011, soulève clairement les enjeux d'aménagement du territoire, entre autres, la conciliation entre les besoins urbains et la pérennité et la valorisation d'une zone agricole dans un objectif de soutien aux agriculteurs et à l'industrie agroalimentaire.

Sur le territoire du Grand Montréal, on observe diverses initiatives d'agriculture urbaine, que ce soit des pratiques plus individuelles dans les milieux urbain et périurbain (cours arrières, balcons, toits, etc.) ou collectivement (jardins communautaires, jardins collectifs). L'agriculture urbaine offre divers potentiels tant au niveau du développement social et éducatif, de la lutte pour la sécurité alimentaire que du verdissement des quartiers.

Une première charte citoyenne montréalaise portant sur l'agriculture urbaine et réalisée par une démarche de participation citoyenne a aussi vu le jour en 2011. Cette charte vise l'intégration et la reconnaissance de l'agriculture urbaine dans les politiques municipales, provinciales et nationales.

Considérant l'importance grandissante de l'agriculture urbaine et son potentiel à contribuer à l'amélioration de la qualité des milieux de vie, la Communauté invite les MRC et les agglomérations à reconnaître l'agriculture urbaine dans leurs outils de planification.

La Communauté entend favoriser la réalisation, par les MRC et les agglomérations, d'outils régionaux de développement et de mise en valeur de la zone agricole. Ces outils qui auront pour objectif de favoriser l'occupation dynamique du territoire, centrée sur l'agriculture, représentent un moyen de mettre en valeur les activités agricoles. Un projet pilote a d'ailleurs été réalisé sur le territoire de la MRC de Roussillon.

Critère 1.3.1

Augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine

Considérant l'importance de la mise en valeur de l'agriculture et de l'agroalimentaire sur le territoire métropolitain, la Communauté entend favoriser la réalisation, par les MRC et par les agglomérations, d'outils régionaux de développement et de mise en valeur de la zone agricole. Le succès d'une telle démarche repose sur la concertation avec l'ensemble des partenaires du monde agricole.

Une telle planification contribuerait, entre autres, à la mise en valeur du potentiel agricole et au maintien d'une stabilité aux entreprises agricoles sur deux volets :

- le plan territorial par l'accès à des sols de qualité et à des coûts compétitifs;
- la possibilité d'investir dans l'amélioration de leurs terres suivant un horizon économiquement acceptable.

Cette contribution de la Communauté et de ses partenaires régionaux à la mise en valeur et au dynamisme des activités agricoles sur le territoire métropolitain vise à assurer le développement, la vitalité et la pérennité des activités agricoles, notamment, en ce qui a trait à la superficie des terres cultivées et à la valeur de production à l'hectare cultivé par rapport à l'ensemble du Québec.

À cet égard, la Communauté établit l'objectif d'une croissance de 6 % de la superficie globale des terres en culture, d'ici 2031, à l'échelle métropolitaine. Cette croissance des terres en culture, qui pourrait notamment être atteinte par une remise en culture des terres en friche, permettrait de combler la perte de la superficie des terres cultivées constatée ces dernières années.

L'augmentation des superficies cultivées devra toutefois tenir compte des préoccupations métropolitaines relatives au développement durable et, en particulier, de l'objectif de protéger les bois, les corridors forestiers, les milieux humides, les rives, le littoral et les plaines inondables. La préservation de la qualité de l'eau (bassins hydrographiques) devra également faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de cet objectif.

Par ailleurs, la Communauté entend notamment poursuivre certaines démarches déjà amorcées sur les points suivants :

- l'adaptation du règlement d'application du Règlement sur les exploitations agricoles (REA) afin de permettre la remise en culture des terres en friche;
- le suivi des projets pour le remembrement de petites parcelles en zone agricole;
- la mise sur pied d'une grappe bioalimentaire.



OBJECTIF 1.4

Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées

Il faut clairement distinguer le présent objectif et les obligations et pouvoirs de la Communauté établis dans les articles 156 et suivants de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*. L'identification, dans le présent plan, de toute installation qui présente un intérêt métropolitain ne constitue pas une désignation d'un équipement, d'une infrastructure, d'une activité ou d'un service à caractère métropolitain aux fins prévues à ces dispositions de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*.

De façon générale, une installation est un bâtiment, un local, un aménagement ou un espace destiné à produire des biens ou des services qui permettent d'assurer à une population (résidents, travailleurs, entreprises) les services collectifs dont elle a besoin. L'installation forme généralement sur le territoire un ensemble bien défini.

Les installations qui soutiennent l'activité économique et sociale, et plus spécifiquement qui offrent des services collectifs, interpellent la planification territoriale métropolitaine puisqu'elles ont un impact sur la structuration du territoire. Ces équipements peuvent être considérés comme structurants parce qu'ils offrent un service à l'ensemble du territoire métropolitain ou parce que leur rayonnement se mesure à l'échelle métropolitaine ou nationale.

Les installations qui sont d'intérêt métropolitain se distinguent aussi par un seuil minimal de capacité. Enfin, afin de déterminer les installations d'intérêt métropolitain, leur spécialisation et leur rayonnement à l'échelle du Grand Montréal sont pris en compte.

ENCADRÉ – Les installations projetées ou à l'étude par les ministères et les organismes gouvernementaux

Au cours des vingt prochaines années, les ministères et les organismes gouvernementaux devront localiser plusieurs installations d'intérêt métropolitain et régional. À titre d'exemple, au-delà d'une quinzaine d'écoles primaires pourraient s'établir un peu partout sur le territoire du Grand Montréal au cours des prochaines années. En décembre 2010, un projet d'hôpital a également été annoncé par le ministre de la Santé et des Services sociaux pour le territoire du Centre de santé et des services sociaux (CSSS) de Vaudreuil-Soulanges⁵⁹.

Même si ces projets ne sont pas toujours d'intérêt métropolitain, ils sont importants pour les territoires sur lesquels ils s'établiront et sont une opportunité pour consolider ou redévelopper le tissu urbain. Dans certaines situations, ces projets pourraient néanmoins nécessiter une modification au périmètre métropolitain. Dans cette éventualité, les demandes de modification au périmètre métropolitain seront analysées sur la base du critère 1.6.2.

Un portrait de l'ensemble des installations projetées par les ministères et les organismes gouvernementaux d'ici 2031, notamment dans le cadre des travaux qui seront réalisés au Comité interministériel du Grand Montréal prévu dans la *Stratégie gouvernementale pour assurer*

⁵⁹ <http://www.santemonteregie.qc.ca/vaudreuil-soulanges/apropos/csssvs/hopitalcsssvs.fr.html>

l'occupation et la vitalité des territoire 2011-2016 pourrait permettre de mieux évaluer l'impact de l'ensemble de ces projet sur l'aménagement et le développement du territoire métropolitain.

Critère 1.4.1

Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées

Les MRC et les agglomérations doivent identifier dans leur schéma d'aménagement et de développement les installations d'intérêt métropolitain qui répondent aux critères suivants :

Installations de santé

- Les centres hospitaliers universitaires, les centres affiliés universitaires, les instituts universitaires et les centres hospitaliers affiliés à des universités

Installations d'éducation

- Les établissements d'éducation de niveau universitaire incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement collégial, incluant les écoles spécialisées, et les conservatoires.

Installations sportives, culturelles et touristiques

- Les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales;
- Les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés comprenant une capacité de 650 sièges et plus;
- Les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m² et plus excluant les salles de spectacle;
- Les parcs d'attraction attirant un million de visiteurs et plus par année;
- Les équipements de tourisme d'affaires pour la tenue de congrès, de salons et de foires commerciales comptant 5 000 m² et plus.

Critère 1.4.2

Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées

Concernant les installations d'intérêt projetées, les critères de localisation doivent assurer l'utilisation et l'accessibilité optimales des installations. Une localisation optimale signifie qu'elle est dans les périmètres d'urbanisation, près des circuits de transport en commun, loin des zones dangereuses, près des secteurs urbanisés existants et non pas en périphérie. Cette localisation optimale permet d'éviter l'éparpillement de l'habitat et des activités et maximise les retombées des investissements publics⁶⁰.

Les nouvelles installations d'intérêt métropolitain, répondant au critère 1.4.1, doivent être localisées :

⁶⁰ MAMROT, La prise de décision en urbanisme : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/planification-des-infrastructures-et-des-equipements/>



- à moins de 1 km d'un point d'accès du réseau de transport en commun métropolitain;
- sur un site accessible par transport actif;
- dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants;
- en tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.

OBJECTIF 1.5

Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC

L'identification de toute partie du territoire qui, chevauchant plusieurs MRC, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général constitue une étape de grande importance à l'adoption d'une stratégie plus globale d'aménagement et de développement. Elle vise, d'une part, à assurer une sécurité publique dans l'aménagement du territoire et, d'autre part, à réduire la vulnérabilité aux événements météorologiques extrêmes (changements climatiques).

Un environnement sain et sécuritaire constitue une des conditions de base à la compétitivité et à l'attractivité de la région. Une meilleure planification de la gestion des risques et des sinistres d'envergure devrait donc permettre de contribuer à la santé et à la sécurité publique ainsi qu'au bien-être général de la population.

Six types de contraintes majeures chevauchant plusieurs MRC sont susceptibles d'engendrer des risques et des sinistres dans le Grand Montréal : les inondations causées par la crue des Grands Lacs et de la rivière Outaouais, les glissements de terrain aux escarpements, les catastrophes d'ordre technologique (exemple : incendie de pneus à Saint-Amable en 1990), la qualité de l'air, les nuisances sonores et les incidents climatiques.

Le développement des connaissances relatives aux risques associés aux diverses problématiques de sécurité publique permet d'affirmer l'importance d'informer les citoyens de la localisation de ces risques et d'aménager le territoire en tenant compte de leurs attentes et besoins.

La question des risques d'inondation chevauchant plusieurs MRC est traitée au critère 3.2.1 de l'objectif 3.2 portant sur la protection des rives et des plans d'eau.

Critère 1.5.1

Identification des risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC

La problématique des contraintes géomorphologiques, telles que les aires de glissement de terrain, est comparable à celle des zones inondables en termes de sécurité publique. La collaboration des MRC et des agglomérations est requise de manière à ce que les outils de planification complémentaire au PMAD prennent en compte ces risques et assurent une harmonisation du cadre réglementaire pour la sécurité des personnes et des biens.

Un plan qui illustrera les sites devant faire l'objet d'une intervention particulière par chacune des MRC et des agglomérations concernées est actuellement en préparation par le ministère de la Sécurité publique du Québec.



Critère 1.5.2

Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC

Les problématiques liées aux catastrophes possibles d'ordre technologique sont déjà prises en charge par les instances régionales. La *Loi sur la sécurité civile*⁶¹ introduit un nouvel outil de planification régionale, soit le schéma de sécurité civile. Ce schéma, qui peut être réalisé par les municipalités régionales de comté, en collaboration avec les autorités locales, s'inscrit dans une démarche visant spécifiquement à améliorer la connaissance des risques de sinistre majeur présents sur le territoire et à établir des objectifs de réduction de la vulnérabilité.

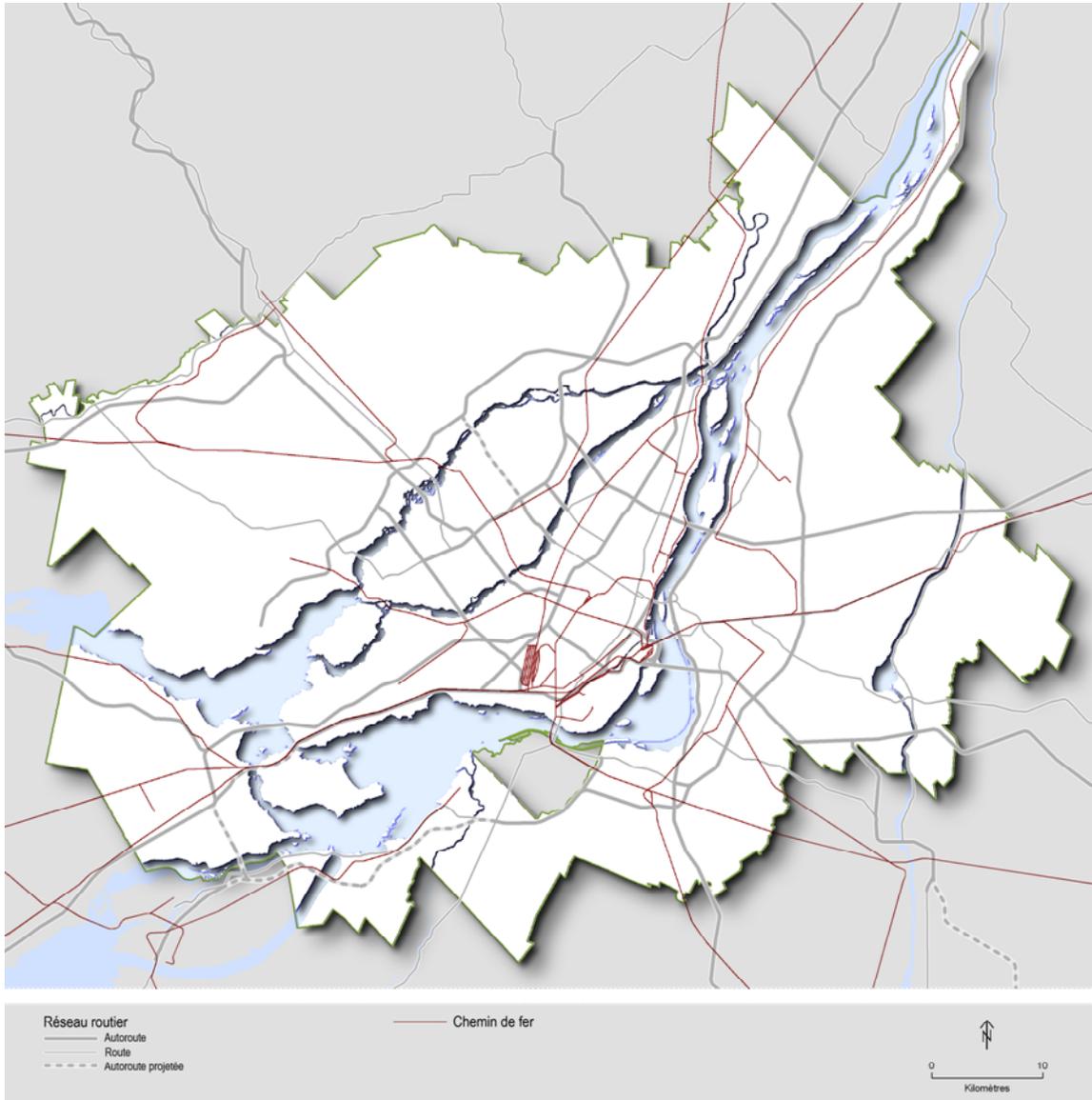
Plusieurs MRC, agglomérations et municipalités du territoire de la Communauté ont déjà complété ou amorcé l'élaboration d'un schéma de sécurité civile et la Communauté entend consulter ses partenaires régionaux afin d'identifier les risques dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et nécessite une harmonisation des mesures de protection dans un objectif de sécurité et de santé publiques.

Le PMAD identifie le réseau routier et le réseau ferroviaire illustrés à la carte 11 comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. En effet, ces réseaux sont sollicités pour le transport de marchandises dangereuses et sont source de bruit et de vibration. Les abords de ce réseau doivent donc faire l'objet d'un aménagement qui prend en compte ces risques. La Communauté demande donc aux MRC et aux agglomérations de se doter de mesures permettant d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, en optant pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter et des conditions permettant de réduire ces distances⁶².

⁶¹ L.Q. 2001, chapitre 76 sanctionnée le 20 décembre 2001.

⁶² Les MRC et les agglomérations pourront notamment s'inspirer de la politique provinciale sur le bruit routier: http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/bpm/politique_bruit.pdf

CARTE 11 – Contraintes anthropiques





Critère 1.5.3

Identification des risques liés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé

À plusieurs occasions, la Direction de la santé publique de Montréal a fait part de ses préoccupations relatives à l'impact du transport routier sur la santé publique. Selon la Direction, la présence d'éléments toxiques, tels que l'ozone troposphérique et des particules fines à proximité des artères routières, a des effets préoccupants à court et à long terme sur la santé publique.

Une analyse de la Direction de la santé publique de Montréal a permis de constater que les personnes âgées de 60 ans ou plus, qui vivent le long d'artères routières très achalandées, sont plus à risque de développer des problèmes de santé⁶³.

Cette préoccupation est déjà prise en compte par les partenaires régionaux. La Communauté invite néanmoins les municipalités régionales de comté et les agglomérations à compléter leur cadre réglementaire en cette matière, notamment par une identification des aires de contraintes en bordure des axes routiers et autoroutiers, dans un objectif d'assurer la santé et la sécurité publiques.

Critère 1.5.4

Identification des risques associés aux incidents climatiques et chevauchant plusieurs MRC

Les incidents climatiques, phénomènes récents de nature imprévisible, sont susceptibles d'avoir des effets majeurs sur l'environnement et sur les activités humaines. Citons notamment :

- des étés de plus en plus chauds contribuant à l'augmentation du nombre de jours de smog annuellement;
- des périodes de chaleur intense plus fréquentes accentuant les effets des îlots de chaleur sur la santé publique;
- des hivers plus doux augmentant le nombre de périodes de gel et de dégel et leurs effets, entre autres, sur les infrastructures et éliminant les réserves d'eau au sol pour l'alimentation des cours d'eau et des lacs au printemps;
- un plus grand nombre de tempêtes avec grands vents et des précipitations intenses sur une courte période de temps ayant des impacts sur la structure des immeubles ainsi que sur les infrastructures de transport et d'élimination des eaux de surface;
- des précipitations non régulières, notamment, des périodes sans pluie prolongées accentuant les problèmes de niveau d'eau des voies navigables ainsi que l'alimentation en eau potable (prises d'eau au fleuve et à ses affluents).

Considérant ces effets, la Communauté invite ses partenaires régionaux et locaux à poursuivre leurs actions respectives en vue d'intégrer dans leurs pratiques d'aménagement des mesures contribuant à l'adaptation aux changements climatiques, telles que :

⁶³ Audrey SMARGIASSI et autres, BAPE, Rapport DB 14 sur le Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, septembre 2005.

- l'équilibre à déterminer en termes de densité;
- l'amélioration de l'accès à divers modes de transport (piétons, cyclistes, transport collectif);
- l'aménagement paysager assurant une superficie adéquate de sols perméables ainsi qu'une capacité de rétention des eaux de surface;
- les interventions pour contrer les effets des îlots de chaleur;
- la conservation des milieux humides pour le maintien d'une biodiversité végétale et animale;
- un accroissement de la superficie des espaces verts dans les sites résidentiels, commerciaux et des pôles d'emplois;
- une plus grande protection de la végétation en bordure des berges et des ravins pour contrer l'érosion;
- la revitalisation des espaces vacants contaminés ou sous-utilisés par des aménagements verts, notamment, à proximité des sites constituant des îlots de chaleur.

OBJECTIF 1.6

Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

Le périmètre métropolitain délimite l'espace à urbaniser d'ici 2031. Il est établi en tenant compte des prévisions de croissance démographique et économique à l'échelle de la Communauté de façon à optimiser l'utilisation des espaces disponibles au développement et au redéveloppement.

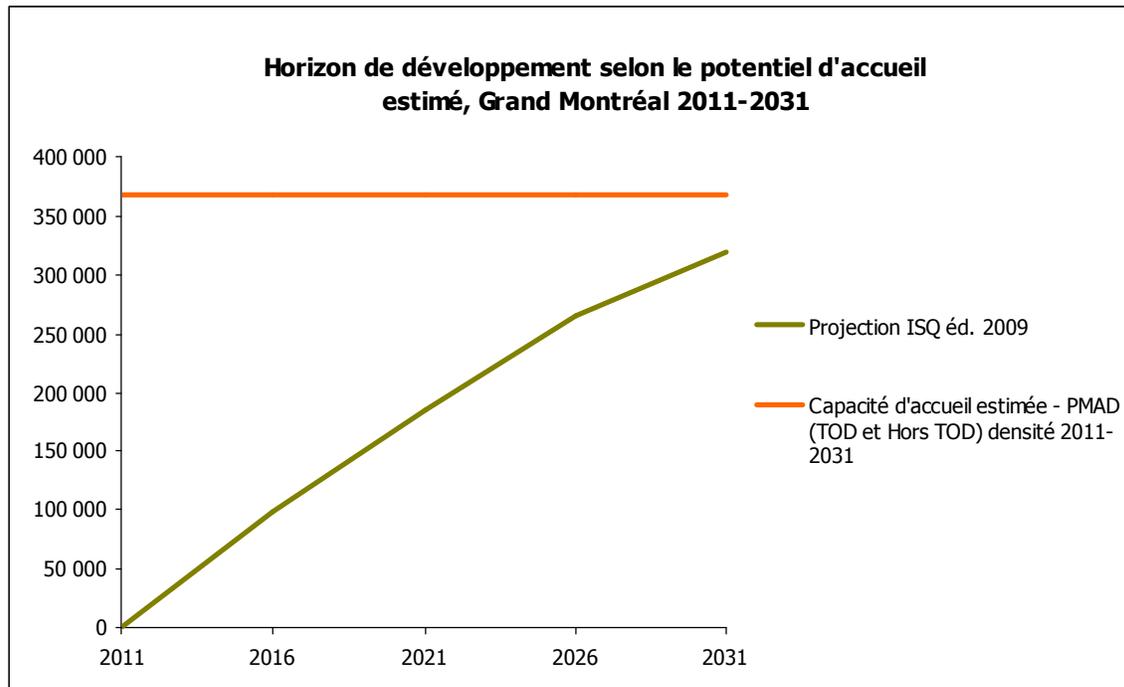
Pour définir le périmètre métropolitain, la Communauté a d'abord estimé la capacité d'accueil des espaces résidentiels disponibles à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux en vigueur en tenant compte des critères 1.1.2 et 1.2.1 relatifs à la densité TOD et hors TOD. Ainsi, en appliquant la densité brute moyenne pour la période 2011-2031 aux espaces disponibles à l'extérieur des aires TOD et en tenant compte de l'objectif d'accueillir 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD la capacité d'accueil résidentielle s'élève à 345 000 ménages, soit 25 000 ménages de plus que les projections démographiques.

Ensuite, considérant l'importance d'éviter un effet de rareté, la partie du territoire de la MRC Les Moulins, qui n'est pas dans la zone agricole et qui n'est pas comprise dans le périmètre d'urbanisation de cette MRC, permet d'accueillir près de 25 000 ménages supplémentaires d'ici 2031 et porte la capacité d'accueil totale du territoire de la Communauté à environ 370 000 ménages.

Le graphique 7 illustre la capacité d'accueil résidentielle des espaces compris dans les périmètres d'urbanisation régionaux actuels ainsi que dans le territoire de la MRC Les Moulins qui n'est pas dans la zone agricole et qui n'est pas comprise dans le périmètre d'urbanisation de cette MRC.



GRAPHIQUE 7 – Horizon de développement selon le potentiel d'accueil estimé, Grand Montréal, 2011-2031



Ces espaces sont, à priori, suffisants pour accueillir la croissance prévue globalement à l'échelle de la région métropolitaine d'ici 2031. Ils apparaissent aussi être suffisants pour permettre d'éviter un resserrement trop accentué entre l'offre et la demande de terrains et une accélération de la mobilité résidentielle vers l'extérieur du territoire de la Communauté qui pourraient en résulter.

En ce qui a trait aux besoins économiques (industriel et commercial), la Communauté dispose d'environ 7 000 hectares. L'étude en cours, réalisée par la firme Plania pour le compte de la Communauté, indique qu'environ 3 300 hectares sont disponibles pour des fins industrielles⁶⁴, sans compter les espaces industriels situés sur l'île de Montréal⁶⁵.

En ce qui concerne les besoins en espaces industriels, l'étude en cours réalisée par le *Conference Board du Canada* pour le compte de la Communauté, estime qu'environ 3 174 ha seraient requis en vertu d'un scénario optimiste de croissance d'emplois. L'étude de la firme Plania estime de son côté que sur les 3 300 hectares disponibles à des fins industrielles, en excluant l'île de Montréal,

⁶⁴ Note technique de la firme Plania transmise à la Communauté, 27 octobre 2011.

⁶⁵ Les espaces industriels situés sur l'île de Montréal sont toutefois compris dans le total de 7 000 hectares disponibles à des fins économiques.



plus de 1 800 hectares peuvent être développés immédiatement alors que près de 1 500 hectares nécessitent des interventions de mise en valeur pour y éliminer les contraintes qui y empêchent un développement immédiat⁶⁶.

En ce qui concerne les besoins en espaces commerciaux, une étude réalisée par la firme Géocom pour le compte de la Communauté estime que les besoins sont d'environ 15 millions de pieds carrés de superficie locative brute entre 2009 et 2026, ce qui représente un peu plus de 550 hectares de terrain⁶⁷. En poursuivant la projection jusqu'en 2031, on peut estimer la demande à près de 700 hectares.

Ainsi, il est estimé que les besoins en espaces économiques totalisent, au plus, 3 900 ha alors que l'offre en terrains est d'environ 7 000 hectares, en incluant les terrains qui devront faire l'objet d'une mise en valeur.

Une planification à long terme sur une période de 20 ans demeure un exercice prospectif qui ne peut prévoir toutes les situations qui se présenteront. Ainsi, même si, globalement, l'offre de terrains est suffisante pour accueillir la croissance démographique et économique prévue d'ici 2031, certaines parties du territoire métropolitain pourraient connaître des situations particulières justifiant une modification du périmètre métropolitain. Ainsi, les MRC et les agglomérations pourront soumettre à la Communauté des demandes de modification du périmètre métropolitain afin de reconnaître les besoins exceptionnels exprimés par certaines municipalités, pour les besoins résidentiels, institutionnels et économiques. Ces demandes de modification seront toutefois soumises à des conditions et à une analyse telle que défini au critère 1.6.2.

Critère 1.6.1 **Délimitation du périmètre métropolitain**

Le périmètre métropolitain 2031 comprend les périmètres d'urbanisation en vigueur à la date d'adoption du PMAD, identifiés dans les schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations auquel s'ajoute une partie du territoire de la MRC Les Moulins qui est actuellement à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de cette MRC mais qui n'est pas incluse dans la zone agricole permanente de cette MRC⁶⁸.

Par ailleurs, le PMAD reconnaît les aires d'expansion urbaines identifiées dans le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville, telles qu'approuvées

⁶⁶ Note technique de la firme Plania transmise à la Communauté, 27 octobre 2011.

⁶⁷ Si on considère un ratio d'implantation de 1:4 (un mètre carré de superficie locative brute pour 4 mètres carrés de superficie de terrain)

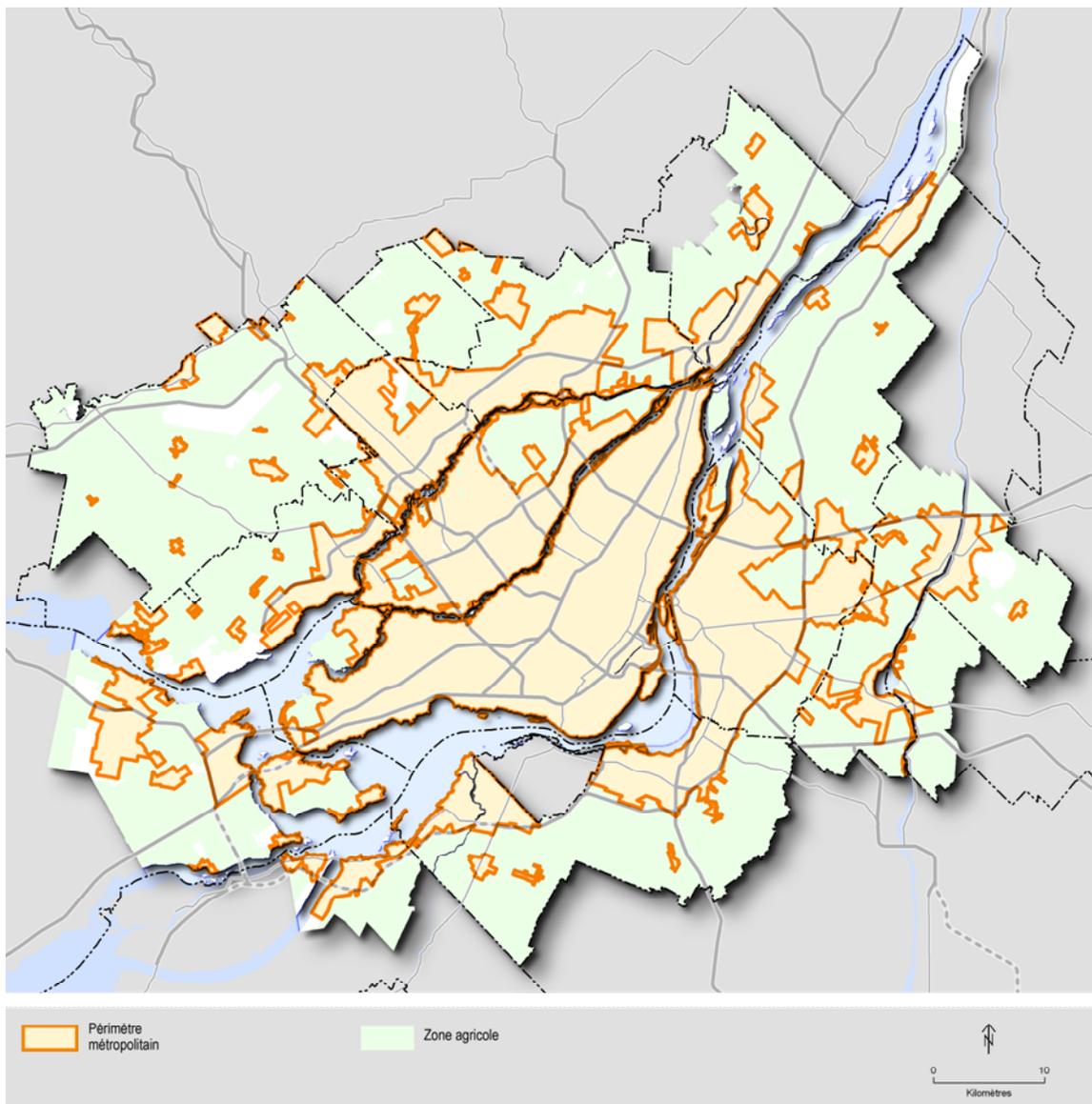
⁶⁸ Le périmètre métropolitain 2031 comprend certains terrains ayant fait l'objet d'une réinclusion à la zone agricole permanente par une décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Par ailleurs, le périmètre métropolitain inclut également la partie du territoire de la MRC de L'Assomption ayant fait l'objet d'une décision favorable de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (décision de la CPTAQ no 348405, rendue le 4 juillet 2008). Les terrains périphériques situés dans la portion nord-ouest de la MRC Les Moulins, ne pourront être inclus au périmètre d'urbanisation de la MRC qu'à moyen terme et sous réserve de disposer des services d'aqueduc et d'égout. D'ici à leur inclusion au périmètre d'urbanisation, ces terrains devront conserver l'affectation actuelle soit, l'affectation périurbaine tel que défini au schéma d'aménagement en vigueur de la MRC Les Moulins au moment de l'adoption du PMAD.



par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et entrées en vigueur le 14 février 2006.

La carte 12 illustre le périmètre métropolitain 2031.

CARTE 12 – Le périmètre métropolitain



Critère 1.6.2

Modifications au périmètre métropolitain

Le périmètre métropolitain, identifié à la carte 12, pourrait être modifié pour :

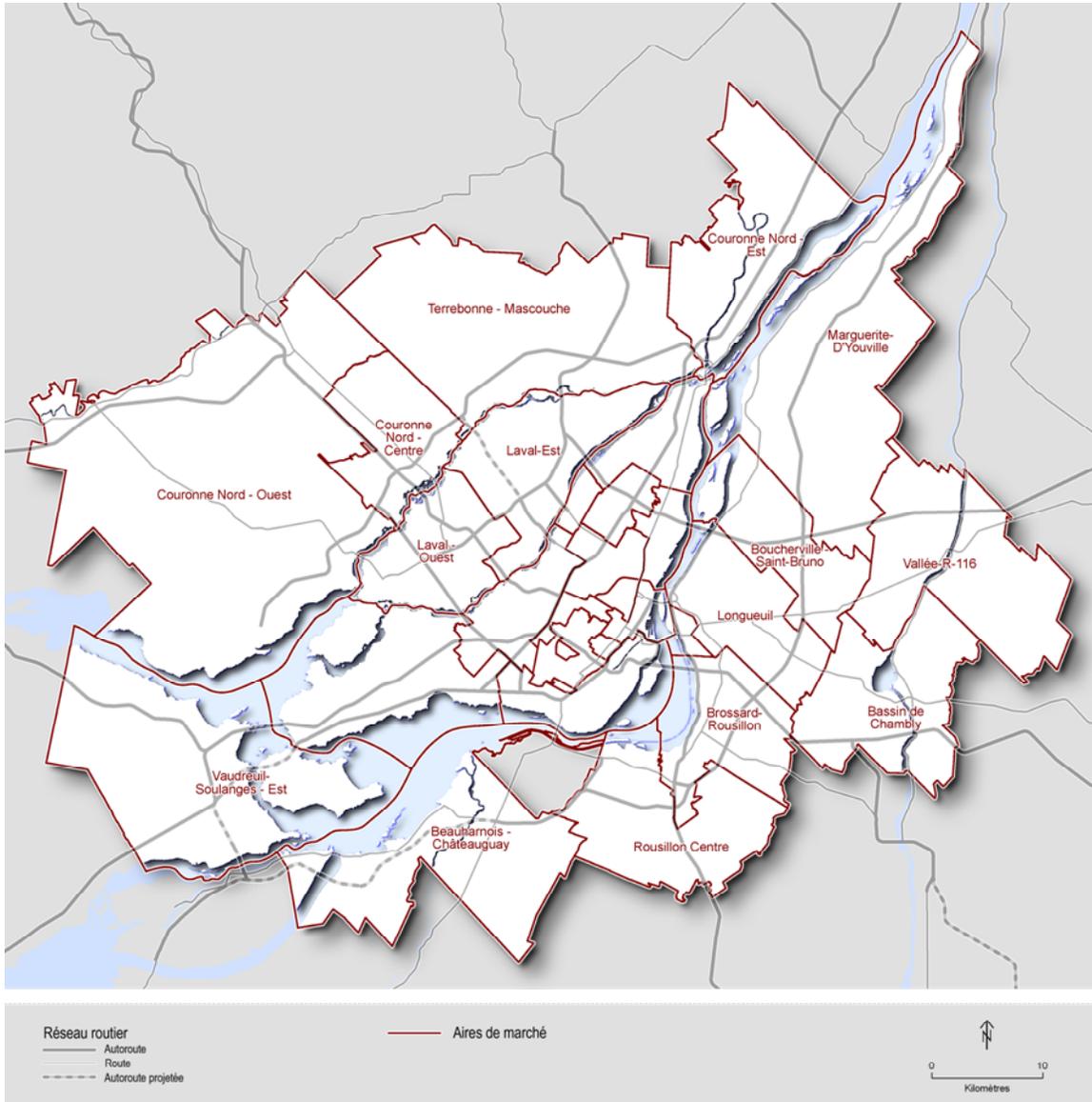
- appuyer la réalisation de projets situés dans les aires TOD identifiées au critère 1.1.1;
- répondre aux **besoins particuliers en espaces résidentiels, institutionnels et économiques** exprimés par une municipalité régionale de comté ou une agglomération.

Pour les besoins en espaces résidentiels, la Communauté considérera la demande de modification au périmètre métropolitain dans le contexte de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains dans l'aire de marché du territoire visé.

Les aires de marché qui seront utilisées pour cette analyse sont présentées à la carte 13. Ces aires de marché ont été définies par la Chambre immobilière du Grand Montréal. Des ajustements ont été apportés pour assurer la correspondance avec le territoire de la CMM. Les aires de marché sont délimitées en tenant compte des critères suivants : marché, prix, typologie des propriétés, âge des propriétés, bassin des transactions, contiguïté territoriale.



CARTE 13 – Les aires de marché





Pour les besoins institutionnels et économiques, la Communauté considérera la demande de modification au périmètre métropolitain dans le contexte de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain tout en la mettant en perspective avec l'offre de terrains dans le secteur visé, avec les contraintes (insertion, techniques et de tenures) ainsi qu'avec l'échéancier du projet de développement motivant la demande de modification.

Pour être recevable par la Communauté, une demande de modification au périmètre métropolitain doit être précédée :

- des modifications au schéma d'aménagement et de développement et, par voie de concordance au schéma, des modifications aux plans et aux règlements d'urbanisme qui assurent la conformité de ces outils au PMAD en vigueur;
- d'un outil régional de développement et de mise en valeur de la zone agricole de la MRC visée.

La demande de modification du périmètre métropolitain sera analysée sur la base d'un document de présentation fourni par la MRC ou l'agglomération. Ce document doit permettre à la Communauté d'analyser la demande sur la base des critères suivants :

- la contribution du projet de développement au respect et à l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD dont, notamment :
 - les seuils minimaux de densité prévus aux critères 1.1.2 et 1.2.1;
 - la localisation à proximité des équipements de transport en commun, actuels et prévus, de grande capacité et de capacité intermédiaire, tels qu'identifiés au critère 2.1.1;
 - l'accessibilité aux infrastructures de transport routier existantes ou projetées telles qu'identifiées au critère 2.3.1;
 - la préservation des milieux naturels, bâtis et des paysages tels que définis à l'orientation 3;
- la continuité avec les zones urbaines existantes qui disposent déjà des infrastructures et des équipements urbains;
- l'impact du projet de développement sur les équipements et les infrastructures (réseau routier, transport en commun, aqueducs, égouts, usines d'épuration et de traitement des eaux usées, etc.);
- le marché visé par le projet de développement sur le territoire faisant l'objet de la demande;
- les effets induits du projet de développement sur les autres activités urbaines;
- la recherche de sites de moindre impact sur l'agriculture lorsque la demande vise le territoire agricole.

Pour les demandes de modification visant les projets à vocation économique et institutionnelle, la Communauté prendra aussi en considération :

- la nécessité d'agrandissement d'une entreprise ou d'une institution existante;
- la nécessité qu'une nouvelle entreprise ou une nouvelle institution soit localisée près de d'autres entreprises ou institutions existantes;



- la nécessité de disposer de terrains de grandes superficies;
- la nécessité d'établir des services et des équipements gouvernementaux afin de répondre aux besoins de la population.

Pour les demandes concernant les milieux ruraux, la Communauté prendra en considération la problématique du maintien de la population et des services au sein de ces milieux.

Les modifications au périmètre métropolitain nécessaires pour permettre les interventions municipales ponctuelles requises pour assurer, notamment, le bon fonctionnement du réseau d'approvisionnement en eau potable, le bon fonctionnement du réseau d'assainissement des eaux usées, la gestion des neiges usées ou le bouclage d'une rue devront être soumises à la Communauté qui pourra les soustraire des exigences prévues au critère 1.6.2 dans la mesure où l'échéancier de l'intervention l'exige.

ORIENTATION 2 :

Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants

Les réseaux de transport constituent un maillon essentiel du fonctionnement des régions métropolitaines en assurant des liens entre les différentes parties du territoire et en permettant les échanges avec l'extérieur. Ils contribuent à la vitalité économique, sociale et culturelle d'une région métropolitaine.

ENCADRÉ - Quelques faits saillants de la situation du transport dans le Grand Montréal

- Le nombre de déplacements motorisés effectués en période de pointe du matin a augmenté de 2 % entre 2003 et 2008;
- À 25 %, la part modale du TC en période de pointe du matin augmente de 3 points de pourcentage, par rapport à 2003;
- Malgré une augmentation de la part modale du TC, l'automobile demeure le principal mode de déplacement pour le transport des personnes sauf pour les déplacements vers le centre-ville de Montréal là où l'offre de TC est de loin la plus forte;
- Le nombre de véhicules a crû de 10 % entre 2003 et 2008 sur le territoire de la CMM comparativement à une augmentation de 6 % du nombre de ménages;
- 59 % de la valeur des échanges Nord-Sud entre le Québec et le marché américain passent par les réseaux routiers du Grand Montréal;
- Selon les prévisions de l'OCDE, les activités mondiales de transport des marchandises devraient doubler, voire tripler, au cours des trente prochaines années;
- Entre 1998 et 2003, les coûts de congestion ont augmenté de 65 % et sont estimés à 1,4 G\$ en 2003;
- 27 % des distances parcourues en véhicules durant la période de pointe du matin étaient, en 2003, faites en situation de congestion.

Cette orientation est intimement associée aux projets que le ministère des Transports du Québec identifie dans sa planification. Or, l'offre et la demande en transport, les conditions d'accessibilité, l'utilisation ou la performance des réseaux de transport exercent une influence notamment sur la définition du périmètre métropolitain d'urbanisation, les seuils minimaux de densité et les aires de densité de type TOD. Il est donc essentiel que les investissements dans les infrastructures de transport réalisées par le gouvernement du Québec tiennent compte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

Dans ce contexte, il faudra convenir rapidement d'un mécanisme de coordination politique afin d'assurer la cohérence entre les interventions d'investissements gouvernementales et la planification réalisée par la Communauté à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal. La proposition de mettre en place une Table Québec-Grand Montréal est discutée au chapitre 3 du PMAD.

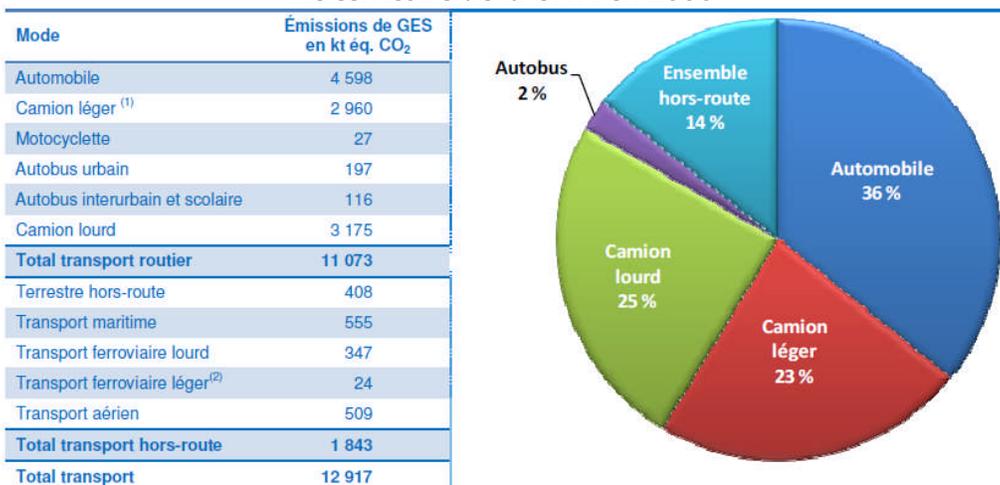


Au cours des prochaines décennies, il faudra répondre aux besoins de mobilité dans un contexte de croissance et de vieillissement de la population. La population augmente et génère des besoins additionnels. Son vieillissement générera notamment des besoins en termes d'accessibilité et de nouveaux *patterns* de déplacements. La poursuite de la croissance résidentielle dans les couronnes, particulièrement au niveau de l'habitation, et la croissance de l'emploi au centre de la CMM, notamment au centre-ville de Montréal, induiront une croissance des déplacements métropolitains.

Le Grand Montréal doit optimiser le réseau de transport terrestre actuel et projeté afin de soutenir la croissance du nombre de déplacements des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation du territoire, en particulier le long des infrastructures lourdes de transport en commun.

L'optimisation des réseaux de transport terrestre doit également contribuer à la lutte contre les changements climatiques puisque le transport représente le principal secteur d'émissions de GES. Ce secteur contribue en effet pour 40 % des émissions de la région métropolitaine de Montréal.

GRAPHIQUE 8 – Bilan des émissions de GES du transport sur le territoire de la CMM en 2006



(1) Inclut les camionnettes, mini-fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport.

(2) Inclut la ligne de train électrifiée ainsi que le métro.

Source : Portrait des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, AECOM, 2010.

En plus d'être le principal émetteur de GES, le secteur du transport routier est le principal responsable de la croissance des émissions de GES sur le territoire de la CMM. Les émissions attribuables à ce secteur ont crû de 27 % entre 1990 et 2006. C'est la popularité des véhicules utilitaires sport et des minifourgonnettes au détriment des petites voitures moins énergivores qui a causé la majeure partie de cette hausse, ainsi que l'étalement urbain favorisant des déplacements de plus grande distance, suivie de la croissance du transport de marchandises par camion.

L'amélioration de la performance des réseaux de transport ainsi que l'optimisation de l'effet structurant de ces réseaux sur l'aménagement du territoire devraient permettre au Grand Montréal :

- de soutenir un virage vers le transport collectif et une réduction de l'utilisation de l'auto-solo en assurant une offre améliorée en transport en commun pour le déplacement des personnes;
- d'améliorer les conditions de déplacement intramétropolitain des personnes et des marchandises en réduisant les retards associés à la congestion;
- d'augmenter la productivité de tous les secteurs de l'économie en répondant aux besoins de déplacements des individus et des marchandises;
- de maintenir et de développer son rôle de plaque tournante des marchandises à l'échelle continentale;
- de faciliter les échanges commerciaux avec l'extérieur afin d'appuyer le développement des activités économiques de la région et du Québec.

Une mobilité qui s'appuie de plus en plus sur le transport en commun et actif

En 2008, les résidents du Grand Montréal ont effectué 1,8 million de déplacements pendant la période de pointe du matin (6 h-9 h), ce qui équivaut à une augmentation de 6 % (ou environ 108 000 déplacements) en dix ans. Cependant, le nombre de déplacements sur 24 heures a eu tendance à diminuer. Lors d'un jour ouvrable de semaine, les résultats des enquêtes Origine-Destination révèlent une baisse relative de près de 5 % des déplacements sur le territoire de la CMM. Cette baisse relative est constatée pour tous les modes sauf le transport en commun qui a connu une hausse du nombre de déplacement de plus de 16 %.

TABLEAU 22 – Nombre de déplacements des résidents de la CMM selon le mode de déplacement et la période de la journée, 1998, 2003 et 2008

	2008	2003	1998	Variation (nb)		Variation (%)	
				03 - 08	98 - 08	08 - 03	98 - 08
Pointe AM (6h-9h)							
Automobile	1 066 440	1 102 376	1 048 067	-35 936	18 373	-3,4%	1,7%
Transport en commun ¹	409 848	353 048	326 899	56 800	82 949	13,9%	20,2%
Autres modes motorisés ²	156 609	155 150	162 096	1 459	-5 487	0,9%	-3,5%
Transport actif	206 016	190 998	194 032	15 018	11 984	7,3%	5,8%
Total pointe AM	1 838 913	1 801 572	1 731 094	37 341	107 819	2,0%	5,9%
24 heures							
Automobile	4 578 088	4 855 157	5 051 046	-277 069	-472 958	-6,1%	-10,3%
Transport en commun ¹	1 360 127	1 193 668	1 139 420	166 459	220 707	12,2%	16,2%
Autres modes motorisés ²	373 452	372 490	390 794	962	-17 342	0,3%	-4,6%
Transport actif	964 897	885 097	1 040 283	79 800	-75 386	8,3%	-7,8%
Total 24 heures	7 276 564	7 306 412	7 621 543	-29 848	-344 979	-0,4%	-4,7%

Source : Secrétariat de l'enquête Origine-Destination, *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003 et 2008*. Traitement : CMM, 2011.

1. Les déplacements en transport en commun incluent les déplacements bimodaux, c'est-à-dire les déplacements effectués à la fois en automobile et en transport en commun.
2. Les autres modes motorisés incluent les déplacements effectués en autobus scolaire, autre autobus, taxi et motocyclette.



Les déplacements internes à chacun des secteurs représentent la majorité des déplacements motorisés effectués dans le Grand Montréal. Ce sont les déplacements qui ont enregistré la plus grande croissance entre 1998 et 2008, particulièrement dans les couronnes Nord et Sud. L'agglomération de Montréal attire le plus grand nombre de déplacements motorisés à l'intérieur : c'est en effet le principal secteur de destination. Dans une moindre mesure, Laval attire un nombre significatif de déplacements en provenance de la couronne Nord et de Montréal, de même que l'agglomération de Longueuil qui reçoit un nombre croissant de déplacements en provenance de la couronne Sud et de Montréal.

TABLEAU 23 – Répartition des déplacements en pointe AM, tous modes motorisés, tous motifs, en 2008 (variation 1998 - 2008)

Destination	Destination				
	Agglo de Montréal	Agglo de Longueuil	Laval	Couronne nord	Couronne sud
Origine					
Agglo de Montréal	753 000 (+12 000)	15 000 (-1 000)	19 000 (+3 000)	8 000 (0)	7 000 (+1 000)
Agglo de Longueuil	67 000 (0)	109 000 (+6 000)	1 000 (0)	1 000 (0)	9 000 (+1 000)
Laval	75 000 (+3 000)	2 000 (0)	94 000 (+11 000)	8 000 (0)	1 000 (0)
Couronne nord	56 000 (-2 000)	2 000 (0)	22 000 (+3 000)	144 000 (+28 000)	1 000 (0)
Couronne sud	63 000 (+8 000)	32 000 (+7 000)	1 000 (0)	1 000 (+1 000)	104 000 (+12 000)

Source : Secrétariat de l'enquête Origine-Destination, *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003 et 2008*. Traitement : CMM, 2011.

Note : Les déplacements tous modes motorisés incluent les déplacements en automobile, transport en commun, bimodaux, autobus scolaire, autre autobus, taxi, motocyclette et transport adapté.

En ce qui concerne l'utilisation des transports en commun, ce sont les déplacements à destination de l'agglomération de Montréal qui obtiennent les meilleures parts modales, avec des taux variant de 27 % à 51 %. On remarque également que les hausses les plus importantes d'utilisation du transport en commun, entre 1998 et 2008, se sont faites pour les déplacements vers le centre du Grand Montréal. Malgré le nombre élevé de déplacements motorisés internes aux couronnes, les réseaux de transport en commun sont à développer pour favoriser un transfert modal de l'auto vers le transport en commun.

TABLEAU 24 – Part des déplacements effectués en transport en commun en pointe AM, tous motifs, en 2008 (variation 1998 - 2008)

Destination	Destination				
	Agglo de Montréal	Agglo de Longueuil	Laval	Couronne nord	Couronne sud
Origine					
Agglo de Montréal	37,3% (+4,8 points)	19,4% (+3,0 points)	12,1% (+3,6 points)	n.s.	n.s.
Agglo de Longueuil	51,5% (+11,0 points)	10,7% (+0,9 points)	n.s.	n.s.	n.s.
Laval	32,2% (+11,1 points)	n.s.	10,8% (+1,8 points)	n.s.	n.s.
Couronne nord	27,3% (+12,9 points)	n.s.	n.s.	2,2% (+0,8 points)	n.s.
Couronne sud	32,0% (+13,9 points)	3,6% (+0,5 points)	n.s.	n.s.	n.s.

Source : Secrétariat de l'enquête Origine-Destination, *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003 et 2008*. Traitement : CMM, 2011.

Note : La part modale du transport en commun est calculée en divisant les déplacements en transport en commun et bimodaux par les déplacements tous modes motorisés (automobile, transport en commun, bimodaux, autobus scolaire, autres autobus, taxi, motocyclette et transport adapté).

Des réseaux de transport en commun efficaces, dont l'achalandage est en hausse, et qui nécessitent des investissements importants

Dans la région métropolitaine de Montréal, les services de transport en commun sont offerts par 14 autorités organisatrices de transport (AOT) et une agence gouvernementale desservant les différentes parties du territoire. L'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil et la Ville de Laval sont desservies chacune par une société de transport, alors que les couronnes Nord et Sud sont desservies par un total de 11 organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (CIT), dont les territoires débordent souvent celui de la CMM. Depuis 1996, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui relève du gouvernement du Québec, assure le service de trains de banlieue et exploite des équipements métropolitains (terminus, stationnements incitatifs) à l'échelle de la région métropolitaine. Son territoire comprend celui de la CMM auquel s'ajoute la Ville de Saint-Jérôme.

Les services de transport en commun du Grand Montréal sont structurés autour de trois réseaux fonctionnant de façon intégrée, soit le métro, les trains de banlieue et les autobus :

- Le **réseau de métro**, mis en service en 1966, est devenu l'épine dorsale du système métropolitain de transport en commun et un formidable catalyseur du développement urbain et économique. L'entente de 2007⁶⁹ entre les municipalités de la CMM a confirmé le rôle métropolitain de cet équipement et instauré un partage régional de ses coûts d'exploitation. Avec ses quatre lignes totalisant 68 stations et ses 235 millions de déplacements annuels en 2009, le métro accueille à lui seul la moitié des déplacements en transport en commun dans la région. Essentiel au bon fonctionnement de la région métropolitaine de Montréal, le réseau du métro est étroitement intégré aux principaux pôles d'activités économiques, culturels, institutionnels et commerciaux du centre de la région.
- Le **réseau de trains de banlieue** assure des liaisons radiales entre le centre de Montréal et les couronnes. L'achalandage annuel des cinq lignes de trains de banlieue a atteint 15,2 millions de passagers en 2009 et se compose principalement de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de Montréal. Une sixième ligne entrera en opération en 2012 pour desservir la portion nord-est du territoire métropolitain (Train de l'est).
- Toutes les **AOT de la région métropolitaine** offrent un service d'autobus, ce qui permet d'offrir un service de proximité à la grande majorité de la population du Grand Montréal. La desserte par autobus dans la région est offerte par le biais de 3 000 véhicules⁷⁰ desservant un total de 300 circuits. Le réseau d'autobus assume, en totalité ou en partie, 90 % des déplacements en transport en commun dans le Grand Montréal. En plus d'assurer une desserte locale étendue, le réseau d'autobus assure le rabattement au métro et aux trains de banlieue. Des terminus d'autobus permettent le rabattement efficace des autobus vers le métro ou les trains de banlieue. De plus, la performance des services d'autobus est accrue

⁶⁹ Entente sur le partage du déficit métropolisable du métro.

⁷⁰ ACTU(2010). Répertoire statistique sur les flottes et l'équipement à bord du transport en commun. Données d'exploitation 2009.



dans certains couloirs majeurs de déplacements par l'implantation de voies réservées ou de mesures préférentielles aux autobus.

Les modes de capacité intermédiaire, tels que les systèmes légers sur rail (SLR) ou les tramways sont encore inexistant dans la région, mais ont fait l'objet d'études dans certains axes majeurs de déplacements. L'implantation de services de bus rapide offrant un haut niveau de service et des vitesses commerciales bonifiées est également envisagée par plusieurs AOT.

Depuis 1996, l'amélioration de l'offre de service dans la région a pris plusieurs formes :

- la relance des trains de banlieue par l'AMT, dont le réseau est passé de deux lignes à cinq lignes;
- la croissance des réseaux d'autobus des CIT, appuyée par le développement de terminus, de stationnements incitatifs et de voies réservées métropolitaines par l'AMT;
- le prolongement du métro à Laval en 2007;
- l'implantation de voies réservées et des mesures préférentielles aux autobus ont amélioré la performance de l'offre de service sur certains grands axes et aux approches des terminus;
- la mise en œuvre de la politique québécoise du transport collectif qui a permis une augmentation graduelle de service de 16 % entre 2006 et 2011 et dont les coûts sont financés conjointement par le gouvernement du Québec et les municipalités.

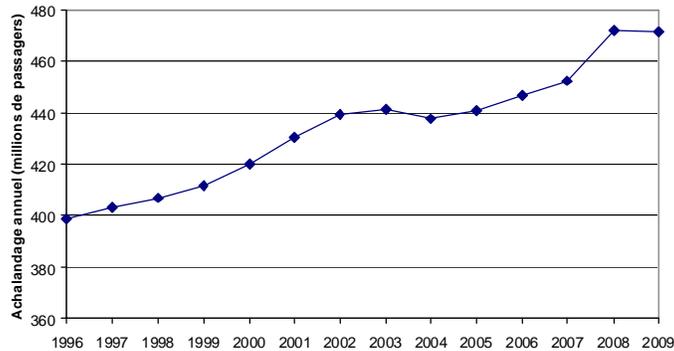
Ces mesures ont permis une croissance soutenue de l'achalandage depuis 1996. Avec près de 1,4 million de déplacements quotidiens en 2008, le transport collectif représente un déplacement sur cinq dans la région métropolitaine de Montréal⁷¹. En période de pointe du matin, la part modale du TC a augmenté de trois points de pourcentage entre 2003 et 2008 pour atteindre 25 % des déplacements⁷². Le centre-ville de Montréal demeure la destination privilégiée des déplacements en transport en commun avec une part modale de 66 % en période de pointe du matin.

Les réseaux de la région ont assuré plus de 471 millions de passages en 2009, soit 18 % de plus qu'en 1996, ce qui correspond à une hausse annuelle moyenne de 1,4 % sur cette période. La croissance de l'achalandage du transport en commun a été particulièrement élevée en 2008, atteignant 472 millions de passagers .

⁷¹ Selon les données de l'enquête Origine-Destination 2008.

⁷² Ce résultat provient de la publication des faits saillants de l'enquête O-D 2008 produit par l'AMT et, pour fins de comparabilité historique, ne concerne que le territoire comparable de l'enquête O-D de 1987.

GRAPHIQUE 9- Évolution de l'achalandage du transport en commun dans le Grand Montréal, 1996-2009



Source : Agence métropolitaine de transport. Traitement CMM.

Tous les réseaux des AOT de la région ont connu une augmentation significative d'achalandage entre 1996 et 2009. Sur les 72,7 millions de déplacements qui se sont ajoutés durant cette période, 63 % se sont faits dans le réseau de la Société de transport de Montréal (STM), dont essentiellement en métro. Une proportion de 37 % de l'accroissement de l'achalandage provient des autres AOT, soit 11 % sur les trains de banlieue de l'AMT, 12 % des CIT, 7 % du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et 5 % de la Société de transport de Laval (STL). Bien que la STM ait reçu la majeure partie de la croissance récente de l'achalandage, les réseaux qui ont connu la croissance relative la plus importante sont les trains de banlieue de l'AMT, dont l'achalandage a plus que doublé depuis 1996 (+ 119 %), et les CIT (+ 71 %).

TABLEAU 25 – Évolution de l'achalandage du transport en commun dans le Grand Montréal, par AOT, 1996-2009

(en million de passagers)	1996	2002	2009	Croissance 1996-2009		Taux de croissance 1996-2009	
				Absolu	%	Période (13 ans)	Annuelle moyenne
Société de transport de Montréal	337,0	363,2	382,8	45,8	63%	14%	1,0%
<i>dont métro</i>	194,0	219,2	235,2	41,2	57%	21%	1,6%
Réseau de transport de Longueuil	26,8	30,1	32,1	5,3	7%	20%	1,5%
Société de transport de Laval	16,0	17,9	19,5	3,6	5%	22%	1,7%
CIT et OMIT	11,9	14,2	20,4	8,5	12%	71%	5,5%
AMT (trains de banlieue)	6,9	12,9	15,2	8,3	11%	119%	9,1%
AMT (express métropolitain)	0,0	0,7	1,3	1,3	2%	-	-
	398,6	439,0	471,3	72,7	100%	18%	1,4%

Source : Agence métropolitaine de transport, 2008. Traitement : CMM, 2010.

L'augmentation de l'achalandage observée au cours des dernières années se traduit par une pression grandissante sur l'utilisation des réseaux de transport en commun. Les modes lourds (métro, trains) sont particulièrement fréquentés, ce qui génère une saturation des véhicules (nombre maximum de places) et de plusieurs portions du réseau (fréquence maximale de passage).



À titre d'exemple, certains segments du réseau de métro sont saturés aux heures de pointe, notamment sur la ligne Orange Est et sur la ligne Verte au centre-ville. En ce qui concerne les trains de banlieue, déjà en automne 2007, sur les 31 trains en direction de Montréal pendant la période de pointe du matin, 18 trains transportaient des passagers debout, représentant jusqu'à 50 % des usagers par train. De plus, aux problèmes de disponibilités et de capacité de véhicules, des problèmes de partage des emprises ferroviaires (trains de banlieue/trains de marchandises) et d'infrastructures routières (autobus/autos/camions) sont observés et limitent la capacité offerte.

Des investissements importants sont en cours (par exemple, le remplacement des voitures de première génération du métro) ou sont prévus pour moderniser et développer ces réseaux. Au total, les besoins en investissements pour maintenir les actifs et développer les réseaux de transport en commun, tels qu'envisagés en combinant l'ensemble des projets des AOT sur un horizon de 10 ans, s'élèvent à près de 23 G\$.

TABLEAU 26
Réseau de transport collectif
Liste des projets des AOT du Grand Montréal
Immobilisations envisagées pour la période 2011-2020

PROJETS MAINTIEN ET AMÉLIORATION DES ACTIFS	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: remplacement des MR-63 et Flotte add. + programmes Réno	6,5 G \$
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: remplacement du matériel roulant + centres d'entretien et garages	1,0 G \$
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	2,3 G \$
AUTRES PROJETS Ex.: projets administratifs et service clientèle tous réseaux	0,5 G \$
TOTAL MAINTIEN ET AMÉLIORATIONS DES ACTIFS	10,3 G \$
PROJETS DE DÉVELOPPEMENT	
RÉSEAU DU MÉTRO Ex.: prolongements du métro et matériel roulant additionnel	6,5 G \$
RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE Ex.: Train de l'Est + planification de l'AMT	2,1 G \$
RÉSEAU TRAMWAY ET SLR Ex.: réseau initial tramway Montréal et SLR A-10	2,5 G \$
RÉSEAU D'AUTOBUS Ex.: voies réservées Pie-IX et mesures préférentielles + acquisition autobus	1,5 G \$
TOTAL DÉVELOPPEMENT	12,6 G \$
TOTAL - ENSEMBLE DES PROJETS	22,9 G \$

Note : La navette aéroportuaire est un projet prioritaire pour la région, mais n'est pas comprise dans cette liste car elle bénéficie d'un financement hors cadre financier.

Source : Compilation CMM⁷³

⁷³ Les projets de transport en commun identifiés au tableau ont été colligés à partir des documents suivants: AMT. Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013. Document de consultation; STM. Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012; STL. Budget 2010 et Programme triennal 2010-2011-2012; RTL. Budget 2010 et Programme quinquennal 2010-2014; CMM. Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud. Ensembles urbains, générateurs de déplacements et projets de développement de transport collectif. Février 2010. Pour les besoins planifiés à moyen et à long terme, nous avons pris en considération : le protocole sur les prolongements du métro; les besoins d'acquisition en matériel roulant du métro tels qu'exprimés par la STM et le règlement d'emprunt numéro R-042-3 de la STM pour le remplacement des voitures MR-63; le plan de transport de la Ville de Montréal; plan décennal de la STM, selon des informations disponibles à l'automne 2009. Les besoins de développement des réseaux



Le moment est propice pour relancer les investissements en transport en commun. Compte tenu de l'ampleur des investissements requis pour répondre aux divers besoins de modernisation et de développement des réseaux de transport en commun du Grand Montréal, des choix devront être faits. Il est donc opportun et pertinent que cette priorisation soit réalisée par les élus, qui sont imputables à leur population, dans le cadre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, compte tenu de l'effet structurant des infrastructures de transport en commun. Cette priorisation doit également permettre à la Communauté d'accélérer le virage vers le transport en commun et de diminuer l'usage de l'automobile tel que stipulé dans la Vision 2025, tout en canalisant la croissance immobilière dans les aires de densité à proximité de ces infrastructures.

Il faut noter que la navette aéroportuaire, qui devrait être mise en service en 2016, n'est pas incluse dans la liste des projets, car elle bénéficie d'un financement hors du cadre financier du transport en commun métropolitain. Ce projet, qui desservira la clientèle de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, est néanmoins prioritaire et essentiel à l'attractivité et à la compétitivité du Grand Montréal. La volonté de réaliser rapidement une navette entre l'aéroport Montréal-Trudeau et la gare Centrale trouve un écho favorable dans la région métropolitaine comme en fait foi la position prise en 2005 par la Coalition métropolitaine en faveur de la relance du transport en commun, qui convenait de cinq projets d'immobilisations considérés comme prioritaires pour le développement de la région, incluant « la navette ferroviaire reliant l'aéroport Montréal-Trudeau au centre-ville de Montréal ».

Des réseaux de transport en commun interurbain qui relie le Grand Montréal à plusieurs autres villes du continent

Le transport en commun comprend également les déplacements nationaux et internationaux effectués par train et par autobus et inclus des infrastructures intermodales importantes des personnes que sont la gare Centrale de Montréal (métro Bonaventure) et le terminus Central d'autobus (métro Berri-UQAM).

En outre, le réseau ferroviaire reliant Montréal à l'Ontario fait présentement l'objet d'investissements majeurs⁷⁴. Le projet de VIA pour la subdivision Kingston du Canadien National (la voie express d'acier du Canada) qui est évalué à plus de 300 M\$, accroîtra considérablement la capacité de l'une des voies ferrées les plus rapides et les plus achalandées en Amérique du Nord. Il diminuera la congestion aux endroits clés sur cette voie ferrée double, et allégera la circulation des trains de marchandises du CN et des trains voyageurs de VIA, dont les horaires doivent être respectés. Ce projet permettra d'ajouter de nouveaux services voyageurs depuis et vers Montréal et d'assurer la ponctualité des trains des deux sociétés ferroviaires.

Le développement d'un réseau de train à haute et grande vitesse (THV-TGV) constitue une réponse adaptée aux nouveaux enjeux touchant la planification des transports à l'échelle

d'autobus et d'acquisition et d'entretien des autobus des AOT et CIT à moyen et à long terme ont été estimés selon une projection linéaire des dépenses annuelles projetées dans les PTI.

⁷⁴ <http://www.viarail.ca/en/about-via-rail/media-room/latest-news/1359/16-juillet-2009-via-obtient-sa-premi%C3%A8re-locomotive-f-40-remise-%C3%A0-neuf-au-chapitre-de-l%2526%2523039%3Benvironnement-par-cad-industries-ferroviaires>



nationale, voire internationale, soit : la création d'un réseau de transport venant appuyer une croissance économique de plus en plus intégrée territorialement, la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de lutter contre les changements climatiques, l'objectif d'atteindre l'indépendance énergétique et de favoriser la qualité de vie des communautés par un mode de transport sécuritaire et efficace.

Les États-Unis ont manifesté ces derniers mois un intérêt renouvelé pour le développement d'un réseau de trains à grande vitesse sur des corridors de déplacement dont la longueur est de 100 à 600 milles (de 160 à 1000 Km). Côté canadien, l'implantation d'un train à grande vitesse reliant les villes du corridor Windsor-Québec fait également l'objet d'études⁷⁵.

L'implantation d'un train rapide dans le corridor Québec-Windsor, combiné à la vision du président américain, particulièrement quant au projet de liaison Montréal-Boston-Albany-New-York, aura un impact économique important pour les villes desservies en favorisant une meilleure intégration des économies de la région des Grands Lacs, du Saint-Laurent et du nord-est des États-Unis. L'axe Québec-Windsor permettrait de redynamiser les échanges Est-Ouest qui se sont graduellement affaiblis tandis que l'axe Montréal-New-York consoliderait le développement économique des villes situées près de cet axe en leur donnant accès à un vaste marché dans un contexte de libre échange qui favorise les échanges Nord-Sud. Ces projets demeurent actuellement à un stade préliminaire.

Les enjeux de l'implantation du THV ou TGV pour la région métropolitaine sont considérables, tant en termes d'impacts économiques, environnementaux que socioéconomiques. Par ailleurs, les gares peuvent devenir un élément structurant pour le développement urbain.

Un réseau routier saturé qui doit être complété

Le territoire de la CMM est sillonné par plus de 17 300 kilomètres de voies qui constituent l'offre de transport routier pour les déplacements motorisés. Ce réseau est composé du réseau supérieur (autoroutes, routes nationales, régionales ou collectrices)⁷⁶ et d'artères municipales, auxquels se greffent 24 ponts rattachés aux îles de Montréal et de Laval.

Le réseau supérieur assure une desserte homogène du territoire métropolitain. Les autoroutes qui s'étendent sur près de 1 770 kilomètres, ont principalement été réalisées de la fin des années 1950 jusqu'au milieu des années 1970.

⁷⁵ Le premier ministre du Québec, M. Jean Charest, et le premier ministre de l'Ontario, M. Dalton McGuinty, annonçaient, le 9 janvier 2008, leur intention de mettre à jour les études réalisées en 1995. Au printemps 2009, les villes de Québec, Montréal, Laval, Toronto et Windsor ainsi que la Communauté métropolitaine de Montréal ont également commandé une étude sur les bénéfices d'un TGV entre Québec et Windsor à la Société nationale des chemins de fer de France (SNCF).

⁷⁶ La nomenclature réfère à la classification fonctionnelle du réseau routier québécois en vigueur par décret en vertu de la loi sur la voirie du gouvernement du Québec. Cette classification est illustrée sur la carte « classe des routes » de l'atlas des transports du ministère des Transports du Québec à l'adresse internet suivante <http://transports.atlas.gouv.qc.ca/Infrastructures/InfraClassesRoutes.asp>.



Sur le territoire de la Communauté, le transport en commun n'est concurrentiel à l'automobile que pour les déplacements en périodes de pointe à destination du centre de l'agglomération. Pour tous les autres secteurs de destination, incluant de nombreux secteurs industriels regroupant une proportion significative de l'emploi, l'automobile offre des conditions de déplacements supérieures au transport en commun.

Grâce à sa flexibilité, sa rapidité et au haut niveau de concurrence qui le caractérise, le réseau routier assure la majorité des échanges marchands au Québec. En 2007, 59 % de la valeur des échanges Nord-Sud entre la province et le marché américain passait par les réseaux routiers⁷⁷. À l'échelle régionale, voir interrégionale, le mode routier assure un quasi-monopole et sans intermédiaire les échanges de biens et marchandises entre les industries, les institutions, les commerces et les consommateurs.

Les activités génératrices de déplacements de marchandises demeurent extrêmement concentrées⁷⁸. En 2002, plus de 70 % des emplois associés aux industries génératrices de transport de marchandises dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, se concentraient dans la portion centrale de l'agglomération ne représentant pas plus de 21% de la superficie totale de la région⁷⁹. Ce constat doit cependant être nuancé par la présence de pôles d'emplois localisés à Laval et à Longueuil.

La forte concentration de l'emploi lié aux industries génératrices de transport de marchandises est soutenue par la localisation sur l'île de Montréal de la grande majorité des plateformes de transport maritime, ferroviaire et aéroportuaire. Le cœur de l'agglomération métropolitaine de Montréal, en particulier l'île de Montréal, exerce donc une force centripète pour les activités de transport des marchandises, qui font en tout ou en partie presque systématiquement intervenir le camionnage. En 1999, ce sont 85 % des déplacements de camions traversant les limites de la RMR, tout en ayant une origine ou une destination à l'intérieur de celles-ci, qui avait un point d'origine ou de destination sur l'île de Montréal⁸⁰.

Les flux les plus importants de déplacements de marchandises par camion sont donc effectués, au cœur de l'agglomération, sur les éléments du réseau routier régional les plus systématiquement affectés par la congestion.

⁷⁷ Conseil de la science et de la technologie (2010). L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises. Ministère des Transports du Québec (2009). Politique 2009-2014 sur le transport routier des marchandises.

⁷⁸ Alexandre Lambert (2010). Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise. Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques. Rapport réalisé pour la Communauté métropolitaine de Montréal.

⁷⁹ TECSULT / AECOM (2006). *Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal, 2006*. Étude réalisée pour le compte du ministère des Transports du Québec.

⁸⁰ Ministère des Transports du Québec (2003). Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec : Enquête sur le camionnage de 1999.



La problématique de congestion de l'ensemble du réseau continue d'augmenter. Tant en période de pointe du matin que de l'après-midi, une part importante du système artériel et autoroutier du Grand Montréal rencontre des problèmes de congestion récurrente, et ce, dans chacun des cinq secteurs géographiques de la région. Entre 1998 et 2003, principalement en raison de l'accroissement des déplacements automobiles dans la région, les coûts de congestion ont augmenté de 65 % et sont estimés à 1,4 milliard en 2003⁸¹. Pour l'ensemble du territoire, on estime que 27 % des distances parcourues en véhicules durant la période de pointe du matin étaient, en 2003, faites en situation de congestion.

Le réseau autoroutier demeure incomplet et discontinu. Il est de plus vieillissant et comporte des lacunes par rapport aux standards nord-américains actuels. Ces déficiences amplifient les problèmes de fonctionnalité de certaines routes achalandées. Selon le MTQ⁸², ce constat s'applique à plusieurs tronçons du réseau, dont le corridor routier principal que constituent l'autoroute 20, notamment dans le secteur de l'Île Perrot et de Vaudreuil-Dorion, ainsi que l'autoroute 40 dans l'île de Montréal, qui sont l'épine dorsale du transport des marchandises. Cette détérioration accélérée d'infrastructures surutilisées représente un enjeu majeur pour la région. Des efforts importants devront être consentis pour la modernisation de ce réseau.

Tout comme pour les réseaux de transport en commun, des investissements importants sur le réseau autoroutier seront donc nécessaires pour le maintenir et le développer. Le tableau 27 fait état des principaux projets de réfection et de développement du réseau supérieur.

⁸¹ ADEC (2009). Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003. Étude réalisée pour le ministère des Transports du Québec.

⁸² MTQ (2009). Politique 2009-2014 sur le transport routier des marchandises.

**TABLEAU 27- Principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain
(en cours ou planifiés)**

Infrastructures	Intitulé du projet / Description	Référence
A-10	Ajout d'une troisième voie entre le boulevard Taschereau et l'A-30	1
	Transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	3
A-40	Optimisation de l'A-40, entre Anjou et Côte-de-Liesse	1
A-13	Prolongement de l'A-13 jusqu'à l'aéroport international de Mirabel	4,5,6
A-15	Amélioration de l'A-15 à Laval (voies de service, viaduc, échangeur A-15/Rte-117 et accès à l'A-15)	1
A-19	Prolongement de l'A-19 entre Laval et Bois-des-Filion	2,6
	Prolongement à 4 voies + 2 voies TC sur 7.5km, création de 4 échangeurs, réaménagement de l'échangeur avec l'A-640.	
A-20	Parachèvement de l'A-20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot	1,2
	Raccordement des deux tronçons existants de l'autoroute 20 par la création d'une autoroute à 4 voies, sur 7 km.	
A-30	Parachèvement de l'A-30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion	1,2
	Raccordement de l'A-30 à l'A-20 et à l'A-540 par la création d'un tronçon à 4 voies sur 35km. Inclut le réaménagement de l'échangeur A-20/A-540/A-30	
	Élargissement de l'A-30 entre l'A-20 et l'A-10	
A-640	Ajout d'une 3 ^e voie sur l'A-640 entre l'A-13 et l'A-15 direction Est	6
Rue Notre-Dame	Modernisation de la rue Notre-Dame	1,2,3
PONTS	Réfection / remplacement du pont Champlain	
	Réfection du pont Mercier (R138)	1,2
ÉCHANGEURS	Réaménagement du Complexe Turcot (échangeurs A-15/ A-20 / A-720)	2,3
	Réaménagement de l'échangeur A-15 et A-640 – Boisbriand	1,2
	Réaménagement de l'échangeur des Laurentides (A-40 / A-15)	1,2
	Réaménagement de la partie nord de l'échangeur Décarie (Décarie / A-40)	1,2
	Réaménagement de l'échangeur Dorval (A-20 / A-520)	1,2,3
	Réaménagement de l'échangeur A-20 /Des Sources	1
	Réaménagement de l'échangeur A- 20 et A-25 et route 132 (+ reconstruction d'un tronçon de l'A-20)	1,2
	Réfection de l'échangeur Saint-Pierre	2

Source : AECOM (2011). Traitement CMM. Références : 1. MTQ (2000) Plan de gestion des déplacements - Région de Montréal ; 2. Site internet du MTQ ; 3. Ville de Montréal (2008), Plan de transport ; 4. Schéma de la MRC Deux-Montagnes ; 5. Schéma de la MRC Mirabel ; 6. Schéma de la MRC Thérèse-De Blainville. 7. Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI).

Quant aux réseaux national et régional, ils sont beaucoup plus développés mais plusieurs tronçons, rattrapés par l'urbanisation, ont perdu leur fonctionnalité première pour jouer le rôle d'artère municipale.

Au niveau du transport des marchandises, on constate que la majorité des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis sont effectués par camion sur les liens autoroutiers stratégiques que sont :

- A-20 est : centre et est du Québec, et provinces de l'Atlantique;
- A-20 ouest : sud de l'Ontario, Midwest et Ouest américain.
- A-40 est : centre et nord du Québec;
- A-40 ouest : nord de l'Ontario et Ouest canadien;



- A-10 : Cantons de l'Est et Maine;
- A-10/ A-55 : Nouvelle-Angleterre;
- A-15 sud : est et sud des États-Unis.

Ces autoroutes constituent aussi les principaux accès des touristes venant des États-Unis et des provinces canadiennes vers le Québec.

Pour assurer la gestion des déplacements des véhicules lourds, le MTQ a mis en place, en 1996, un réseau routier de camionnage sur les chemins publics relevant de sa compétence (réseau supérieur). Le réseau de camionnage vise la conservation du patrimoine routier et la sécurité des usagers de la route. Il permet au MTQ d'avoir une vision globale de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier québécois. Le réseau de camionnage comprend trois catégories : les routes dont l'accès est permis en tout temps, celles dont l'accès est restreint et les routes interdites.

À l'échelle locale, les municipalités sont responsables de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur les chemins publics dont l'entretien est à leur charge; elles peuvent adopter un règlement municipal de camionnage comportant la liste des routes sur lesquelles la circulation de véhicules lourds est interdite. La majorité des municipalités du territoire de la CMM ont adopté un règlement pour leur territoire approuvé par le MTQ⁸³.

La mise en place d'un tel réseau routier de camionnage permet une gestion des impacts négatifs sur le territoire des mouvements de véhicules lourds, entre autres sur la qualité de vie des résidents (qualité de l'air, bruit, vibrations) et les enjeux de sécurité (accidents, transport de matières dangereuses).

⁸³ Sur le territoire de l'agglomération de Montréal plusieurs règlements sont en cours d'adoption (arrondissement Verdun, arrondissement LaSalle, arrondissement Lachine, arrondissement St-Laurent, arrondissement Pierrefonds-Roxboro, Dorval, L'Île-Dorval, Pointe-Claire, Westmount) alors que d'autres sont à venir (arrondissement L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, Côte-St-Luc, Dollard-des-Ormeaux, Senneville, Ste-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé, Kirkland, Beaconsfield)
Source : MTQ (2008) Réseau de camionnage sur l'île de Montréal : état d'avancement de l'adoption des règlements sur le territoire municipal, Direction de l'Île-de-Montréal, avril 2008.

Le Grand Montréal : une plaque tournante du transport des marchandises qui planifie son expansion et ses capacités intermodales

La région de Montréal est qualifiée de plaque tournante du transport des marchandises en raison de sa position historique stratégique en Amérique du Nord et de la présence d'un patrimoine logistique considérable constitué des réseaux et plateformes intermodales concentrés géographiquement au centre de l'agglomération. Les quatre modes de transport des marchandises y sont présents : les infrastructures portuaires, dont le port de Montréal, les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel, les réseaux ferroviaires continentaux du CN et du CP, un réseau autoroutier bien déployé.

L'efficacité du Grand Montréal comme plaque tournante des marchandises tient beaucoup à l'efficacité des installations intermodales qui permet de tirer profit des forces de chacun des modes. La région métropolitaine de Montréal s'est constituée en un pôle nord-américain stratégique soutenant une industrie du transport et de l'entreposage qui employait, en 2009, 170 000 personnes.



CARTE 14 – Principaux corridors de commerce en Amérique du Nord et zone NASCO⁸⁴



Source : Ministère des Transports du Québec. 2009

Le port de Montréal, la principale plateforme intermodale du Grand Montréal, est situé à plus de 1 500 km de l'océan, au bout d'un chenal dragué à 11,3 m. Il est l'un des plus importants ports intérieurs du monde, neuvième port à conteneurs en Amérique du Nord en 2009 et principale porte d'entrée continentale dans le secteur spécifique des échanges transatlantiques. En 2009, 24,5 millions de tonnes métriques⁸⁵ de marchandises ont transité au port de Montréal,

⁸⁴ North America's Corridor Coalition

⁸⁵ Administration portuaire de Montréal (2009) Rapport annuel.



dont 11,2 millions de tonnes conteneurisées, ce qui correspond à plus de 1,2 million de conteneurs par année. Le ferroviaire transporte 50 % du trafic conteneurisé et avec le camionnage pour 50 % du trafic total. On enregistre environ 2 000 mouvements de camions par direction liés au trafic de conteneurs entrant et sortant du port les jours ouvrables, sans qu'ils puissent emprunter directement le réseau autoroutier à proximité.

La capacité d'accueil des installations du port sera bientôt atteinte. Pour répondre à la demande anticipée, l'administration du port de Montréal évalue présentement des scénarios d'expansion. Selon l'administration du port de Montréal, il est possible d'aménager sur le site de Montréal une capacité additionnelle en traitement des conteneurs, permettant de traiter jusqu'à 2,2 millions de conteneurs, la capacité d'accueil des installations du port étant actuellement de 1,6 M. Dans ce contexte, l'amélioration des accès routiers au port de Montréal constitue une priorité d'investissement pour de nombreux intervenants dont l'Administration du port de Montréal et la Ville de Montréal. À moyen terme (horizon 5-10 ans), le site de Contrecoeur est celui privilégié par l'Administration portuaire de Montréal pour augmenter la capacité totale de traitement du port de Montréal jusqu'à 3 millions de conteneurs. Cet accroissement de capacité devrait normalement nécessiter l'ajout d'un terminal intermodal.

Le réseau ferroviaire du Grand Montréal assure un accès stratégique aux grands marchés nord-américains et est à la source de la compétitivité intermodale du port de Montréal. La région constitue un point de convergence des réseaux ferroviaires entre Halifax et Chicago⁸⁶. Les réseaux du CN et du CP, en plus de rejoindre la plupart des grandes régions métropolitaines canadiennes, traversent le pays d'un océan à l'autre :

- Le CN bénéficie de deux points d'accès pour le transport intermodal aussi bien sur le Pacifique que sur l'Atlantique (dont Montréal) en plus d'un accès direct aux installations portuaires du delta du Mississippi via les lignes ferroviaires américaines acquises suite à sa privatisation.
- Le CP se concentre sur Vancouver et Montréal pour jouer son rôle de pont continental, d'où la place prépondérante qu'il occupe dans les acheminements du port de Montréal.

Les transporteurs ferroviaires ont été profondément affectés par l'émergence du camionnage et de la conteneurisation, qui a provoqué une consolidation des terminaux et des activités articulés sur les corridors reliant les plus grands marchés. Avec ces transformations, le CN et le CP sont passés de transporteurs ferroviaires nationaux à des transporteurs continentaux. Dans ce repositionnement, les grands transporteurs se sont dotés d'une capacité intermodale par l'aménagement de terminaux rail/route sur leurs installations du centre ouest de l'île de Montréal (terminal intermodal Taschereau du CN, terminal Expressway dans la cour Saint-Luc et terminal Lachine du CP), tout en maintenant leurs relations avec le port de Montréal.

La réorganisation des services ferroviaires donne aussi lieu à la mise en place de zones logistiques intermodales, développement immobilier mené directement par des entreprises ferroviaires ou en association avec des promoteurs. La construction du terminal intermodal Les Cèdres du CP, avoisinant le parc logistique Alta s'inscrit dans ce courant.

⁸⁶ Lambert, Alexandre (2010) . Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise, Rapport technique réalisé pour la CMM p.19



Le réseau ferroviaire sur le territoire compte également des tronçons du chemin de fer d'intérêt local (CFIL) Québec-Gatineau à Laval et sur la couronne Nord ainsi qu'un triage à Boisbriand, de la compagnie CSX sur la couronne Sud⁸⁷, ainsi que le réseau ferroviaire du port de Montréal (APM) d'une centaine de kilomètres sur ses propres terrains.

Le transport aérien de marchandises assure les besoins récurrents ou sporadiques d'une foule d'industries pour l'expédition rapide sur de longues distances de biens à valeur élevée ou de produits particulièrement sensibles aux délais de livraison. Aussi, il est un maillon essentiel des chaînes logistiques de secteurs clés de l'industrie montréalaise, notamment l'aérospatiale, le pharmaceutique, le bioalimentaire et le textile.

Le fret aérien, passant par les installations montréalaises, essentiellement tributaires de l'activité économique régionale, représentait en 2009 un volume de 174 000 tonnes métriques de marchandises (50 % à PET et 50 % à Mirabel). Si les volumes de fret aérien sont peu élevés, il n'en va pas de même de la valeur des biens transportés par avion : considérant leur valeur, ceux-ci représentaient le cinquième de l'ensemble des biens transportés en 2007. La valeur marchande des produits transportés par voie aérienne est beaucoup plus élevée (45 \$/kg) que celle des produits sujets à un autre choix modal (0,32 \$/kg).

Le transport aérien est en étroite synergie intermodale avec le transport routier qui permet de compléter, dans les meilleurs délais, les acheminements. Les activités de transport des personnes comme du fret, particulièrement à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, contribuent significativement au trafic routier des axes environnants sur lesquels des investissements publics importants ont été récemment consentis.

Les centres intermodaux et les pôles logistiques. Dans le secteur du transport des marchandises, l'intermodalité est sans aucun doute l'innovation la plus significative réalisée au cours des dernières années⁸⁸. L'intermodalité a suivi l'adoption massive du conteneur; en facilitant le transbordement d'un mode à l'autre (routier/ferroviaire/portuaire), ce dernier limite les impacts des ruptures de charge, contribuant ainsi à réduire les coûts. Le conteneur a également induit l'accroissement de la taille des navires et la longueur des trains, ce qui a conduit à des économies d'échelle importantes et à l'expansion phénoménale du commerce mondial. La présence des quatre modes constitue donc un avantage déterminant pour le territoire du Grand Montréal.

À la notion des centres intermodaux s'est ajoutée récemment la réflexion sur la création de pôles logistiques. Ces sites ont plusieurs vocations liées à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises. Ces pôles sont particulièrement envisagés en combinaison avec un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire qui assure la mise en relation de toutes les échelles

⁸⁷ Cette voie ferrée pourrait servir tant au transport des personnes que des marchandises et ainsi ouvrir, pour les acteurs économiques du Grand Montréal, de nouveaux marchés desservis par le réseau de la compagnie ferroviaire américaine CSX Transportation Inc., complémentaire aux réseaux du Canadien National et du Canadien Pacifique (CP).

⁸⁸ Alexandre Lambert (2010). Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise. Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques. Étude réalisée pour la Communauté métropolitaine de Montréal.

de la distribution et de l'approvisionnement et le passage de flux importants, dont les entreprises logistiques qui s'y établissent peuvent tirer parti⁸⁹.

La mise en place de ces pôles logistiques intégrés a commencé dans la région de Montréal. Le complexe intermodal Les Cèdres et le Parc industriel Alta à Côteau-du-Lac, en Montérégie, en constituent de bons exemples, s'inscrivant dans une logique de distribution des flux massifs en provenance de l'Asie via les ports de la côte Ouest. Il existe également une concentration de services logistiques et de plateformes intermodales dans le centre ouest de l'île de Montréal, au croisement des autoroutes 520 et 13. Dans ces lieux, la présence d'infrastructures et d'opérations logistiques stratégiques stimule l'intégration grâce à sa concentration. Mentionnons également la présence d'un centre de transport intermodal à Beauharnois opéré par l'entreprise CSX⁹⁰. L'expansion des activités du Port de Montréal sur le site de Contrecoeur devrait également nécessiter le développement d'une installation intermodale.

Le raccordement prochain de l'autoroute 30 permettra de contourner le réseau routier de l'île de Montréal contribuant ainsi à en réduire la congestion. Il permettra également de consolider le rôle de plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal. Il est proposé d'évaluer davantage les impacts du raccordement de l'autoroute 30 sur le plan du développement urbain et économique, plus particulièrement en ce qui concerne la logistique des marchandises.

Comme le souligne le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) dans son avis transmis à la CMM⁹¹, « *les dimensions des plateformes logistiques posent des problèmes d'insertion dans la trame urbaine et d'interface avec les autres fonctions urbaines. Elles occasionnent du bruit, occupent beaucoup d'espace et ont une faible valeur architecturale. Les impacts environnementaux sont aussi importants, notamment l'atteinte à la qualité de l'air par la concentration de véhicules lourds et l'absence quasi totale de végétaux sur de vastes étendues. (...) En contrepartie, le regroupement d'un plus grand nombre d'entreprises permet de minimiser les infrastructures requises. La possibilité de traiter des zones tampons autour d'un seul grand site est facilitée en comparaison de l'aménagement de plusieurs zones semblables autour de plusieurs parcs* ».

EN RÉSUMÉ...

- Le Grand Montréal dispose de réseaux de transport en commun (métro, train, autobus) efficaces, dont l'achalandage est en hausse constante, et qui nécessitent des investissements importants;
- Un réseau de transport interurbain relie le Grand Montréal à plusieurs autres régions nord-américaines;
- Le réseau routier est saturé et doit être optimisé et complété pour assurer la mobilité des personnes et consolider le rôle de plaque tournante des marchandises de la région.

⁸⁹ Alexandre Lambert (2010).

⁹⁰ CSX procède actuellement à la relocalisation de sa cour de triage à l'intérieur du parc industriel de Beauharnois. Les travaux devant être complétés d'ici la fin de novembre 2011, selon les informations transmises par la MRC de Beauharnois-Salaberry.

⁹¹ Avis du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) de la Conférence régionale des élus de Montréal relativement au volet transport des marchandises du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). 28 janvier 2011



Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement

Considérant la nécessité d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises, les investissements importants qui devront être consentis pour assurer le maintien et le développement des infrastructures, quatre objectifs sont définis relativement à l'orientation 2. Ces objectifs, et les critères qui permettront d'en assurer l'atteinte, sont résumés dans le tableau ci-dessous. Chacun de ces objectifs est ensuite détaillé.

Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants

Objectifs	Description sommaire du critère
2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	2.1.1 Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant
2.2 Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021	2.2.1 Modernisation et développement du réseau de transport en commun métropolitain
2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	2.3.1 Identification du réseau routier métropolitain 2.3.2 Définition du réseau artériel métropolitain 2.3.3 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion 2.3.4 Localisation des pôles logistiques
2.4 Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine	2.4.1 Définition du réseau Vélo métropolitain

OBJECTIF 2.1

Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation

L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par la Communauté. Le réseau de transport en commun métropolitain structurant est complémentaire à l'aménagement du territoire. Les améliorations au réseau de transport en commun augmentent le potentiel de développement immobilier et la densification aux points d'accès de ce réseau augmente la demande en transport en commun. La mise en œuvre de cette planification intégrée implique l'identification des modes de transport en commun ayant potentiellement un impact à long terme sur l'organisation des fonctions urbaines en termes de localisation et de densité.

La région métropolitaine dispose d'un réseau hiérarchisé de transport en commun intégrant plusieurs modes dont l'impact structurant est plus ou moins important selon le mode et le milieu d'insertion.



- Au centre de l'agglomération, l'effet structurant des modes lourds (métro, trains de banlieue) ne fait aucun doute : ils permettent de concentrer de grands volumes de déplacement avec relativement peu de nuisance pour les riverains;
- Les récentes implantations de modes intermédiaires (SLR, tramway) à l'étranger ont démontré que ceux-ci peuvent avoir un impact certain de redéveloppement;
- Les services rapides par bus (SRB) du fait de leur pérennité et de leur efficacité équivalente à celle des modes intermédiaires grâce à leur fonctionnement en site propre permanent, disposent d'un potentiel de structuration.
- En couronnes, outre les trains de banlieue dont l'impact structurant est indéniable, les services d'autobus peuvent présenter un caractère structurant dans la mesure où ils permettent une liaison efficace avec des modes plus structurants.

Outre la capacité, des facteurs tels la pérennité des infrastructures de transports et des équipements complémentaires et la qualité du service (en période de pointe et en hors pointe) peuvent agir comme facteurs de localisation des ménages et des entreprises. Ainsi, les couloirs de transport en commun de niveau supérieur (offerts ou planifiés) peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité.

Les AOT et les partenaires municipaux ont été sollicités pour évaluer, sur la base de leur connaissance du milieu, les hypothèses de la CMM sur le caractère structurant des modes de transport en commun⁹². Les AOT consultées ont confirmé, de façon générale, les hypothèses de travail proposées par la CMM. Pour les sociétés de transport, les projets de prolongement de métro et de modes intermédiaires (incluant les projets de tramway, SRB et SLR) peuvent être qualifiés de structurants en regard à l'opportunité de densifier et/ou de réorganiser le tissu urbain. Les CIT considèrent que l'ensemble des projets les concernant présente un caractère structurant. De leur côté, les MRC et les agglomérations ont manifesté leur intérêt à caractériser le potentiel de développement de certains secteurs à proximité d'équipements de transport en commun tels que des stationnements incitatifs et des terminus métropolitains ainsi qu'à proximité des gares, de stations de métro ou de SLR projetés.

Critère 2.1.1

Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant

La CMM retient les critères suivants pour l'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant :

- Le métro (réseau 2011) et ses prolongements;
- Les trains de banlieue (réseau 2011) et leurs prolongements;
- Les systèmes légers sur rail à l'étude;
- Les tramways à l'étude;
- Les Services Rapides par Bus (SRB);

⁹²Un document faisant état de la démarche de consultation auprès des AOT et des partenaires municipaux a été réalisé et peut être consulté sur le site internet du PMAD. Voir le rapport technique : *Définition du réseau de transport en commun métropolitain structurant*.

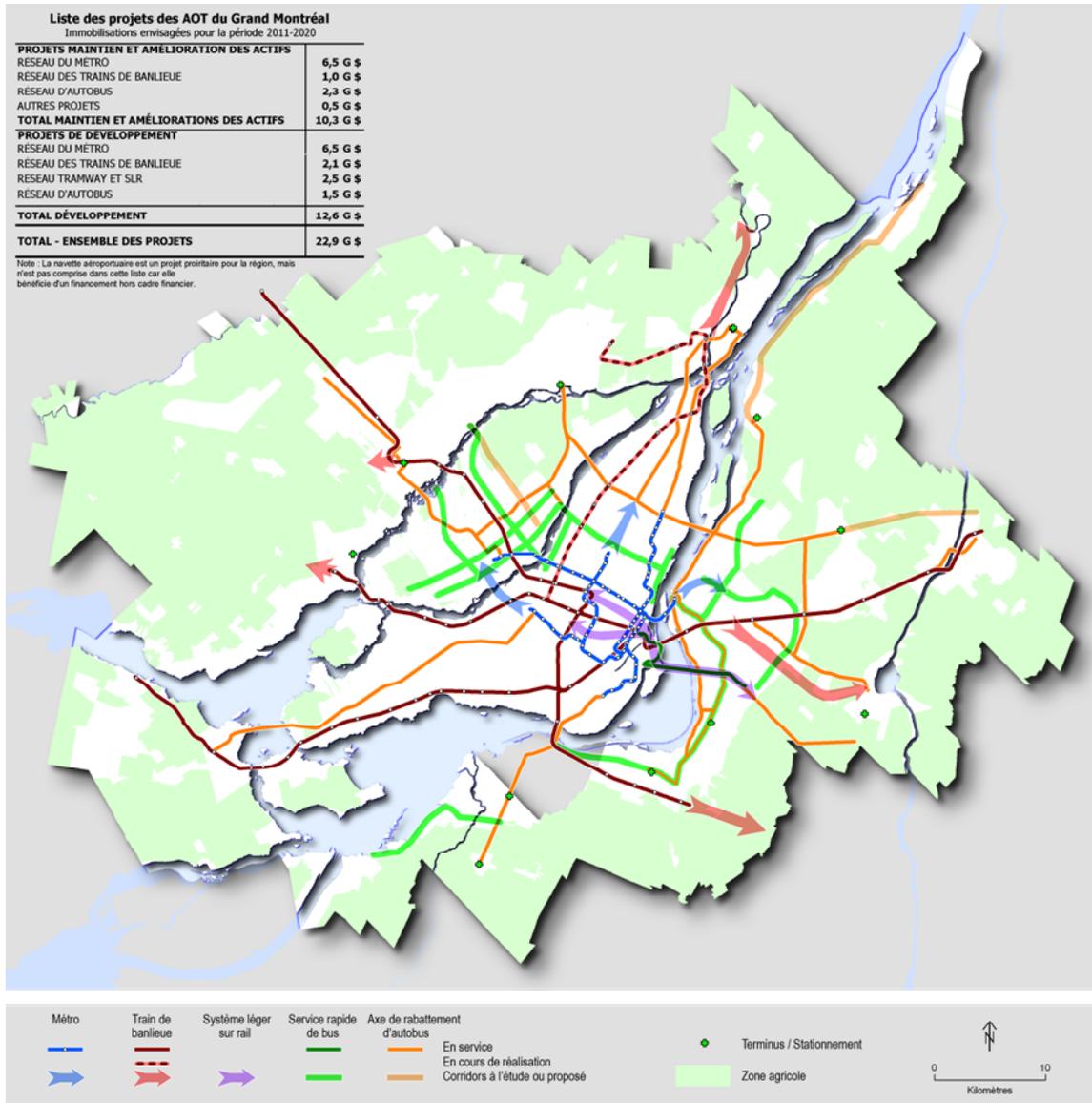


- Les axes de rabattement métropolitain par autobus des couronnes (avec ou sans mesures préférentielles), aux conditions suivantes :
 - sont localisés sur le réseau routier métropolitain;
 - se rabattent à un point d'accès du métro ou du SLR à l'étude ou dessert le centre-ville de Montréal ou les pôles économiques et;
 - offrent un itinéraire direct avec un nombre d'arrêts limités.

Aux abords de ce réseau de transport en commun métropolitain structurant, des aires TOD ont été définies comme étant les espaces situés dans un rayon de 1 km autour des stations. Aux abords des arrêts des lignes de SRB, des tramways et des axes de rabattement, le rayon des aires d'influence est de 500 mètres. Ce rayon pourrait être ajusté à la hausse autour de certains points d'accès afin de favoriser la réalisation de projets TOD

La carte 15 illustre le réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et les corridors à l'étude. Ce réseau servira de référence à l'ensemble des partenaires municipaux qui interviennent au niveau de la planification intégrée du transport en commun et de l'aménagement. Un niveau de service élevé tant en période de pointe qu'en période hors pointe est souhaitable sur ce réseau afin notamment de soutenir l'émergence de quartiers TOD et de contribuer à l'atteinte de l'objectif de canalisation de la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

CARTE 15 – Réseau de transport en commun métropolitain structurant



Objectif 2.2

Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021

La Communauté estime que la réalisation des projets de transport en commun prioritaires permettra d'assurer qu'au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin seront effectués par transport en commun en 2021, soit une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2008. Cet objectif ambitieux permettrait de porter l'achalandage annuel en transport en



commun à 640 M de déplacements. Cet important transfert modal permettrait d'éliminer près de 180 000 déplacements en automobiles⁹³. Pour l'horizon 2031, la Communauté propose de maintenir ce rythme de croissance de l'achalandage pour le porter à 35 % des déplacements de la période de pointe du matin.

La Communauté mesurera périodiquement l'atteinte de ce critère de performance à l'aide des résultats des grandes enquêtes Origine-Destination quinquennales et des rapports annuels d'exploitation des AOT.

Critère 2.2.1

Modernisation et développement du réseau de transport en commun métropolitain

Au cours des dernières années, le transport en commun est devenu un élément clé de la lutte aux changements climatiques et du développement durable pour sa contribution à la structuration spatiale, économique et sociale des villes, comme en font foi les politiques et les orientations gouvernementales en matière de transport et d'aménagement du territoire.

Dans le Grand Montréal, des investissements importants sont toutefois requis pour moderniser les réseaux de transport en commun afin de maintenir la qualité des services. Il s'agit de la première priorité en matière d'investissements pour la Communauté. Plusieurs composantes du réseau de transport en commun ont atteint la fin de leur durée de vie utile et nécessitent une mise à niveau importante pour assurer la continuité des services, dont le remplacement des voitures du métro MR-63 (en cours) et MR-73 ainsi que la poursuite de la modernisation des infrastructures fixes et des stations du métro; le remplacement du matériel roulant des trains de banlieue (en cours), la modernisation des infrastructures et la construction de centres d'entretien et de garages et le renouvellement des flottes d'autobus.

Le développement des réseaux de transport en commun du Grand Montréal demeure aussi une priorité et nécessitera une accélération des investissements. En plus de supporter un aménagement plus durable du territoire, le développement du réseau de transport en commun métropolitain est essentiel afin de continuer à accueillir la croissance de l'achalandage et d'atteindre la cible d'augmentation de 30 % de la part modale des déplacements fixée au critère 2.2.1. Ces investissements permettront également d'injecter des millions de dollars dans l'économie, de créer des emplois tout en accroissant le stock d'infrastructures susceptibles d'améliorer la compétitivité de la région à plus long terme. La Communauté a identifié les projets à réaliser au cours des dix prochaines années en lien avec ses objectifs d'aménagement du territoire.

Les élus de la Communauté priorisent pour les dix prochaines années les projets suivants :

- les prolongements du réseau métropolitain de métro et le matériel roulant additionnel requis⁹⁴;

⁹³ Agence métropolitaine de transport, 2011, Plan stratégique de développement du transport métropolitain, p. 47.

⁹⁴ Selon le protocole d'entente sur les prolongements du réseau métropolitain de métro. Villes de Laval, de Longueuil et de Montréal, 15 septembre 2009. En septembre 2009, le premier ministre du Québec, M. Jean Charest, annonçait la



- le remplacement des voitures MR-73;
- le système rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX;
- les mesures préférentielles pour le réseau d'autobus, notamment les voies réservées aux autobus pour les couronnes Nord et Sud⁹⁵,
- le train de l'Ouest comme mesure de mitigation aux travaux de l'échangeur Turcot⁹⁶ et;
- le projet d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10⁹⁷.

La réalisation de ces projets s'ajoute aux projets majeurs déjà engagés dont, notamment, le renouvellement des voitures de métro de première génération (MR-63) et le train de l'Est.

Pour la Communauté, la réalisation de ces projets confirmera le Grand Montréal comme l'une des meilleures métropoles durables d'Amérique du Nord. La mise en œuvre de ces projets interpelle l'ensemble des AOT et des municipalités du Grand Montréal, ainsi que l'Agence métropolitaine de transport, lesquelles doivent adopter des plans de développement du transport en commun, tant à l'échelle locale que métropolitaine. Il s'agit d'un chantier majeur qui va permettre de répondre au défi posé par l'augmentation prévue de la population, de réduire la congestion routière et de promouvoir une mobilité durable pour le territoire de la région métropolitaine et de devenir un modèle nord-américain favorisant la planification intégrée de l'aménagement et du transport.

Considérant l'ampleur des investissements requis, il s'avèrera nécessaire d'identifier une séquence d'investissements qui respecte la capacité de payer du gouvernement du Québec et des municipalités en termes d'immobilisations et d'exploitation. Ces travaux se feront dans le cadre de la réalisation du Plan métropolitain de transport avec les partenaires municipaux, dont l'ensemble des AOT, en considérant :

- La pérennité des programmes existants consacrés au maintien et au développement du transport en commun compte tenu de l'ampleur des besoins;
- L'identification des impacts financiers des projets sur les municipalités, selon les principes du cadre financier de février 2010 de la CMM, ainsi que les impacts sur l'achalandage, l'accessibilité aux pôles économiques, particulièrement ceux qui sont liés au secteur des services, et la consolidation du territoire dans le but d'atteindre l'augmentation visée de la part modale du transport en commun (cible de 30 % en période de pointe).

création d'un bureau de projet doté d'un budget de 12 M\$ pour trois ans, afin de réaliser les études nécessaires aux prolongements du métro à Montréal, à Longueuil et à Laval, tels que présentés par les maires de Montréal, de Laval et de Longueuil. Le bureau de projet a le mandat d'effectuer les études et de procéder à l'analyse de l'ensemble des coûts et des bénéfices du projet.

⁹⁵Selon la liste des projets d'amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal, tels qu'identifiés par les MRC et les CIT des couronnes Nord et Sud. Référence : CMM (2010). *Rapport de consultation des MRC et CIT des couronnes Nord et Sud*, tableaux 4 et 5.

⁹⁶ Les études d'ingénierie préliminaires pour sa réalisation ont été lancées le 14 février 2011 par le ministre des Transports du Québec, Monsieur Sam Hamad. Ces travaux annoncés au coût de 22 M\$, porteront sur la réalisation des études de conception et de génie du train de l'Ouest, qui reliera Hudson au centre-ville de Montréal.

⁹⁷Le projet d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10 est une priorité pour la Communauté conformément aux positions déjà prises par les élus (Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun dans la région métropolitaine. Avril 2005). La réalisation de ce projet majeur de transport en commun est liée au calendrier des travaux de remplacement du pont Champlain dont la reconstruction est prévue d'ici 2021, telle qu'annoncée par le ministre des Transports du Canada, monsieur Denis Lebel, en octobre 2011. La CMM a par ailleurs déjà analysé le potentiel de développement urbain de ce corridor de transport (CMM, 2009, *Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du Pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau*).



Par ailleurs, le comité exécutif de la Communauté a déjà indiqué au gouvernement son intention d'augmenter la taxe sur l'essence de cinq cents progressivement afin de financer les investissements de transport en commun pour les dix prochaines années. Dans un cadre global de financement, de nouvelles sources seront identifiées pour satisfaire aux besoins totaux d'investissements et d'exploitation du transport en commun.

D'autres considérations telles que de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, le renforcement de mesures de gestion de la demande (offre en stationnement, programmes employeurs, etc.) seront également considérées.

L'ensemble des projets de transport en commun doit se conformer à l'objectif 1.1 et aux critères d'aménagement sous-jacents, à savoir d'orienter la croissance aux points d'accès du transport en commun structurant métropolitain.

OBJECTIF 2.3

Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

Cet objectif vise principalement l'amélioration des conditions de circulation des camions pour le transport des marchandises et l'amélioration du transport des personnes par l'implantation de mesures préférentielles au transport en commun ou par une optimisation de la capacité routière, selon les caractéristiques du milieu. Par ailleurs, pour des fins d'amélioration de l'accessibilité intermodale à des secteurs ou des équipements stratégiques, l'ajout ciblé de capacité ou de tronçons routiers devrait être considéré.

Dans une optique d'optimiser les réseaux, l'exploitation et le développement des réseaux artériels de responsabilités municipales doivent être complémentaires au réseau routier métropolitain. Dans cette même approche, le réseau de camionnage municipal doit être complémentaire au réseau de camionnage du MTQ.

L'amélioration des conditions de circulation sur le réseau artériel est un enjeu pour la Communauté. Dans le cadre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, la Communauté entend donc compléter l'identification du réseau artériel métropolitain et l'identification de mesures permettant d'optimiser la fonctionnalité du réseau artériel tel que prévu à l'article 158.1 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*. Un tel réseau garantirait la connectivité des déplacements des marchandises à l'échelle de l'agglomération tout en servant d'appui à la planification du transport en commun sur le territoire.

L'économie du Québec étant étroitement liée aux échanges commerciaux avec les autres provinces et les États-Unis, le rôle de plaque tournante de la région de Montréal peut être consolidé par des investissements ciblés permettant d'assurer la circulation des personnes et des marchandises dans les grands corridors d'échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec. L'attractivité et la compétitivité de la région reposent également sur l'efficacité de l'accessibilité aux pôles économiques, particulièrement ceux qui sont liés à la production de biens.



La Communauté a demandé un avis au Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), sur le diagnostic et les enjeux du transport des marchandises du Grand Montréal. Dans cet avis, les membres du CITM réaffirment l'importance du transport des marchandises pour l'économie et la qualité de vie du Grand Montréal. Il en est de même pour son rôle de plaque tournante du transport des marchandises grâce à la présence des quatre modes et d'installations intermodales performantes. De plus, son potentiel intermodal continue de se développer avec l'avènement de nouveaux projets sur le territoire métropolitain.

Afin d'améliorer la connectivité aux réseaux de transport continentaux et intercontinentaux, le PMAD identifie les projets prioritaires à l'échelle métropolitaine en vue de la mise en place de la Porte continentale.

En juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un Protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec⁹⁸. Cette initiative vise à élaborer une stratégie d'intervention pour ce corridor de commerce international et bénéficie d'un fonds de 2,1 G\$ alloué par le gouvernement fédéral⁹⁹ pour le financement des projets des ports, des aéroports, des installations intermodales et des postes frontaliers stratégiques, ainsi que des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes essentielles qui permettent l'interconnexion et la pleine intégration de ce système de transport avec les autres portes d'entrée du Canada, soit celles de l'Asie-Pacifique et de l'Atlantique.

Rappelons que dans le cadre des consultations menées par le bureau de la Porte continentale, en 2009, les élus de la Communauté ont invité les gouvernements supérieurs à considérer trois axes d'intervention prioritaires pour le Grand Montréal¹⁰⁰ :

- La réalisation et le financement en priorité des projets visant la mise en valeur intermodale et l'accessibilité aux équipements et aux infrastructures stratégiques de transport que sont le port de Montréal, les aéroports P.-E.-Trudeau, Mirabel, Longueuil et les complexes ferroviaires du CN et du CP.
- La réalisation et le financement en priorité des projets majeurs pour l'amélioration du transport collectif dans la perspective de bonifier l'offre de services de transport collectif comme facteur d'allègement de la congestion sur le réseau routier stratégique et permettant ainsi d'améliorer la performance du transport des marchandises.
- La réalisation et le financement en priorité des projets à réaliser comportant des mesures de mitigation afin d'assurer l'harmonisation des interfaces entre l'urbanisation et les équipements et infrastructures stratégiques de transport des marchandises.

Dans un contexte où les activités de transport à l'échelle mondiale devraient doubler, voire tripler, au cours des 30 prochaines années¹⁰¹, le développement, en termes de capacité et

⁹⁸Protocole d'entente Canada-Ontario-Québec sur le développement de la Porte Continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

⁹⁹Ce fonds a été créé par le budget de 2007 dans le cadre du plan à long terme du gouvernement fédéral concernant les infrastructures. Précisions que préalablement à l'adoption de ce fonds, un montant de 1 G\$ avait été consenti à la Porte Asie-Pacifique. Sur le fonds de 2,1 G\$, 400 M\$ ont déjà été consentis pour le corridor Windsor-Détroit.

¹⁰⁰CMM (2009) Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant la Porte Continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, 13 pages.

¹⁰¹Selon les prévisions de l'OCDE, citées dans le diagnostic :



d'accessibilité intermodale des principaux équipements/infrastructures, particulièrement les réseaux ferroviaires et routiers et le port de Montréal, constitue le principal enjeu pour la CMM afin de maintenir et de renforcer le rôle de plaque tournante de la région métropolitaine de Montréal. Dans ce contexte, le maintien de l'intégrité physique et fonctionnelle du port de Montréal et des corridors ferroviaires est également souhaité par la Communauté. Outre les enjeux directement liés au transport, la CMM reconnaît l'importance d'améliorer la connaissance des mouvements de marchandises, par mode, particulièrement en ce qui concerne les flux intramétropolitains.

La Communauté reconnaît aussi l'importance de positionner le Grand Montréal comme pôle logistique des transports. Le raccordement prochain de l'autoroute 30 et l'expansion du port de Montréal sur le site de Contrecoeur consolidera le rôle de plaque tournante du Grand Montréal et, plus particulièrement, le développement de la logistique des transports dans la couronne Sud. Aussi, il est proposé d'évaluer l'impact sur le plan du développement urbain et économique de l'implantation de sites de logistiques de transport notamment dans les secteurs de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la MRC de Roussillon et de la Ville de Contrecoeur.

La carte 16 illustre les équipements de transport des marchandises d'intérêt métropolitain.

Par ailleurs, mentionnons la mise en place prochaine d'une grappe de la logistique du transport des marchandises qui réunira les acteurs gouvernementaux et privés de la logistique et du transport à l'échelle de la région métropolitaine. Les infrastructures, les services présents ainsi que le nombre important d'acteurs oeuvrant dans l'un ou l'autre segment de la logistique et du transport démontrent clairement qu'il y a une grappe fortement implantée sur tout le territoire de la métropole. La grappe métropolitaine en logistique et en transport fait face à d'importants défis dont ceux d'une bonne planification de l'aménagement et l'implantation d'infrastructures qui assureront la compétitivité de la région¹⁰².

[http://www.observateurocde.org/news/fullstory.php/aid/2074/Transport et Energie : le defi du changement climatique e.html](http://www.observateurocde.org/news/fullstory.php/aid/2074/Transport_et_Energie:_le_defi_du_changement_climatique_e.html)

¹⁰² Madame Sylvie Vachon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal assurera la présidence de la grappe. Un plan d'affaires, comprenant un plan de développement et un plan d'action sur trois ans est en cours d'élaboration.



Au niveau du réseau routier, la remise à neuf des composantes majeures du réseau autoroutier métropolitain (le pont Champlain, le complexe Turcot, l'axe Bonaventure, l'autoroute 40 entre Anjou et Côte-de-Liesse) constitue une priorité incontournable pour assurer la compétitivité et le développement du Grand Montréal. Ces projets majeurs de réfection devront s'accompagner de l'implantation de mesures fortes favorisant le transport en commun pendant et après les travaux. Durant la période des travaux, des mesures de mitigations pour le transport des marchandises devraient également être favorisées.

Le parachèvement du réseau autoroutier métropolitain (autoroutes 19, 20 et 30) et l'amélioration des accès aux ports de Montréal et aux aéroports du Grand Montréal constituent également une priorité d'intervention pour la Communauté.

Dans un horizon de planification à long terme, il importe également de conserver les emprises appartenant au ministère des Transports du Québec. Cette préoccupation de la Communauté concerne plus particulièrement l'emprise de l'autoroute 13 entre l'autoroute 640 et l'autoroute 50 à Mirabel¹⁰³ ainsi que l'emprise de l'autoroute 440 à Laval. Aussi, le PMAD identifie, sur la carte du réseau routier métropolitain (carte 17), les prolongements autoroutiers qui sont inscrits aux schémas d'aménagement des MRC en vigueur, soit :

- Le prolongement de l'autoroute 440 dans l'emprise du MTQ dans la portion ouest de Laval;
- Le prolongement de l'autoroute 13 dans l'emprise du MTQ entre l'autoroute 640 et l'autoroute 50 sur le territoire de la MRC de Mirabel.

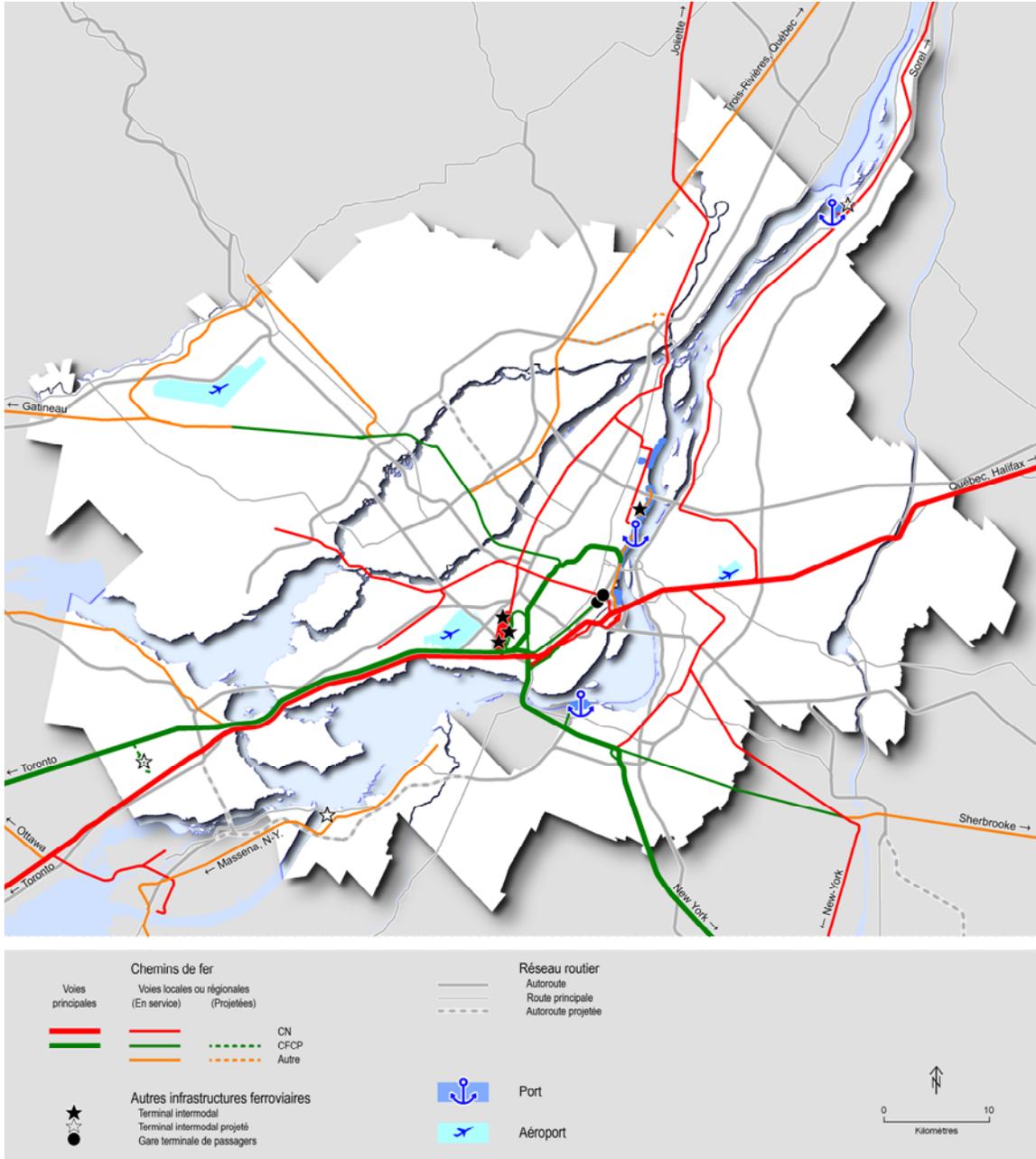
Par ailleurs, il est proposé d'amorcer une réflexion sur le parachèvement du réseau routier métropolitain dans certaines portions du territoire par la création de nouveaux liens fonctionnels permettant, entre autres, de compléter le contournement de l'agglomération.

- le raccordement de l'autoroute 640 à l'autoroute 40 dans le secteur d'Oka/Hudson;
- le raccordement de l'autoroute 640 à l'autoroute 30 dans le secteur Repentigny/Varenes.

¹⁰³ Précisons que le MTQ ne possède pas l'ensemble des terrains requis pour un prolongement de l'A-13 entre l'A-640 et l'A-50.



CARTE 16 – Chemins de fer, ports et aéroports



ENCADRÉ – La planification et le financement des infrastructures de transport du Grand Montréal

Les besoins en maintien et en développement en transport dans la région de Montréal sont importants. Les nombreux projets en cours ou à l'étude tant au niveau des infrastructures routières que de transport en commun, en témoignent. En termes de financement, l'enjeu se résume de la manière suivante : les besoins financiers nécessaires au maintien et au développement des réseaux de transport dépassent les ressources financières des instances publiques (municipales et gouvernementales).

Les exercices de planification actuellement en cours indiquent que plusieurs milliards de dollars devront être consentis au cours des 20 prochaines années au maintien en bon état des réseaux de transport. De même, plusieurs milliards de dollars en développement sont également requis pour répondre à la demande additionnelle en transport des personnes et des biens, et atteindre nos objectifs en matière d'aménagement et de transport.

Dans son dernier énoncé budgétaire 2011-2012, le gouvernement du Québec maintient son engagement d'atteindre l'équilibre budgétaire à court terme et à réduire la dette d'ici 2025-2026. Aussi, le budget provincial prévoit que l'enveloppe globale d'investissements en infrastructures sera graduellement réduite au cours des prochaines années. Sur le plan des infrastructures de transport, le Plan québécois des infrastructures de 44,6 G\$ alloue une somme de 20,4 G\$ aux infrastructures de transport (réseau routier, transport en commun et infrastructures maritimes) pour la période 2010-2015, soit 16,8 G\$ au réseau routier et 2,9 G\$ au transport en commun, principalement pour le maintien d'actifs.

Pour la Communauté, il est clair que le maintien en bon état des réseaux routiers et de transport en commun est la priorité. À titre d'exemple: la reconstruction du pont Champlain, la reconstruction du complexe Turcot, l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine et le renouvellement des voitures du métro sont incontestablement des priorités pour le Grand Montréal.

Cependant, il reste que le développement de la mobilité des personnes et des marchandises est une condition essentielle à la compétitivité du Grand Montréal et à l'atteinte de nos objectifs d'une urbanisation plus compacte et durable. Pour les projets de développement, il s'avèrera donc nécessaire d'identifier, d'une part, une séquence d'investissements qui respecte la capacité de payer du gouvernement du Québec et des municipalités en termes d'immobilisations et d'exploitation, et, d'autre part, de nouvelles sources de financement reliées aux objectifs et aux cibles à atteindre à long terme au niveau de la région, concernant l'aménagement, l'environnement et le transport des personnes et des biens. Aussi, et afin de parer aux impacts anticipés des travaux de réfection du réseau routier supérieur, il conviendrait d'identifier les projets qui peuvent être mis rapidement en service, tels que des systèmes de transport par autobus avec des mesures préférentielles.



Critère 2.3.1

Identification du réseau routier métropolitain

La désignation d'un réseau routier d'intérêt métropolitain a pour objectif de cibler les priorités d'intervention souhaitées par la Communauté afin d'assurer l'accessibilité routière et la mise en valeur intermodale des équipements et des infrastructures stratégiques de transport des marchandises que sont les ports, les aéroports et les terminaux intermodaux situés sur le territoire de la CMM.

Le réseau routier métropolitain rassemble les composantes du réseau routier de juridiction provinciale et fédérale (autoroutes et routes nationales)¹⁰⁴ et du palier municipal dont l'efficacité contribue à l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal. Les critères suivants ont permis l'identification du réseau routier métropolitain :

- assurer des déplacements en transport en commun en provenance des couronnes vers le métro ou les systèmes légers sur rail (SRL) projetés (tableau 28);
- assurer l'accessibilité aux principaux pôles économiques du territoire de la Communauté (tableau 29);
- assurer les déplacements à vocation économique supportant les échanges avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec (tableau 30);
- assurer l'accès aux infrastructures portuaires, aéroportuaires et aux terminaux ferroviaires intermodaux qui constituent les pivots des corridors continentaux de transport des marchandises (tableau 31).

TABLEAU 28 – Tronçons routiers constituant des axes de rabattement par autobus aux infrastructures lourdes du réseau de transport en commun structurant

Tronçons routiers
A-10 (Richelieu/Terminus Centre-Ville)
A-19 - projeté (Bois-des-Filion/Station Cartier)
A-20 (Sainte-Julie/Terminus Longueuil)
A-20 (Vaudreuil/Terminus Lionel-Groulx)
A-25 (Terrebonne/Terminus Henri-Bourassa) (Terrebonne/Station Cartier) (Terrebonne/Station Radisson)
A-30 (entre A-10 et A-20)
A-40 (Repentigny/Station Radisson)
A-40 (Vaudreuil/Station Côte-Vertu)
Route 112 (Chambly/Terminus Longueuil)
Route 116 (Mont-Saint-Hilaire/Terminus Longueuil)
Route 117-A-15 (Blainville/Terminus Montmorency)
Route 132 (Delson/Terminus Longueuil)
Route 132 (Varenes/Terminus Longueuil)
Route 134 (Laprairie/Terminus Centre-Ville)
Route 138-132 (Mercier/Terminus Angrignon) (Beauharnois-Châteauguay/Angrignon)
Route 138 (Repentigny/Terminus Radisson)

¹⁰⁴ Les autoroutes sont définies comme des voies de circulation rapide à accès limité ne comportant, sauf exception, aucun croisement à niveau. Elles sont numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999. Les routes nationales comprennent les grands axes interrégionaux et extraprovinciaux, les liaisons entre les agglomérations urbaines principales (généralement de 25 000 habitants et plus), les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale.

TABLEAU 29 – Tronçons routiers donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM

Pôles	Tronçons routiers
Centre-ville	A-10, A-13, A-15, A-20, A-25, A-40, A-520, A-720
Saint-Laurent/Dorval	A-13, A-15, A-20, A-40, A-520
Anjou	A-25, A-40
Laval	A-13, A-15, A-19 ¹⁰⁵ , A-25, A-440
Longueuil	A-10, A-20, A-25, A-30, R-132
Marché central	A-15, A-40
Université de Montréal	A-15 (Autoroute Décarie)
Port de Montréal	A-25, Rue Notre-Dame / rue Dickson / Ave Souigny, A-40
Aéroport de Mirabel	A-15, A-50, A-13 ¹⁰⁶ , A-640

TABLEAU 30 – Tronçons routiers supportant les échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec

Destination	Tronçons routiers
▪ Vers le Centre et le Nord du Québec	A-20, A-40
▪ Vers le Nord-Ouest du Québec	A-15
▪ Vers l'Est du Québec et les Maritimes	A-10, A-20, A-30
▪ Vers l'Ontario et l'Ouest du Canada	A-20, A-40
▪ Vers le Centre et l'Ouest des États-Unis	A-20
▪ Vers l'Est des États-Unis	A-15, A-10/ A-35

TABLEAU 31 – Tronçons routiers donnant accès aux équipements portuaires, aéroportuaires et terminaux ferroviaires intermodaux

Équipements	Tronçons routiers
▪ Port de Montréal	A-25, Rue Notre-Dame / Dickson / Ave Souigny, A-40
▪ Port de Montréal (secteur Contrecoeur)	A-30, R-132, Montée Lapierre
▪ Port de Côte-Sainte-Catherine	A-30, R-132
▪ Aéroport Montréal – Trudeau	A-13, A-20, A-520, boul. des Sources
▪ Aéroport Montréal – Mirabel	A-15, A-50
▪ Aéroport de Saint-Hubert	A-30, R-112/ R-116
▪ Terminal intermodal Taschereau (CN)	A-13, A-15, A-20, A-520
▪ Terminal intermodal Lachine (CFCP)	A-13, A-20, A-520
▪ Terminal intermodal Expressway (CFCP)	A-15, A-20
▪ Terminal intermodal Les Cèdres (CFCP) (projeté)	A-20, A-30 (partie Ouest) ¹⁰⁷ , A-40, A-530
▪ Terminal intermodal à Beauharnois (projeté)	A-30, R-236

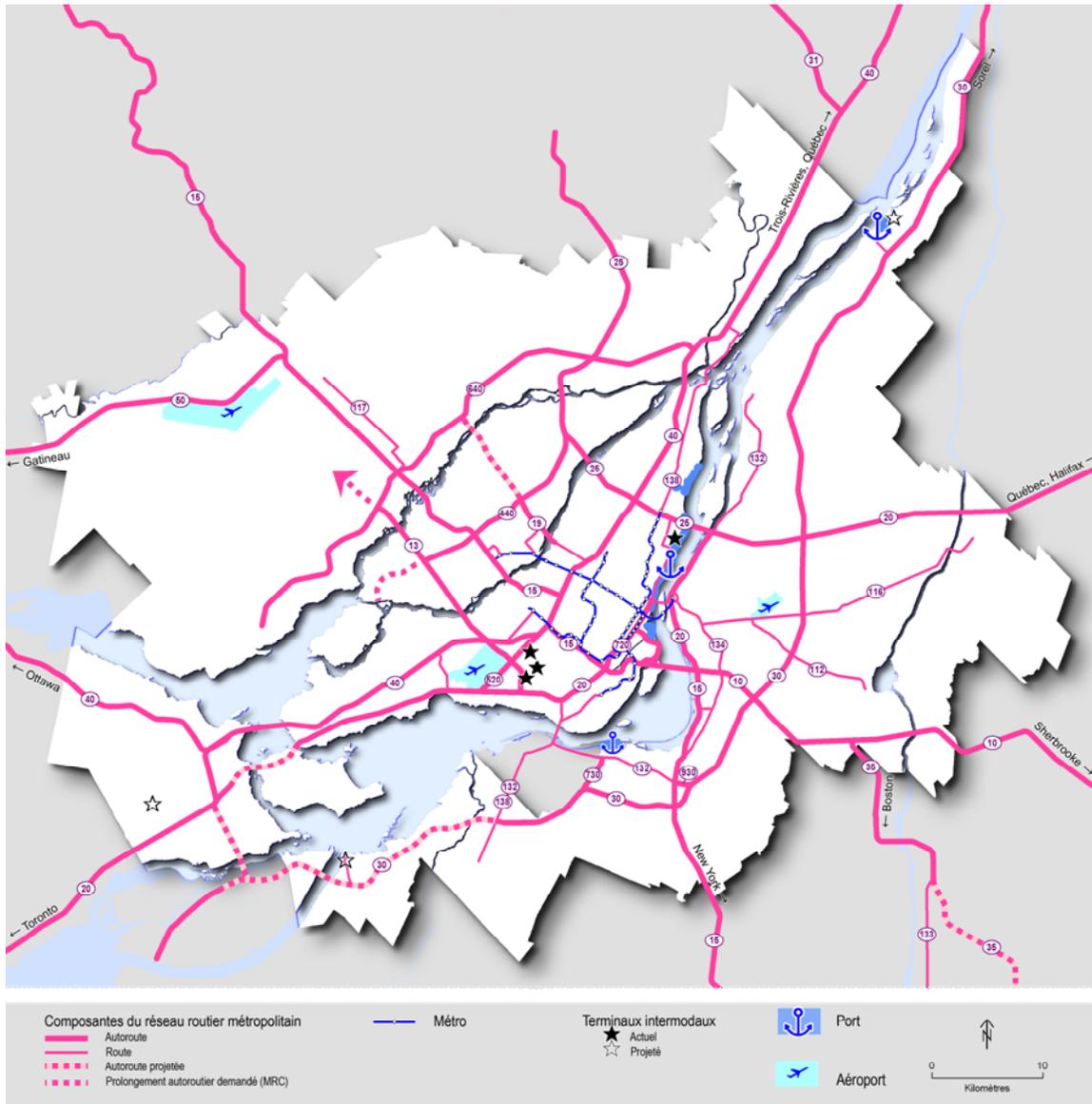
¹⁰⁵D'ici 2015, le MTQ prévoit le parachèvement de l'A-19, entre la A-440 et A-640.

¹⁰⁶Le prolongement de l'A-13 entre l'A-640 et l'A-50 est inscrit au Plan de gestion des déplacements du MTQ de 2000. Il est également demandé dans les schémas des MRC Mirabel, Deux-Montagnes et Thérèse-De Blainville. Précisons que le MTQ ne possède pas l'ensemble des terrains requis pour un prolongement de l'A-13 entre l'A-640 et l'A-50.

¹⁰⁷Le projet de parachèvement de l'autoroute de contournement (A-30) en Montérégie est réalisé en deux phases. La partie Est, complétée en novembre 2010, est une autoroute de 12,2 km à quatre voies reliant Candiac et Saint-Constant. La partie Ouest, comportant un lien entre Vaudreuil-Dorion à la limite de Châteauguay et Mercier, ainsi qu'un prolongement de l'A-530 dans la ville de Salaberry-de-Valleyfield, est en construction. L'ouverture prévue en 2012 complètera l'autoroute de contournement et améliorera grandement l'accessibilité au futur complexe intermodal Les Cèdres du CFCP.



CARTE 17 – Réseau routier métropolitain



Critère 2.3.2

Définition du réseau artériel métropolitain

L'amélioration visée des conditions de déplacement des personnes et des marchandises, selon les caractéristiques du milieu, fait appel à une hiérarchisation des infrastructures routières à l'échelle métropolitaine qui permettra également de mieux gérer et d'atténuer les effets régionaux des travaux et des chantiers routiers, d'assurer une meilleure cohabitation avec le milieu riverain et d'assurer la complémentarité des modalités d'exploitation et de développement de ces infrastructures.

L'amélioration des conditions de circulation étant une préoccupation importante, la Communauté entend donc réaliser, dans le cadre du plan d'action, l'identification du *réseau artériel métropolitain* (RAM) et l'identification des mesures permettant d'en optimiser la fonctionnalité conformément à l'article 158.1 de *la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*.

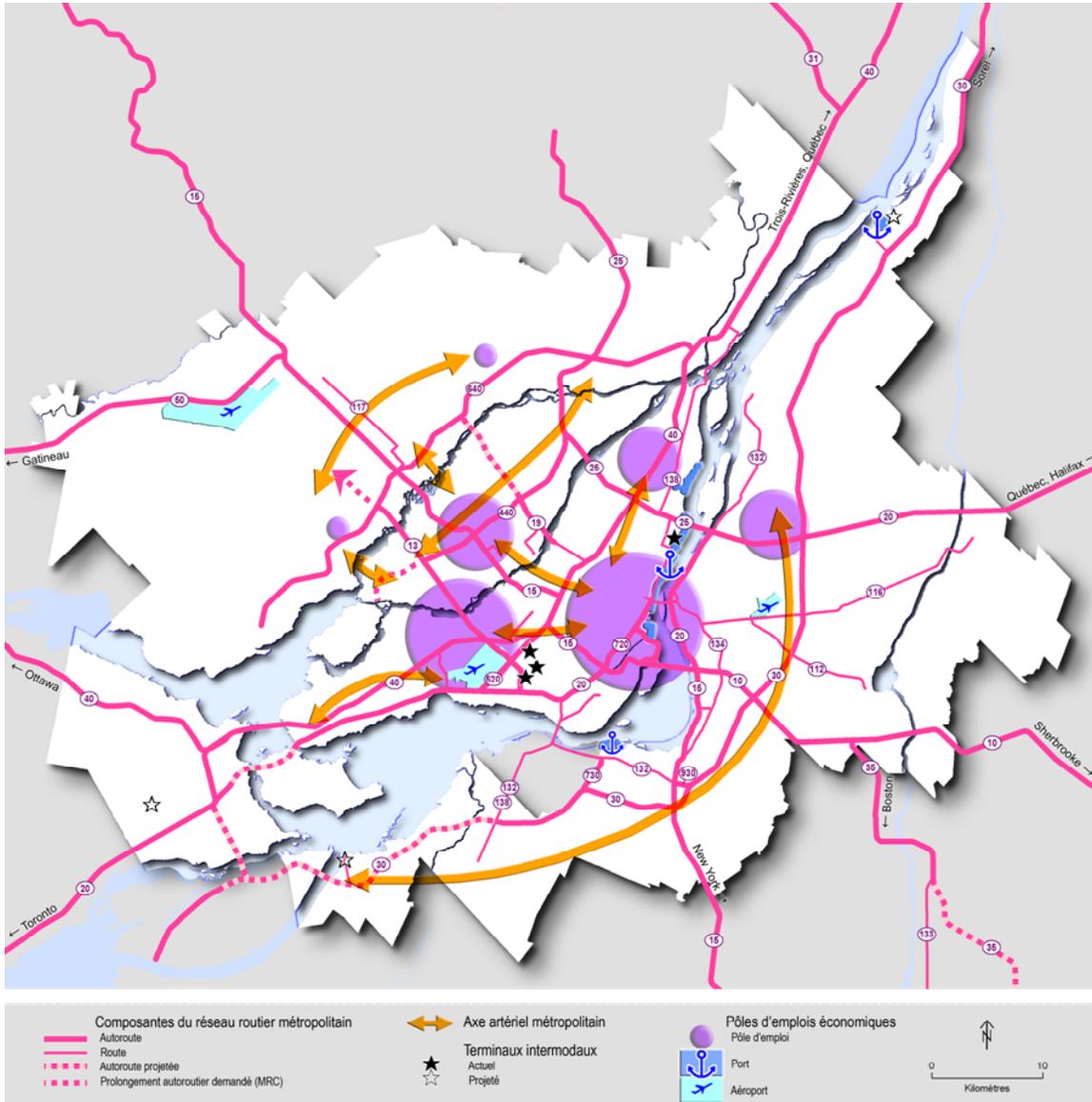
Un tel réseau garantirait la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la Communauté et de ses cinq secteurs tout en servant d'appui à la planification du transport en commun, à la desserte des pôles économiques et à une structuration de l'urbanisation du territoire.

La carte 18 illustre les grands principes que la Communauté entend mettre de l'avant pour l'identification du réseau artériel métropolitain. Ainsi, pour être identifiés comme éléments du RAM, les axes routiers devront :

- assurer la connectivité des déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle de la région et des cinq secteurs de la Communauté tout en servant d'appui à la planification du transport en commun sur le territoire.
- être complémentaires au réseau routier métropolitain tel qu'identifié à la carte 17;
- être de propriété municipale ou gérés par le palier municipal;
- avoir une géométrie et une gestion favorisant la fluidité et la sécurité de la circulation des personnes et des marchandises, en vue de canaliser une grande proportion des déplacements de longue distance, particulièrement durant les périodes de pointe dans les corridors à débits importants de circulation;
- intégrer les ponts traversant les rivières des Prairies et des Mille-Îles ainsi que le fleuve Saint-Laurent qui ne sont pas identifiés au réseau routier métropolitain (carte 17);
- permettre de canaliser efficacement les véhicules lourds (marchandises ou TC) et la circulation de transit vers un réseau de voies compatibles avec cette fonction;
- renforcer l'atteinte des objectifs de la Communauté en termes de fonctionnalité des réseaux de transport routier tels qu'énoncés au critère 2.3.1 du PMAD.



CARTE 18 – Concept de réseau artériel métropolitain



Critère 2.3.3

Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion

La congestion est un concept faisant l'objet de plusieurs définitions. En général, il y a congestion lorsqu'une demande en déplacement additionnelle sur un réseau occasionne des pertes (délais ou coûts) pour les usagers déjà présents et, éventuellement, pour les non-usagers¹⁰⁸. En outre, la congestion peut être récurrente ou incidente. La congestion récurrente est celle qui se produit de manière habituelle telle que les périodes de pointe. La congestion incidente est celle plus imprévisible associée à des événements fortuits, tels qu'un incident routier, ou à des travaux qui localement ou par effets additifs causent des retards pour des périodes de temps limitées.

Le PMAD propose d'agir sur les impacts négatifs dus à la congestion par la réalisation de projets qui permettront une utilisation optimale du réseau routier pour le déplacement des personnes et des marchandises. Le suivi des mesures proposées portera uniquement sur la congestion récurrente, la seule qui est actuellement mesurée sur le réseau routier supérieur.

Le suivi de ce critère pourrait être assuré en collaboration avec le ministère des Transports du Québec qui produit périodiquement un rapport sur les coûts de la congestion routière récurrente dans la région de Montréal. Rappelons que les coûts de congestion sont estimés à 1,4 G\$ en 2003.

Critère 2.3.4

Localisation des pôles logistiques

Quel que soit le choix du site, la mise en place de nouveaux pôles logistiques doit s'assurer de l'efficacité et de la capacité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers modes (maritime, ferroviaire, aérien, et routier).

Le PMAD invite les MRC et les agglomérations à considérer les facteurs suivants dans le choix de la localisation des pôles logistiques :

- Site bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain (voir la carte 17);
- Site ayant un accès direct au réseau ferroviaire (voir la carte 16);
- Site situé près d'une installation portuaire ou aéroportuaire (voir la carte 16);
- Site permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site (ex. bruit, matières dangereuses, etc.).

¹⁰⁸Ministère des Transports du Québec. Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de références 2003. Mars 2009. Page 13.



Objectif 2.4

Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine

Le développement des transports actifs pour des fins récréatives et utilitaires, dont l'utilisation du vélo, est une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport. Cet objectif en aménagement consiste à prioriser le transport actif en privilégiant les déplacements non motorisés avec un réseau piétonnier et cyclable misant sur la continuité et la connectivité et procurant une accessibilité jusqu'aux secteurs commerciaux, d'emplois ou résidentiels ainsi qu'aux stations de transport en commun. L'implantation d'un tel type d'aménagement implique un meilleur partage des emprises publiques accordées aux moyens de transport actif comme la marche ou le vélo dans le cadre des activités quotidiennes.

Selon une étude réalisée par Vélo Québec en 2010 sur l'état du vélo au Québec¹⁰⁹, on observe une augmentation importante de l'usage du vélo comme mode de transport depuis les dix dernières années. En 2000, le cinquième des cyclistes adultes québécois (20 %) utilisait occasionnellement ou quotidiennement le vélo comme mode de transport. Dix ans plus tard, ce pourcentage passe à 37 %. L'augmentation est encore plus élevée dans les villes où les aménagements cyclables se sont le plus développés. Ainsi, à Montréal, ce taux est passé de 25 % à 53 %, entre 2000 et 2010. À Laval, il est aujourd'hui de 38 %; à Longueuil, de 39 %. Bien que la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail demeure modeste, elle est nettement plus élevée dans les secteurs denses et bien pourvus en voies cyclables et rues paisibles.

Toujours selon le rapport de Vélo Québec, on observe que les cyclistes effectuent près des trois quarts (73 %) de leurs déplacements sur des pistes cyclables, et des rues ou des routes à faible circulation. Ainsi des aménagements cyclables situés dans des environnements intéressants ou permettant d'accéder à différents points de service, sont utilisés. Des aménagements qui avaient été conçus à des fins récréotouristiques sont devenus des axes de transport empruntés quotidiennement par un nombre croissant de personnes se rendant au travail ou aux études. Cela est confirmé sur plusieurs segments de la Route verte dans le Grand Montréal, où on observe des périodes de pointe le matin et en fin d'après-midi et des débits plus importants les jours de semaine que le samedi et le dimanche.

Le développement d'un réseau cyclable utilitaire et de loisir sur l'ensemble du territoire métropolitain, soit un réseau Vélo métropolitain complet et de qualité, constituerait non seulement un équipement attrayant pour les citoyens du Grand Montréal, mais aussi un produit complémentaire à l'offre touristique actuelle. Le réseau cyclable local devrait se rattacher à celui de niveau métropolitain.

¹⁰⁹ Vélo Québec (2010) L'état du vélo au Québec

Critère 2.4.1

Définition du réseau Vélo métropolitain

Dans sa forme actuelle, le réseau cyclable permet de découvrir plusieurs des attraits naturels que recèle le territoire du Grand Montréal. Cependant, une analyse révèle que la qualité de ce réseau est loin d'être uniforme. Certains segments sont manquants, alors que d'autres nécessitent une mise à niveau.

Le concept proposé de réseau Vélo métropolitain est conçu de façon à favoriser le parachèvement et l'amélioration du réseau cyclable existant et assurer la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal. Dans sa forme achevée, il consiste en un réseau continu de près de 1 000 kilomètres de voies cyclables parcourant l'ensemble du territoire métropolitain et assurant la connectivité des réseaux cyclables municipaux.

Le concept du réseau Vélo métropolitain à l'horizon 2031 est illustré à la carte 19. Ce concept comporte des axes cyclables et des franchissements des principales rivières du territoire de la métropole. Il a été élaboré à partir :

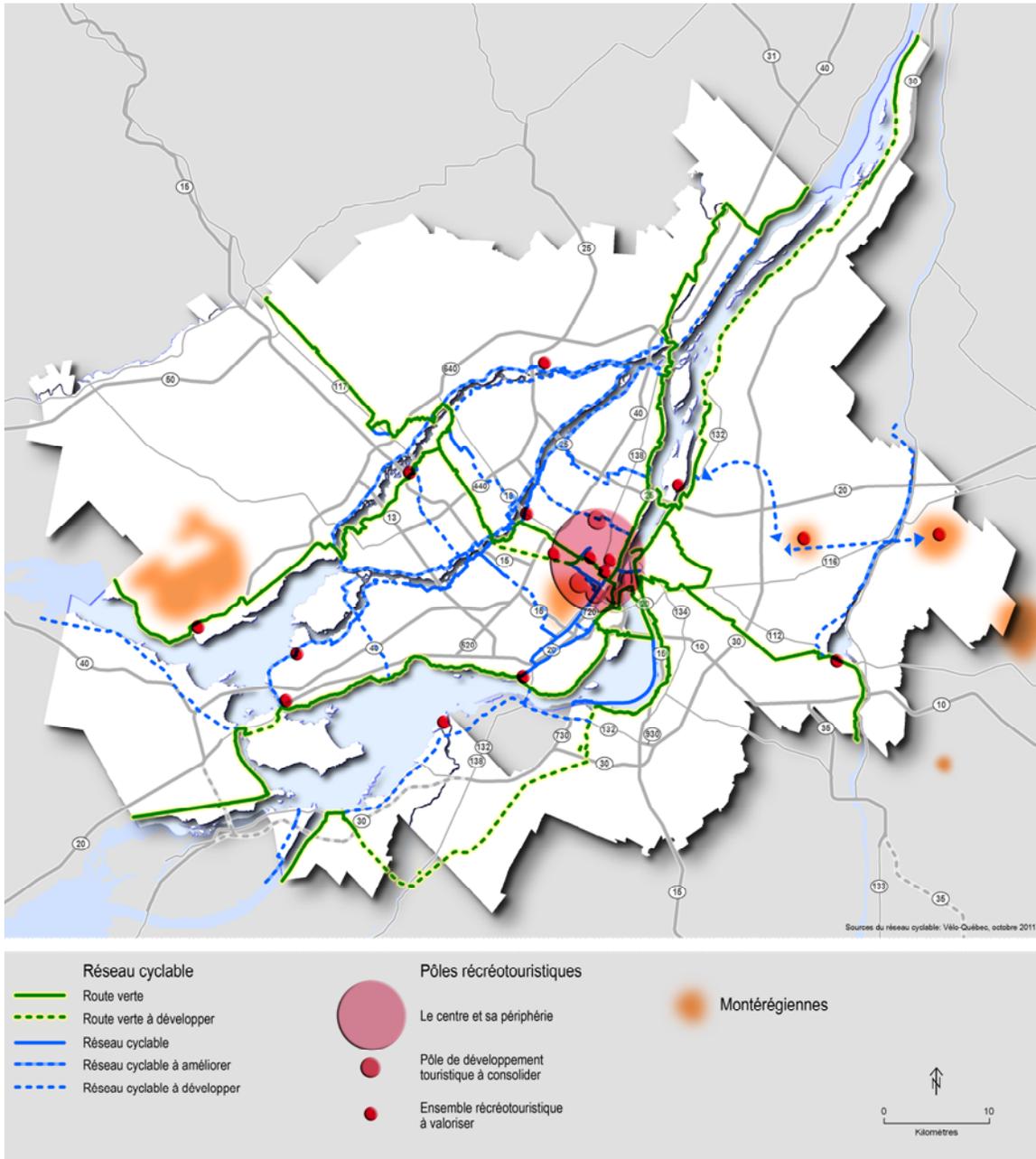
- du tracé intégral de la Route verte;
- de l'ajout des segments qui permettent l'accès :
 - aux pôles d'emplois (carte 5);
 - aux aires TOD et aux équipements de transport en commun (carte 7);
 - aux composantes de la Trame verte et bleue (carte 24);
 - aux équipements et aux installations métropolitaines.

Le réseau serait aménagé selon des paramètres techniques reconnus pour en faire un itinéraire agréable et sécuritaire à parcourir. Une signalisation de balisage et de destination lui donnera une signature. En plus du tracé illustré au concept, le réseau Vélo métropolitain pourrait comporter des antennes de desserte locales, par exemple, vers des grands équipements de transport tels que l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau ou à l'intérieur de pôles d'emplois, à définir ultérieurement dans la plupart des cas.

Dans le cadre du plan d'action, la Communauté réalisera un *Plan directeur d'un réseau Vélo métropolitain* sur la base du concept illustré à la carte 19, et visant à doter le Grand Montréal d'un réseau de Vélo métropolitain utilisable à des fins de transport, de loisir et de tourisme. Un plan d'action viendra préciser les grandes étapes proposées de planification du réseau, incluant entre autres, l'identification du réseau Vélo métropolitain, la définition d'un cadre de financement et la définition des rôles des différents intervenants.



CARTE 19 – Concept du réseau Vélo métropolitain



ORIENTATION 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Les régions métropolitaines offrent des cadres de vie diversifiés. L'environnement naturel et bâti qui les caractérise, les milieux forestiers, agricoles et urbains qui les composent, les paysages qui les singularisent, participent à l'identité et à la vitalité de ces régions et à la qualité de vie de leurs populations.

Ces espaces naturels contribuent aux caractères des différents secteurs géographiques qui composent une région métropolitaine. Ils ont un impact positif sur l'image et l'identité du territoire et jouent un rôle important dans la protection et le renouvellement de la biodiversité. Par leur force d'attraction, ces espaces influencent le dynamisme économique.

L'urbanisation d'un territoire produit inévitablement des impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie, qu'il soit naturel ou bâti : perte de la biodiversité, déforestation, dépréciation des paysages, fragmentation des écosystèmes, bâtiment à l'architecture non intégrée, patrimoine en péril, etc. Sous cette optique, les régions métropolitaines représentent des cadres de vie fragiles qui demandent à être consolidés et protégés.

Mais le développement d'un territoire peut, en même temps, être synonyme d'opportunités pour mieux mettre en valeur certains des atouts d'une région et pour corriger certaines lacunes ou caractéristiques qui la déprécient. Dans cette perspective, une région métropolitaine constitue un cadre de vie dont l'attractivité ne demande qu'à être renforcée à la faveur de nouvelles pratiques, par la réalisation de nouveaux projets, par l'aménagement de certains sites et dans le contexte de la concurrence continue que se livrent entre elles les régions métropolitaines.

Dans l'optique d'un aménagement durable, le rôle des autorités publiques consiste notamment à assurer une protection accrue des milieux naturels et des écosystèmes, en valorisant l'histoire des lieux et le patrimoine culturel, en encourageant un design urbain de qualité, en introduisant un nouvel urbanisme ainsi qu'en reconnaissant et en protégeant les caractéristiques géographiques et géologiques d'une région et de ses paysages.

Ces actions auront pour effet de consolider les atouts d'une région alors que la qualité de vie devient de plus en plus un facteur discriminant à l'échelle des territoires métropolitains.

Cette orientation s'inscrit dans le cadre de la conservation et de l'utilisation durable de la diversité biologique. Au même titre que les changements climatiques, la préservation de la biodiversité fait l'objet d'une convention internationale qui fixe trois objectifs :

- La conservation de la diversité biologique;
- L'utilisation durable de ses éléments constitutifs, et;
- Le partage juste et équitable des avantages qui découlent de l'utilisation des ressources génétiques, à des fins commerciales et autres¹¹⁰.

¹¹⁰ Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, Programme des Nations-Unies pour l'environnement, www.cdb.int.



Les gouvernements du Canada et du Québec adhèrent aux objectifs de la Convention et ont élaboré des stratégies en faveur du maintien de la biodiversité. Au Québec, cela s'est traduit notamment par une augmentation des superficies d'aires protégées, passant de 1 % du territoire de la province en 2003 à 8,12 % en 2009. En 2010, où l'on célébrait l'Année internationale de la biodiversité, le Québec s'est engagé à poursuivre ses efforts de protection pour accroître les superficies protégées à 12 % et puis à 17 % pour 2020.

Actuellement, plus de 42 000 hectares du Grand Montréal sont inscrits au registre d'aires protégées du gouvernement du Québec et bénéficient d'un statut de protection reconnu selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Rappelons que l'aire totale du territoire est de 436 350 hectares. Le pourcentage d'aires protégées s'élève donc à 9,6 %. Plus des trois quarts de ces aires protégées (32 858 ha) se trouvant en milieu aquatique, les efforts doivent dorénavant porter sur la protection de milieux naturels en milieu terrestre. Les objectifs d'aires protégées reconnus par les organisations internationales, reprises au Plan stratégique 2009-2014 du MDDEP, sont de l'ordre de 12 %.

TABLEAU 32– Aires protégées du Grand Montréal¹¹¹

Statut de protection	Superficie (ha) ⁽¹⁾	%
Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable	41	0,1
Habitat faunique – Aire de concentration d'oiseaux aquatiques	32 444	77,1
Habitat faunique – Habitat du rat musqué	414	1,0
Habitat faunique – Héronnière ⁽²⁾	0	0
Milieu naturel de conservation volontaire ⁽³⁾	1 993	4,7
Parc national	3 764	9,0
Refuge d'oiseaux migrateurs	1 274	3,0
Refuge faunique	250	0,6
Réserve écologique	107	0,3
Réserve nationale de la faune	484	1,2
Réserve naturelle reconnue	1 251	3,0
Superficie totale protégée	42 022	100,0

Notes : (1) Source : MDDEP, Direction du patrimoine écologique et des parcs. Registre des aires protégées. Novembre 2010
(2) Les aires sont constituées de bandes de protection (0-200 m)
(3) Certains calculs d'aires restent à valider

Les objectifs et les critères de l'orientation 3 visent à doter la CMM de mesures de protection des milieux naturels et de la biodiversité et ainsi tirer profit des services écologiques rendus par ces espaces. Parmi les bienfaits tirés des milieux naturels indiquons seulement l'atténuation des inondations et des sécheresses, l'épuration de l'air, la régulation du climat, la séquestration de carbone ainsi que de nombreux avantages socioculturels et socioéconomiques tels le bien-être, le développement cognitif ainsi que le potentiel récréotouristique.

¹¹¹ Ce tableau énumère les différents statuts de protection et les superficies des aires protégées du Grand Montréal à partir du registre du gouvernement du Québec. Il est important de noter que ces superficies n'incluent pas les initiatives de protection municipales et régionales tels les parcs municipaux et régionaux.



L'utilisation du territoire du Grand Montréal

L'environnement du Grand Montréal est d'abord un territoire qui couvre une superficie totale de 4 360 km² dont plus de la moitié est occupée par des terres agricoles protégées (58 %). Les plans d'eau occupent 12 % de la superficie du territoire alors que les milieux forestiers et humides occupent respectivement 19,2 % et 4,8 %. Le tableau 33 détaille les diverses utilisations du territoire métropolitain.

TABLEAU 33 – Utilisation du territoire de la Communauté

Utilisation du territoire	Superficie (ha)	%
Milieu terrestre ⁽¹⁾	383 850	88,0
Milieu agricole ⁽²⁾	220 520	57,5
Milieu urbain	163 330	42,5
Milieu forestier (0,5 ha et plus) ⁽¹⁾ inclus dans le milieu terrestre	73 624	19,2
Milieu aquatique ⁽¹⁾	52 500	12,0
Milieux humides (0,3 ha et plus) inclus dans les milieux terrestres et aquatiques ⁽³⁾	20 012	4,6
Superficie totale	436 350	100,0

Sources : (1) Communauté métropolitaine de Montréal, 2010 ; (2) Commission de protection du territoire agricole du Québec, Compilation spéciale 2010. Traitement : CMM, 2010 ; (3) Beaulieu J., Daigle G., Gervais, F., Murray, S., Villeneuve, C., (2010) Rapport synthèse de la cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, Canards Illimités – Québec et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs. Québec 60 pages.

Le couvert forestier

Avec le temps, le développement urbain et les activités agricoles ont entraîné un retrait du couvert forestier tant en milieu urbain qu'en milieu agricole. Cette perte des espaces boisés est constante et continue (perte de 1 100 ha. 11 km²/par année) sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le dernier inventaire métropolitain, réalisé en avril 2009, révèle que le couvert forestier occupe seulement 19,2 % du territoire terrestre du Grand Montréal. Or, 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 territoire¹¹².

Les milieux forestiers sont aujourd'hui fragmentés et dispersés sur le territoire de la région métropolitaine. Les plus vastes étendues se trouvent majoritairement aux limites des zones agricoles et résidentielles ou encore sur les sols minces impropres à l'agriculture.

Le Grand Montréal comporte plusieurs peuplements forestiers matures d'une grande diversité floristique. Ceci se traduit entre autres par le nombre d'écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE) recensés sur le territoire, regroupant, des forêts anciennes, des forêts rares et des forêts refuges d'espèces menacées ou vulnérables.

C'est la couronne Nord qui regroupe la plus importante superficie d'espaces boisés de la région,

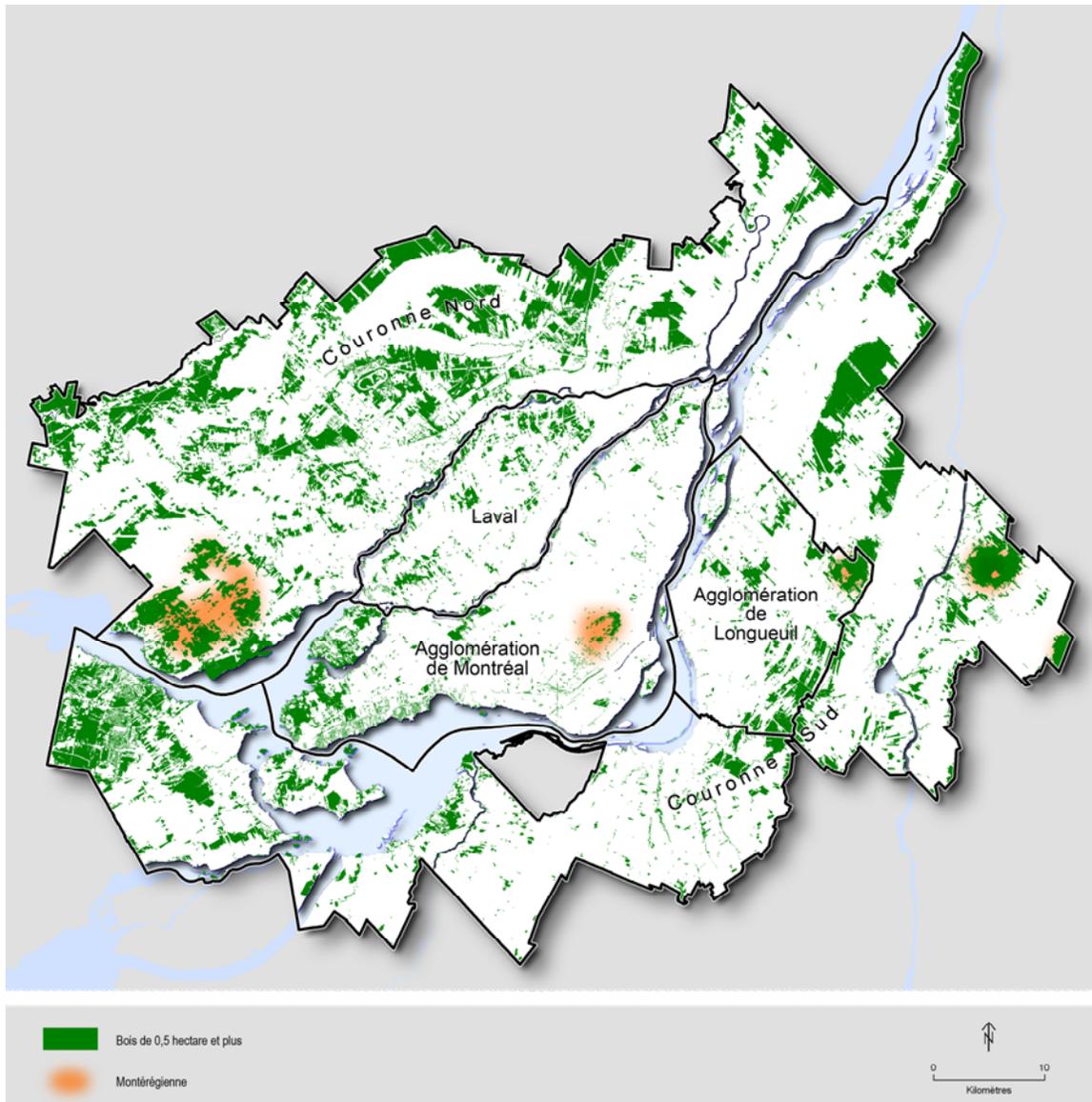
¹¹² Duchesne, S., Bélanger L., Grenier M., Hone, F. (1999), Guide de conservation des corridors forestiers en milieu agricole, Environnement Canada, Service canadien de la faune, 60 pages.



avec 34 000 hectares, suivie de la couronne Sud avec 26 500 hectares, de l'agglomération de Longueuil avec 5 100 hectares, de l'agglomération de Montréal avec 4 900 hectares et, finalement, de Laval avec 3 000 hectares. Dans la couronne Nord, les espaces boisés couvrent 25 % de la superficie du secteur alors que dans l'agglomération de Montréal, seulement 10 % de la superficie du secteur est composée d'espaces boisés d'au moins 0,5 hectare.

Ces espaces se retrouvent majoritairement dans la zone agricole mais certaines parties, notamment des parcs et des espaces protégés, font partie de la zone blanche. Pour des impératifs liés à la protection de l'environnement, mais aussi à la préservation d'une meilleure qualité de vie et à l'attractivité de la région, une meilleure protection de ce patrimoine naturel doit donc être assurée.

Par ailleurs, bien que les espaces verts et les milieux humides ne soient pas comptabilisés dans le bilan de GES, ils présentent un bénéfice additionnel de captage du carbone, diminuant ainsi l'impact net des émissions de GES.

CARTE 20 – Couvert forestier du Grand Montréal, 2009¹¹³


¹¹³L'inventaire métropolitain des superficies boisées est effectué par vidéogrammétrie à partir de photographies aériennes prises à une résolution de 10 cm par pixel. Afin de ne pas surévaluer la superficie des surfaces boisées, les trouées de plus de 20 mètres de rayon et les corridors déboisés de plus de 10 mètres de largeur sont retranchés. La Communauté entend suivre l'évolution du couvert forestier aux deux ans, alternativement en avril et en juillet.



**TABLEAU 34 – Superficie et part relative du territoire boisé,
cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, 2009**

Secteur géographique	Superficie terrestre totale	Superficie de l'espace boisé	% sur la superficie terrestre totale	% sur la superficie en espaces boisés du Grand Montréal
Agglo. de Montréal	50 376	4 946	9,8%	6,7%
Agglo. de Longueuil	27 392	5 143	18,8%	7,0%
Laval	24 540	3 004	12,2%	4,1%
Couronne Nord	134 960	34 034	25,2%	46,2%
Couronne Sud	146 582	26 498	18,1%	36,0%
Grand Montréal	383 850	73 624	19,2%	100,0%

Note : Boisé d'une superficie 0,5 hectare et plus; Source : Communauté métropolitaine de Montréal.

Depuis la signature, en octobre 2002, de l'*Entente sur le développement durable 2002-2007* avec le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal coordonne, à travers le Secrétariat métropolitain de mise en valeur des espaces bleus et verts (SMEBV), l'application de deux programmes de mise en valeur des espaces bleus et verts. Ces programmes représentent les outils principaux actuellement à la disposition de la Communauté pour protéger et mettre en valeur les espaces naturels de la région. À cet égard, la Ville de Laval et la couronne Nord ont proposé d'inclure dans le PMAD un projet Archipel 2020 qui s'inscrirait en parfaite continuité avec les divers projets verts et bleus en cours sur le territoire.

ENCADRÉ - Biodiversité urbaine : un gage de qualité de vie pour la région métropolitaine

Le maintien de la biodiversité est une composante essentielle du [développement durable](#). En milieux urbains, la biodiversité préoccupe de plus en plus les administrations municipales qui souhaitent profiter davantage des services rendus par la nature tout en offrant à leurs citoyens un contact privilégié avec celle-ci.

Dans le cadre d'une urbanisation axée sur le développement durable, les MRC et les agglomérations du Grand Montréal peuvent agir à l'intérieur même des écosystèmes urbains en intégrant les pratiques suivantes :

- le développement de nouveaux lotissements qui favorisent la conservation sur le site (principes du « Growing Greener »);
- la préservation et l'aménagement de réseaux et de corridors écologiques : ponts verts, passages fauniques, etc.;
- la création de nouveaux parcs qui participent à la biodiversité urbaine;
- la gestion écologique des espaces verts existants;
- l'adoption d'une réglementation propice au verdissement : ruelles vertes, toits verts, aires de stationnement végétalisées, mesures anti-îlots de chaleur, agriculture urbaine, etc.

Pour en savoir plus...

La biodiversité et l'urbanisation. Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, MAMROT, 2010 ou les initiatives internationales du Local Action for Biodiversity, www.iclei.org/lab.

ENCADRÉ - Les territoires d'intérêt régional : un exemple d'approche innovatrice

Dans le cadre de sa *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, la ville de **Montréal** a identifié dix « écoterritoires » présentant une concentration de milieux naturels situés à la fois dans des environnements protégés (grands parcs, réserves naturelles, etc.) et sur des sites destinés au développement. L'approche mise de l'avant par la Ville consiste à l'intégration des milieux naturels à la trame urbaine et à l'inclusion des coûts de conservation au sein même des coûts de projets immobiliers.

Dans l'optique de maximiser l'accessibilité aux espaces naturels pour les futurs résidents et d'augmenter la rentabilité des investissements des promoteurs, la Ville favorise sur ces écoterritoires une densification de l'occupation du terrain en même temps que la réduction de l'abattage d'arbres, la protection des milieux humides, etc. Il devient alors possible de conserver des terrains stratégiques dans un contexte où les superficies disponibles pour le développement urbain se font de plus en plus rares. Depuis 2004, plusieurs projets de conservation ont été menés au sein de ces écoterritoires.

Dans le but de protéger et de mettre en valeur ses milieux humides et naturels d'intérêt, l'agglomération de **Longueuil** a adopté en 2005 une politique qui fait suite à un inventaire des milieux humides et des espèces menacées sur son territoire qui a été réalisé en 2004.

Cette politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels identifie les secteurs d'intérêt écologique. La Ville de Longueuil compte assurer la viabilité à long terme des milieux naturels, tout en les intégrant à l'intérieur d'un développement urbain adapté et durable. Pour y arriver, la Ville a réalisé un plan de conservation et de gestion des milieux naturels d'intérêt reconnu et protège, par l'entremise de ses différents outils urbanistiques que sont le schéma d'aménagement et de développement, le plan d'urbanisme et les règlements qui s'y rattachent, 12,9 % de son territoire.

La ville de **Laval** a officiellement adopté sa *Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt*, le 25 février 2009. Selon une approche écosystémique, la Ville de Laval reconnaît plusieurs ensembles naturels formant une mosaïque représentative de la biodiversité du territoire. Ces ensembles naturels, dont la valeur sociale est importante concentrent plusieurs types de milieux (étangs, marais, marécages, bandes riveraines et littoraux de cours d'eau, peuplements forestiers, friches, prairies, zones inondables, etc.). C'est à partir de ces ensembles naturels que treize zones d'aménagement écologique particulières (ZAEP) ont été désignées, tant en milieu urbain qu'en milieu agricole. La Ville de Laval entend privilégier la conservation et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt situés dans les ZAEP.



Pour en savoir plus...

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4837,12427573&_dad=portal&_schema=PORTAL

http://www.longueuil.ca/vw/asp/gabarits/Gabarit.asp?ID_CATEGORIE=2133&ID_MESSAGE=26849&CAT_RAC=7&CHANG_ARROND=40

<http://www.ville.javal.qc.ca/wlav3/index.php?pid=1735>

ENCADRÉ - La conservation des ressources naturelles du Grand Montréal

En 2006, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a mandaté les conférences régionales des élus (CRÉ) pour créer des commissions régionales sur les ressources naturelles et le territoire (CRRNT). Chaque commission doit élaborer et mettre en œuvre un plan régional de développement intégré des ressources naturelles du territoire (forêt, faune, eau, mines, etc.).

Au nombre de quatre dans le Grand Montréal (Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, Montérégie-Est, Lanaudière et Laurentides), les commissions sont formées de représentants du secteur de l'environnement, des MRC, des agences forestières et des producteurs de bois.

Soumis à un processus de consultation officiel auprès des organismes régionaux, le financement émanant des CRÉ et des CRRNT devra répondre aux orientations du plan régional. De leur côté, les organismes régionaux y adhèrent sous la forme d'une participation volontaire.

Pour en savoir plus...

www.mrnf.gouv.qc.ca/regions/commissions/index.jsp

ENCADRÉ - Intervenants en conservation des milieux naturels

Afin d'augmenter le couvert forestier, et de tendre vers l'objectif de 30 %, cinq grands axes d'action sont observés :

1. Créer un cadre législatif pour la conservation du couvert forestier;
2. Protéger le 19,2% de couvert forestier actuel;
3. Restaurer et connecter les sites potentiels et existants;
4. Déterminer et implanter les stratégies financières (et autres) incitant la protection et le reboisement et;
5. Mobiliser la communauté autour d'une vision commune.

Quant à une éventuelle mise en valeur des milieux naturels, tous s'entendent pour dire que le PMAD devrait proposer une trame de zones naturelles et anthropiques, reposant sur un réseau d'espaces bleus et verts protégés, avec une composante récréotouristique et éducative, couvrant les milieux urbain et agricole, conçue, soutenue et réalisée selon une approche multiacteurs.



Afin de contribuer à l'augmentation du couvert forestier, un chantier « Reboisement » est inscrit au plan d'action afin d'identifier les partenaires et les activités susceptibles de contribuer au reboisement de la région et ainsi tendre vers le seuil minimal admis de couvert forestier assurant la protection de la biodiversité (30 %).

Les espaces bleus

Un réseau hydrographique métropolitain s'étirant sur plus de 1 800 kilomètres de berges, composé de plusieurs plans d'eau et de plusieurs îles, distingue le Grand Montréal des autres métropoles nord-américaines. Le plus important, le fleuve Saint-Laurent, avec un débit moyen de 9 000 m³/s, se classe au dixième rang des plus grands cours d'eau du monde. Les plans d'eau occupent 12 % de la superficie du territoire métropolitain. Malgré la présence de rapides à plusieurs endroits, certains bassins et plans d'eau de la région métropolitaine sont propices à la navigation commerciale et de plaisance. Ils sont aussi caractérisés par une importante richesse faunique et floristique, malgré l'artificialisation des rives et la dégradation de la qualité de l'eau à certains endroits.

L'archipel se caractérise par la présence de deux grandes îles, l'île de Montréal et l'île Jésus, de quelques îles de taille moyenne, l'île Perrot, l'île des Sœurs, l'île Bizard et l'île Charron, ainsi qu'une myriade d'îles de petites superficies, au fil du Saint-Laurent, de la rivière des Prairies et de la rivière des Mille-Îles. Plusieurs îles inhabitées sont occupées à des fins récréatives ou agricoles.

Les milieux riverains sont essentiels à la survie des composantes écologiques et biologiques des écosystèmes aquatiques. Ils comprennent les berges, à la fois des plans d'eau et des îles, qui sont assujetties à la *Politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Ce patrimoine naturel et culturel constitue non seulement un fort potentiel de développement mais également des opportunités uniques d'affirmer l'identité des résidents du Grand Montréal.

Situés principalement le long des grands plans d'eau ou cours d'eau, les milieux humides comprennent les marais, les marécages, les tourbières, les prairies humides, et les herbiers aquatiques associés à la plaine inondable du Saint-Laurent et de ses tributaires. La majorité des marais se situent dans le système fluvial du Saint-Laurent, alors que l'on trouve plusieurs marécages dans sa plaine inondable. On note enfin la présence de quelques importants complexes de tourbières dans la couronne Nord de la CMM.

Au début 2000, la gestion intégrée de l'eau par bassin versant s'implante au Québec. Bien que plusieurs organismes de bassin versant veillent sur la plupart des cours d'eau du Québec, l'archipel de Montréal demeure toujours orphelin. Depuis 1988, fruits d'une collaboration entre les gouvernements du Canada et du Québec, le Plan Saint-Laurent a permis la création des *Zones d'intervention prioritaires* et la réalisation de divers projets de protection et de mise en valeur impliquant la collectivité sur des sections spécifiques du fleuve. La cinquième phase du Plan Saint-Laurent confiera aux communautés métropolitaines la coordination et l'animation de la *Table de concertation régionale pour la gestion intégrée du Saint-Laurent*. La Communauté deviendra donc un acteur important dans la concertation régionale des cours d'eau de l'archipel de Montréal. Ce rôle appuiera l'implication de la Communauté dans la création de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.



Les paysages

La région métropolitaine de Montréal est située au cœur de la vallée du Saint-Laurent. Au Nord, se découpe le relief des Laurentides et, au Sud, celui des Appalaches. On y retrouve des activités agricoles occupant plus de 50 % du territoire métropolitain. L'agriculture que l'on y pratique définit des paysages variés selon le type de production. D'importants vergers s'étendent notamment au pied des monts Rougemont, Saint-Hilaire et Saint-Bruno ou, au nord, à Saint-Joseph-du-Lac et à Oka. Ces paysages agricoles constituent une autre caractéristique exceptionnelle et typique de la Communauté.

Des neuf collines Montérégiennes, quatre sont situées sur le territoire de la Communauté (les monts Royal, Saint-Hilaire et Saint-Bruno ainsi qu'en partie, le mont Rougemont), et se découpent nettement sur le paysage. Elles sont visibles depuis plusieurs endroits et servent de point de repère. Près de 300 espèces fauniques trouvent refuge sur les Montérégiennes. La flore caractéristique des Montérégiennes serait quant à elle composée de 500 à 800 espèces végétales. La datation des minéraux contenus dans les roches a permis d'établir l'âge des Montérégiennes à environ 125 millions d'années. Pour leur part, les dépressions d'Oka et de Saint-André font partie d'une formation géologique plus ancienne mais leur importance dans la constitution du paysage métropolitain est tout aussi marquante.

La Communauté métropolitaine de Montréal compte sur son territoire une grande variété de paysages, tous aussi différents les uns des autres. Du paysage rural, au paysage naturel en passant par le paysage urbain, chacun d'eux possède des particularités distinctives et offre une expérience spatiale variée pour l'observateur.

Le patrimoine bâti

Le patrimoine bâti du Grand Montréal témoigne des événements et des tendances qui ont marqué la culture et l'histoire de la région : sites archéologiques, lieux de mémoire, forme d'occupation du territoire, innovation et originalité sur le plan de l'architecture ou de l'urbanisme. Sa protection demeure aujourd'hui une responsabilité bien assumée par les municipalités de la région.

L'enjeu réside dans la nécessité de mieux le mettre en valeur. Une attention pourrait être également apportée aux ensembles et bâtiments appelés à contribuer au patrimoine moderne de demain. L'intégration des nouvelles approches, la sensibilité aux nouveaux courants de pensée (par exemple, des notions et principes inspirés du *New Urbanism* ou du *LEED-Neighborhood*) doivent imprégner la conception et la planification de ces projets susceptibles de renouveler les attraits architecturaux et urbanistiques de la région et son rayonnement international.

EN RÉSUMÉ...

- Le Grand Montréal dispose d'un riche patrimoine naturel et bâti ainsi que de paysages emblématiques qui sont un atout important pour la qualité de vie de la population et l'attractivité de la région;
- Ce patrimoine et ces paysages mériteraient toutefois d'être mieux protégés et mis en valeur.

Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement

Considérant la richesse du patrimoine bâti et naturel, son importance pour l'attractivité et la qualité de vie du Grand Montréal, cinq objectifs sont définis relativement à l'orientation 3. Ces objectifs, et les critères qui permettront d'en assurer l'atteinte, sont résumés dans le tableau ci-dessous. Chacun de ces objectifs est ensuite détaillé.

Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Objectifs	Description sommaire des critères
3.1 Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal	3.1.1 Identification des aires protégées, des bois métropolitains et des corridors forestiers 3.1.2 Identification et caractérisation des milieux humides 3.1.3 Protection des bois et des corridors forestiers métropolitains 3.1.4 Adoption d'un plan de conservation des milieux humides
3.2 Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables	3.2.1 Identification des plaines inondables 3.2.2 Protection des rives, du littoral et des plaines inondables
3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	3.3.1 Identification des paysages d'intérêt métropolitain 3.3.2 Protection des paysages d'intérêt métropolitain
3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	3.4.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain 3.4.2 Protection du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques	3.5.1 Mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue



OBJECTIF 3.1

Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal

À l'échelle du Grand Montréal, la protection des bois, des corridors forestiers et des milieux humides est l'une des conditions essentielles au maintien de la biodiversité de la région. De plus, la présence du couvert forestier apporte une contribution significative à l'attractivité du Grand Montréal et à la qualité de vie de ses citoyens.

Les bois présentent une grande valeur pour la région métropolitaine, en raison de leur rareté et de leur potentiel écologique et récréatif. Ils permettent de préserver les sols contre l'érosion hydrique et éolienne; de régulariser les eaux et la nappe phréatique, de protéger l'équilibre écologique en regard du maintien des habitats favorisant une diversité biologique, faunique et floristique; de protéger les potentiels acéricoles, récréotouristiques et paysagers.

En 2005, la Communauté a mis sur pied le Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés (Fonds vert). L'objectif principal du Fonds vert est d'appuyer les initiatives locales et régionales d'acquisition et de protection des espaces boisés. Parce qu'il est important de relier entre elles ces parcelles boisées, principalement dans le but de favoriser les échanges entre les espèces qui y vivent, la commission de l'aménagement recommandait en 2008, d'ajouter 52 corridors forestiers (25 373 ha) à la liste des espaces préalablement admissibles au programme d'acquisition.

Déjà, le programme a contribué à la protection par acquisition de 155 hectares d'espaces boisés représentant un investissement total de 11,6 M\$, dont 1,8 M\$ proviennent de la Communauté. Bien que les exigences du programme prévoient un investissement égal de la part des parties, les résultats démontrent un important effet levier attendu par ce type de programme.

Les récentes acquisitions de milieux naturels dans le Grand Montréal (Anse-à-l'Orme, île Charron et bois de Brossard) confirment l'intention du gouvernement du Québec de s'impliquer dans la conservation de milieux naturels dans la partie sud du Québec. En conformité avec le contenu de la Stratégie sur les aires protégées 2011-2015, le gouvernement indique que cette présence sera renforcée par une collaboration avec les instances de planification et d'aménagement. Bien que d'autres modes de gouvernance existent, la Communauté privilégie l'acquisition d'espaces boisés afin d'assurer leur conservation. Dans le but d'appuyer financièrement les projets d'acquisition de milieux naturels à protéger des municipalités et des MRC, la Communauté souhaite, en collaboration avec le gouvernement du Québec, doter le Fonds vert du Grand Montréal d'un financement stable et à long terme. Des mesures ont été proposées au gouvernement dont, notamment, celle de hausser les contributions des promoteurs dans un projet aux fins de parcs de 10 % à 15 %. Ces 5 % supplémentaire seraient dédiés à la protection des milieux naturels. Un chantier « Financement » sera donc mis sur pied, en collaboration avec plusieurs partenaires, afin d'assurer la création et le fonctionnement d'un fonds métropolitain d'acquisition d'espaces boisés.

Bien que les milieux naturels ne contribuent pas directement au développement des recettes fiscales des municipalités, une étude récemment publiée par Québec en forme (mars 2011), relate les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche. Il est dorénavant reconnu que l'augmentation de l'évaluation foncière des propriétés avoisinant un site naturel protégé et l'activité économique

susceptible d'être générée par la mise en place d'initiatives de mise en valeur peuvent contribuer à compenser les municipalités hôtes.

En marge des initiatives gouvernementales, locales et régionales, la Communauté entend contribuer à l'objectif gouvernemental en protégeant le couvert forestier de 31 bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux humides.

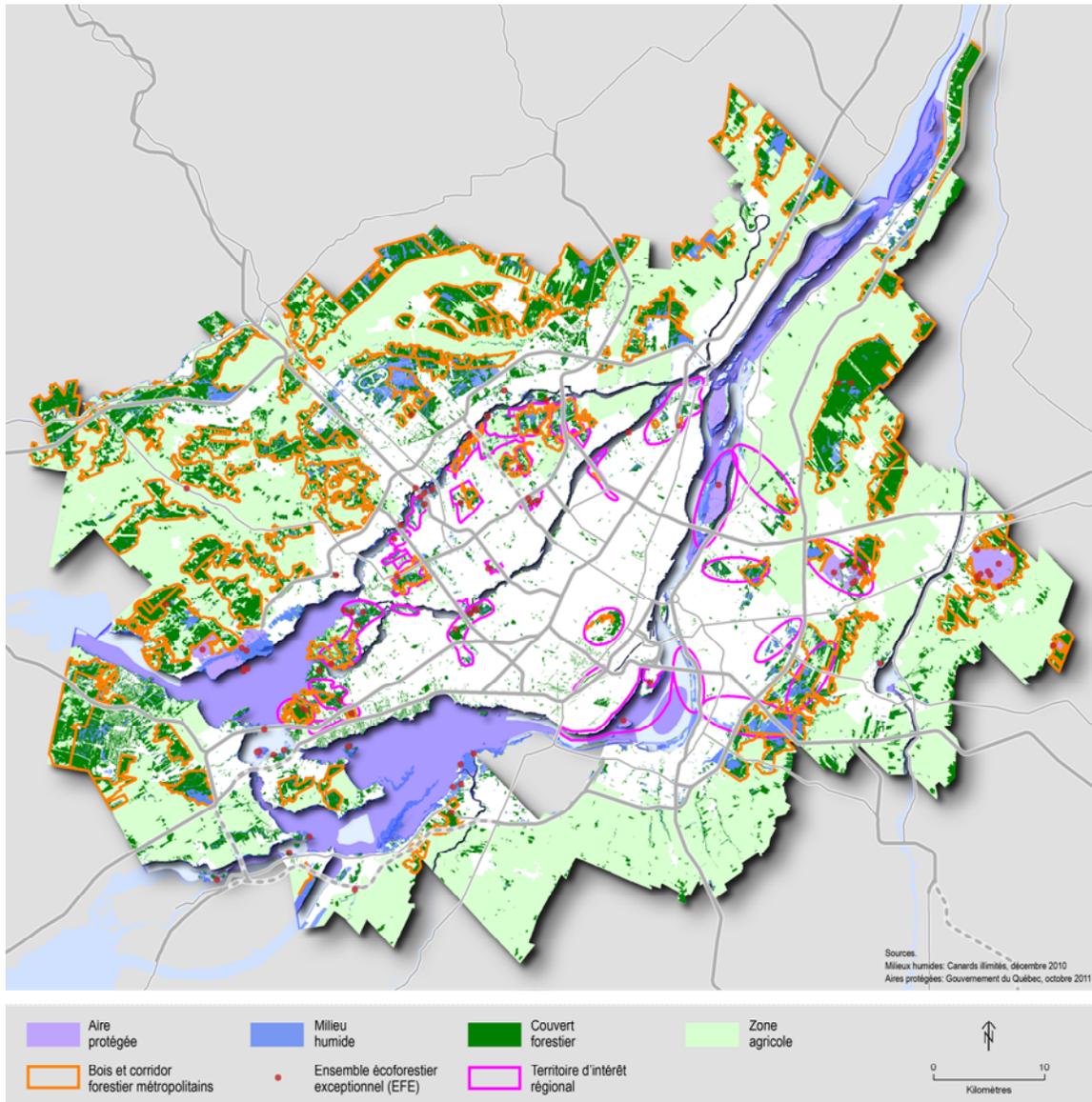
TABLEAU 35 – Potentiel des aires de conservation des milieux naturels du Grand Montréal

Statut	Définition	Superficie		TOTAL	%
Aires protégées	Superficies bénéficiant d'un statut de protection (UICN) et inscrites au registre du MDDEP	32 858 ha (7,5 %) en milieu aquatique	9 163 ha (2,1 %) en milieu terrestre	42 022 ha	9,6 %
Bois et corridors forestiers métropolitains non inclus dans les aires protégées	En milieu urbain : les bois métropolitains (2003) En milieu agricole : les bois et corridors indiqués au plan 705-120-01 (2009)	2 156 ha en milieu urbain	39 296 ha en milieu agricole	41 452 ha	9,5 %
Milieux humides (hors aires protégées, bois et corridors)	Milieux humides non inclus dans les aires protégées ni dans les bois et corridors forestiers métropolitains	8 701 ha		8 701 ha	2,0 %
TOTAL				92 175 ha	21,1 %

Le Grand Montréal présente donc un potentiel de conservation de 21,1 % répartis comme suit : 7,5 % d'aires aquatiques, 11,6 % en milieu terrestre et 2 % de milieux humides. Notons que la région présente un total de 20 012 ha de milieux humides dont la majorité (11 311 ha) se trouve déjà dans les bois, les corridors et les aires protégées; les superficies résiduelles étant indiquées au tableau 35. Rappelons que les objectifs internationaux de la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique, révisés lors de la 10^e Conférence des parties tenue à Nagoya (Japon), proposent de porter les aires protégées à 10 % en milieu aquatique et à 17 % en milieu terrestre d'ici 2020. Les aires de conservation devant faire l'objet de mesures de protection seront évaluées plus précisément par l'exercice d'identification qui sera réalisé par les agglomérations et les MRC du territoire. Enfin, ces superficies n'incluent pas les initiatives des administrations municipales (parcs-nature, parcs régionaux, locaux et autres).



CARTE 21 – Potentiel de conservation des bois, des corridors forestiers et des milieux humides



ENCADRÉ - Le projet d'un parc écologique de l'archipel de Montréal

Depuis des années, des citoyens et des organismes de la région plaident pour qu'un parc écologique de l'archipel de Montréal voit le jour. L'idée défendue par les Partenaires du parc écologique de l'Archipel de Montréal (PPÉAM) est de protéger et de mettre en valeur une mosaïque de forêts, de milieux humides, de corridors verts et d'îles reliés entre eux par les grands cours d'eau qui sillonnent le Québec méridional.

Le projet prévoit notamment sauvegarder un minimum de 12 % du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer cordiforme du sud-ouest du Québec. Ce patrimoine naturel est menacé de disparition alors qu'il fait l'objet de la plus grande biodiversité au Québec.

Le projet vise un vaste domaine écologique dont la superficie s'étend des Basses-Laurentides jusqu'à la frontière américaine et du Suroît à Sorel. Ce projet d'envergure compte établir une ceinture verte pour Montréal et le sud-ouest du Québec - une ceinture verte de forêts, de milieux humides, de plaines inondables et d'îles, tous reliés par les corridors verts, les ruisseaux et les grandes rivières qui sillonnent le Québec méridional.

Appuyé par une douzaine d'administrations municipales dont Longueuil, Boucherville, Hudson et Mascouche, le projet propose la protection de milieux naturels, incluant des bois métropolitains identifiés en 2003 par la Communauté.

Ce projet dépasse largement le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il est donc suggéré d'inviter les MRC contiguës à la CMM de collaborer à l'élaboration de ce projet qui pourrait être un prolongement de la Trame verte et bleue.

Pour en savoir plus...

www.greencoalitionverte.ca/parc/Parc%20ecologique%20de%20l'Archipel%20de%20Montreal.html

Critère 3.1.1

Identification des aires protégées, des bois métropolitains et des corridors forestiers

En avril 2003, 31 bois d'intérêt métropolitain ont été identifiés par la Communauté à partir des critères suivants :

- Un bois mature (plus de 60 ans) ou centenaire;
- Un bois présentant plus de six espèces dominantes et codominantes de la strate arborescente supérieure;
- Un bois présentant au moins un milieu humide, un cours d'eau ou un ruisseau;
- Un bois d'une superficie supérieure ou égale à 30 hectares situé à moins de 200 mètres d'un autre bois (le critère de superficie ne s'applique pas aux agglomérations de Montréal et de Longueuil et à la MRC de Laval);
- Un bois abritant des espèces fauniques ou floristiques à statut précaire identifiées par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ou Environnement Canada;
- Un bois abritant un écosystème forestier exceptionnel identifié par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;



- Un bois abritant un habitat faunique essentiel reconnu par la Société de la faune et des parcs du Québec;
- Un bois inscrit dans un règlement, une politique ou un plan de conservation adopté par une municipalité, une MRC ou une agglomération.

Le 1^{er} octobre 2009, la Communauté révisé les limites de ces bois et ajoute 52 corridors forestiers dorénavant admissibles au programme de financement du Fonds vert (plan numéro 705-120-01).

Les aires protégées inscrites au registre du MDDEP doivent également être identifiées par les MRC et les agglomérations.

Les MRC et les agglomérations doivent identifier, au minimum, les aires boisées incluses aux 31 bois métropolitains identifiés en 2003. En milieu agricole, les MRC et les agglomérations doivent identifier et ajouter, au minimum, les aires boisées comprises dans les limites révisées des bois ainsi que les corridors forestiers admissibles au programme de financement du fonds verts. Les bois et les corridors forestiers sont identifiés à la carte 21.

Critère 3.1.2 **Identification et caractérisation des milieux humides**

En juillet 2008, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a publié le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*. En plus d'établir des priorités de conservation en fonction de critères tels que la superficie, les liens hydrologiques et la présence d'espèces rares ou menacées, la démarche proposée permet : de dresser un inventaire des milieux humides; d'en effectuer la caractérisation; d'en évaluer la valeur écologique et; de procéder à une conciliation des usages. Les agglomérations de Montréal et de Longueuil ainsi que la Ville de Laval ont déjà, à divers degrés, réalisé un tel exercice.

Depuis le 31 janvier 2010, la cartographie des milieux humides du Grand Montréal, réalisée par Canards Illimités Canada, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, présente les milieux humides de plus de 0,3 hectare ainsi que leurs principales caractéristiques et pourra servir de référence aux partenaires.

La Communauté demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal d'identifier et de caractériser les milieux humides de plus de 0,3 hectare situés sur leur territoire.

Critère 3.1.3 **Protection des bois et des corridors forestiers métropolitains**

Pour les bois et les corridors forestiers identifiés au critère 3.1.1, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations d'identifier les usages compatibles à la protection, tels que l'agriculture, le récréotourisme, l'habitation de faible densité, les parcs et la conservation, et d'adopter des mesures interdisant l'abattage d'arbres. Ces mesures peuvent régir l'abattage selon les usages permis et prévoir des exceptions pour les coupes sanitaires, pour les coupes de récupération, pour les coupes sélectives, pour la réalisation de travaux de cours d'eau et pour les aménagements permettant l'accessibilité à un milieu naturel à des fins d'observation et

d'interprétation.

Critère 3.1.4

Adoption d'un plan de conservation des milieux humides

La Communauté reconnaît les initiatives de protection et de mise en valeur déjà réalisées par les agglomérations de Montréal et de Longueuil ainsi que par la Ville de Laval. La Communauté demande aux MRC du Grand Montréal de s'inspirer de ces initiatives et de demander aux municipalités de leur territoire de se doter d'un plan de conservation des milieux humides qui respecte la démarche proposée par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs exprimée dans le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*.

OBJECTIF 3.2

Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables du Grand Montréal

La Communauté a déjà entrepris des initiatives afin de protéger et de mettre en valeur les espaces bleus de son territoire. Ainsi, le *Plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal bleu* a été adopté dès 2002 par la Communauté. Ce plan vise à protéger et à mettre en valeur les berges, les îles et les plans d'eau du Grand Montréal tout en respectant la capacité de soutien des milieux. Tel qu'indiqué précédemment, les récents investissements visant l'acquisition de milieux naturels dans le Grand Montréal confirment l'intention du gouvernement du Québec de s'impliquer dans la conservation de milieux naturels dans la partie sud du Québec en collaboration avec les instances de planification et d'aménagement. Privilégiant le financement d'initiatives d'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal, la Communauté souhaite, en collaboration avec le gouvernement du Québec, doter le Fonds bleu du Grand Montréal d'un financement stable et à long terme. L'établissement du Fonds bleu fait également partie du chantier « Financement » annoncé précédemment.

Critère 3.2.1

Identification des plaines inondables

L'identification des plaines inondables constitue un objectif important notamment pour le maintien de la qualité des cours d'eau et pour la sécurité des personnes et des biens. À ce titre, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal d'intégrer à leur schéma d'aménagement et de développement la cartographie et les cotes des zones inondables pour les cours d'eau chevauchant le territoire de plusieurs MRC.

Les cours d'eau visés sont :

- Le fleuve Saint-Laurent;
- Le lac des Deux-Montagnes
- La rivière des Mille-Îles
- La rivière des Prairies
- Le lac Saint-Louis
- La rivière Saint-Jacques
- La rivière Richelieu



L'annexe 3 précise les cotes et, lorsque disponibles, les cartes que les MRC et les agglomérations doivent intégrer à leur schéma d'aménagement et de développement respectif.

En décembre 2011, des discussions étaient toujours en cours sur les nouvelles cotes des zones à risque d'inondation de la rivière des Mille-îles et de la rivière des Prairies. Dans l'intérim, les MRC et les agglomérations concernées continueront d'utiliser les cartes et les cotes qui figurent actuellement à leur schéma d'aménagement et de développement respectif.

Dans le cadre de son plan d'action, la Communauté procédera à la cartographie des zones à risque d'inondation des rivières des Prairies, des Mille-Îles et du lac Saint-Louis. Ces cartes devront également être intégrées aux schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations dès leur adoption.

Critère 3.2.2

Protection des rives, du littoral et des plaines inondables

Les dispositions de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (R.R.Q., c. Q-2, r. 35) doivent être intégrées au schéma d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations. Les MRC et les agglomérations peuvent convenir avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le ministère de la Sécurité publique de l'approche détaillée dans le cadre de plans de gestion.

ENCADRÉ - La gestion de l'eau par bassin versant

Les organismes de bassin versant (OBV) sont des tables de concertation où siègent tous les acteurs et usagers de l'eau qui oeuvrent à l'intérieur d'un même bassin versant. Ce ne sont pas des groupes environnementaux, mais plutôt des organismes de planification et de coordination des actions en matière de gestion de l'eau.

Le Québec méridional est découpé en 40 OBV à la suite de l'adoption en 2009, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, d'une approche de gestion intégrée de l'eau. Reconnus par la *Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et visant à renforcer leur protection*, les OBV ont pour mandat de :

- 1) élaborer le Plan directeur de l'eau de leur territoire;
- 2) voir à la mise en œuvre des actions contenues au Plan;
- 3) sensibiliser et informer les acteurs et citoyens du territoire sur l'utilisation optimale de l'eau.

Les MRC peuvent intégrer ces plans directeurs à leurs schémas d'aménagement et de développement ou, à tout le moins, doivent-elles en tenir compte.

Pour en savoir plus...

Consulter le site du regroupement des organismes de bassin versant : www.robvq.qc.ca

OBJECTIF 3.3

Protéger les paysages d'intérêt métropolitain

Considérant l'importance du paysage dans la définition des éléments identitaires de la grande région de Montréal et compte tenu des enjeux collectifs qui s'y rattachent, notamment, en matière de qualité de vie et d'attractivité de la région métropolitaine, la Communauté souhaite protéger les paysages d'intérêt métropolitain.

La question du paysage doit donner lieu à une démarche intégrée de valorisation, dans tous les secteurs de l'aménagement du territoire. L'enjeu principal demeure la reconnaissance de la notion de paysage et son intégration dans le processus de planification et de décision.

La Communauté souscrit à la Charte du paysage québécois, mise de l'avant par le Conseil du paysage québécois, comme outil de sensibilisation auprès des intervenants publics et privés.

Critère 3.3.1

Identification des paysages d'intérêt métropolitain

Ayant déjà identifié et caractérisé des paysages métropolitains lors de l'élaboration du projet de schéma 2005¹¹⁴, la Communauté confirme leur importance et la nécessité d'assurer leur protection et leur mise en valeur.

Les critères ayant servi à l'identification des paysages d'intérêt métropolitain sont notamment :

- l'échelle des paysages;
- les valeurs esthétiques, patrimoniales et historiques;
- les paysages typiques et singuliers;
- l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt.

Ces grandes composantes des paysages métropolitains sont les suivantes :

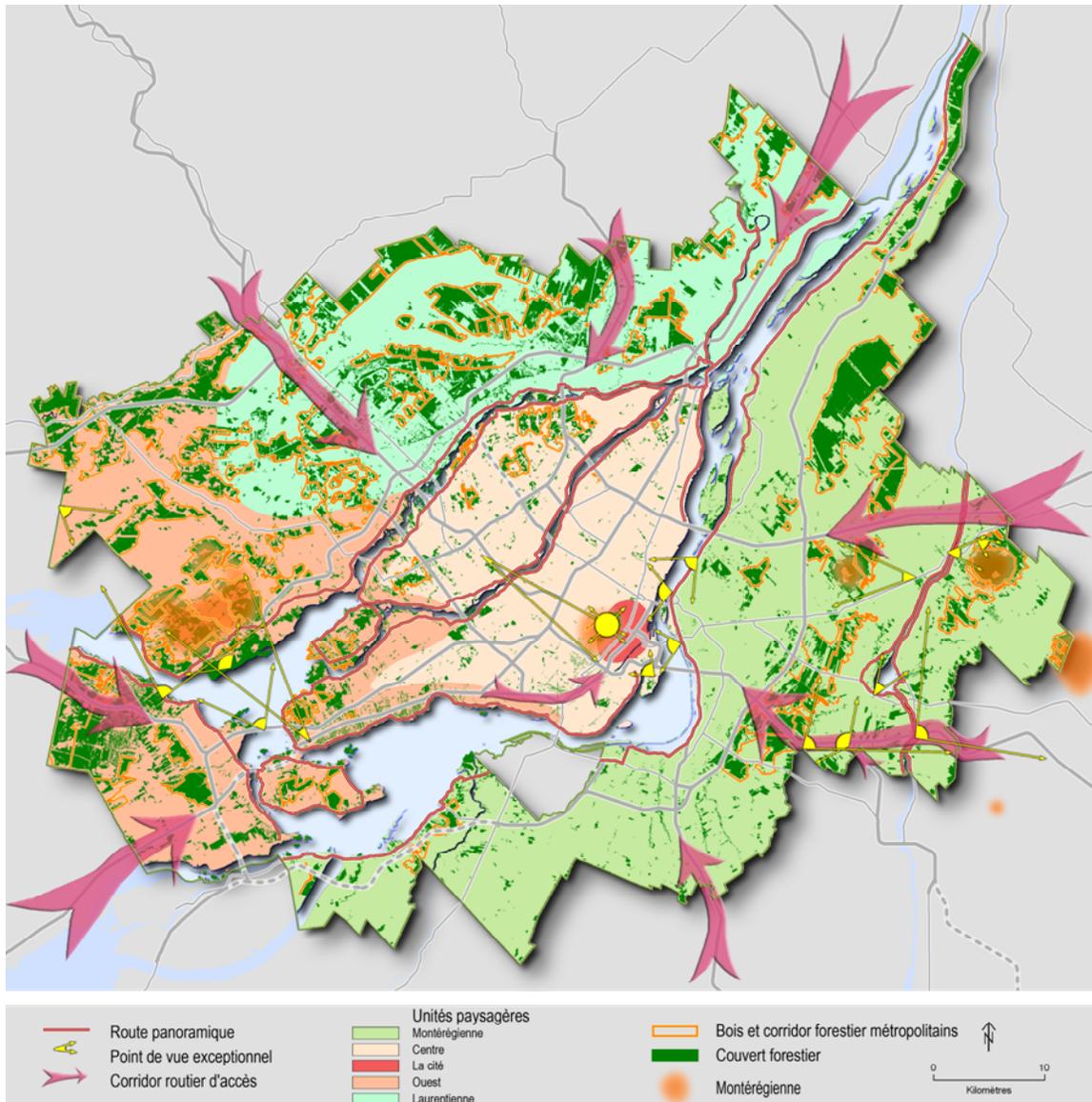
- les Montréalaises;
- les Basses-Laurentides;
- le relief laurentien;
- le centre de la région (l'île de Montréal, l'Île Jésus et la Rive-Sud immédiate);
- le centre-ville de Montréal, le mont Royal et le secteur du Havre;
- l'archipel (le fleuve Saint-Laurent, les rivières et les grands bassins hydrographiques)
- les bois métropolitains.

Les MRC et les agglomérations devront intégrer à leur outil de planification les grandes composantes du paysage métropolitain identifiées ci-dessus et d'identifier les routes panoramiques, les corridors routiers d'accès et les points de vue exceptionnels de la carte 22.

¹¹⁴CMM. 2004. Les paysages métropolitains, Rapport final, 29 p.



CARTE 22 – Composantes du paysage



Critère 3.3.2 Protection des paysages d'intérêt métropolitain

La protection des paysages vise à assurer la préservation des principaux éléments structurants de ces paysages. La Communauté demande aux MRC et aux agglomérations de :

- reconnaître la valeur identitaire des paysages d'intérêt métropolitain à l'échelle des MRC et des agglomérations;

- respecter des éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain;
- maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain identifiés à la carte 22 reproduite au critère 3.3.1;
- reconnaître les avantages socioéconomiques des paysages;
- reconnaître la contribution du paysage à la biodiversité.

OBJECTIF 3.4

Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

Le patrimoine bâti métropolitain témoigne des événements et des tendances qui ont marqué la culture et l'histoire du Grand Montréal. Ces événements et tendances se sont inscrits dans l'esprit des lieux, dans l'architecture, dans le paysage et dans l'urbanisme de chacune des municipalités.

La protection des ensembles patrimoniaux peut s'avérer un levier de développement économique pour la région métropolitaine de Montréal. En identifiant et en mettant en valeur ces ensembles patrimoniaux, ceux-ci peuvent devenir des atouts pour l'attractivité du Grand Montréal en plus de constituer des lieux de mémoire et des formes d'occupation du territoire.

Critère 3.4.1

Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

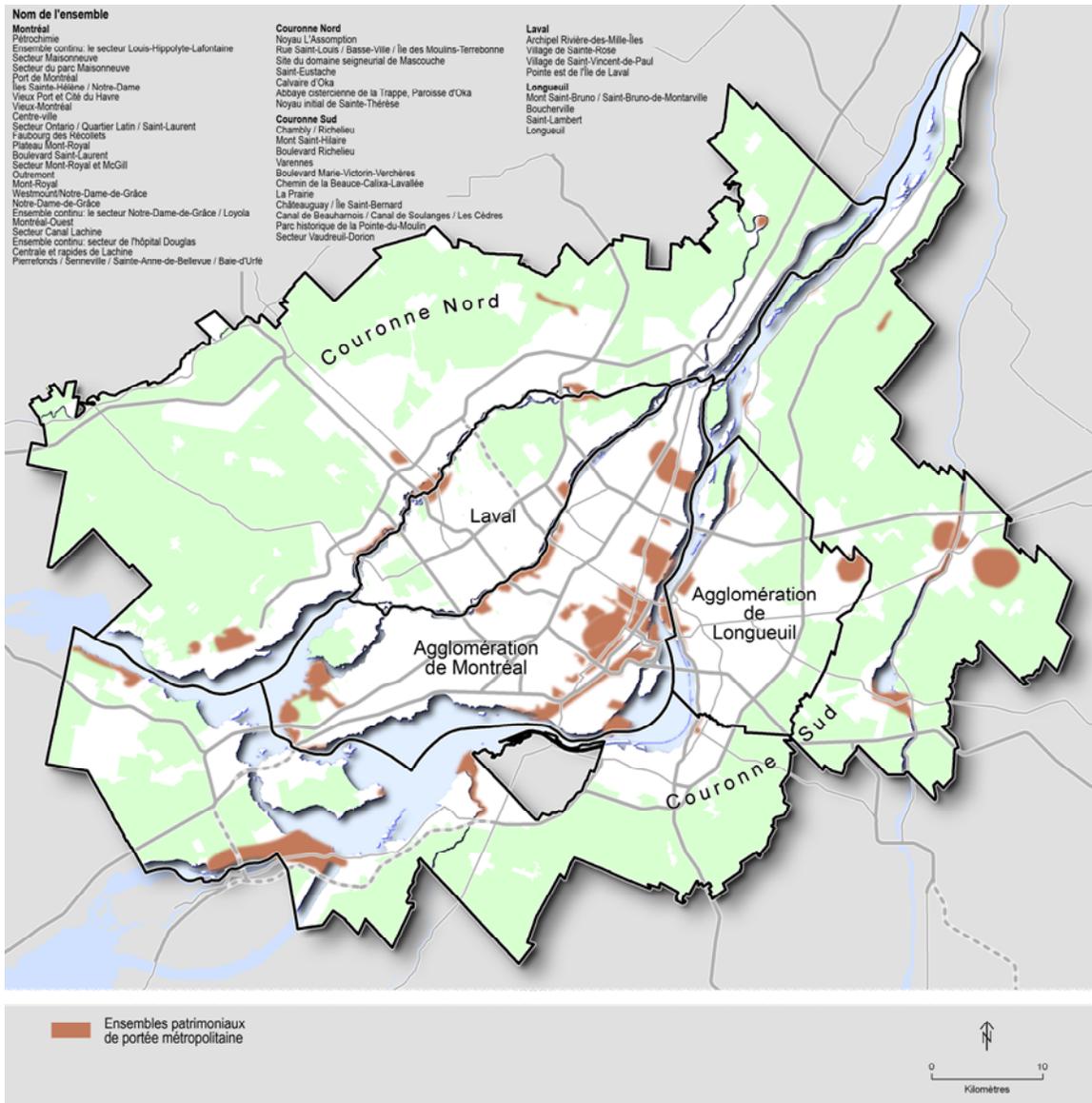
En 2005, dans le cadre de l'élaboration du PSMAD, plus de 200 ensembles patrimoniaux ont été identifiés et une caractérisation a été effectuée en vue d'évaluer leur valeur et de déterminer leur portée métropolitaine sur la base des critères ci-dessous :

- la rareté;
- l'exemplarité;
- l'originalité;
- l'intégrité;
- l'ancienneté.

Pour être reconnus à portée métropolitaine, les éléments patrimoniaux doivent être regroupés et fortement marqués par des modes d'organisation et d'aménagement spécifiques à la région métropolitaine. Au total, 51 ensembles de portée métropolitaine dont l'intérêt global est considéré comme « majeur » ont été retenus; alors que, de ces ensembles, ceux de mont Royal/McGill, du canal Lachine et du Vieux-Montréal ont un caractère « exceptionnel ». Ces ensembles patrimoniaux sont illustrés à la carte 23 ci-dessous.



CARTE 23 – Ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine



Les MRC et les agglomérations devront intégrer à leur outil de planification les ensembles patrimoniaux métropolitains identifiés ci-dessus.



Critère 3.4.2 **Protection du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain**

Concernant la protection du patrimoine bâti métropolitain, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations :

- d'identifier les éléments significatifs de chaque ensemble patrimonial illustrés à la carte 23;
- d'assurer une protection de ces éléments significatifs.

OBJECTIF 3.5 **Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques**

Compte tenu des liens étroits entre les paysages, les milieux naturels et le patrimoine bâti, le PMAD propose une mise en valeur intégrée de ces éléments structurants par la création d'une Trame verte et bleue¹¹⁵. La Trame verte et bleue du Grand Montréal propose la mise en place de projets de mise en valeur des milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages à des fins récréotouristiques tout en contribuant aux objectifs de protection des milieux naturels.

La Trame verte et bleue du Grand Montréal s'appuie principalement sur les éléments identifiés et protégés précédemment aux objectifs 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, soit :

- les aires protégées, les bois et les corridors forestiers;
- les milieux humides;
- les rives et le littoral;
- les paysages d'intérêt métropolitain;
- le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

Inspiré du concept de « ceinture verte » en place ailleurs au pays et dans le monde, la Trame verte et bleue du Grand Montréal sera mise sur pied en collaboration avec de nombreux partenaires afin de mettre en valeur des milieux naturels protégés ainsi que les éléments du paysage et du patrimoine bâti qui sont des symboles forts de l'identité du Grand Montréal.

Appuyée sur les grands cours d'eau du territoire ainsi que sur les grands espaces verts que sont les Montérégiennes et les parcs nationaux, la Trame multiplie les sites accessibles, à proximité des lieux de résidence, puis les relie pour en faciliter la connectivité. Accessible par les circuits cyclables, navigables et de transport en commun, la Trame permet aux résidents et aux visiteurs de bénéficier de l'archipel et des effets bénéfiques que procure la pratique d'une activité en milieu naturel.

En proposant une Trame verte et bleue qui assurera la mise en valeur et la sauvegarde de milieux naturels exceptionnels, la Communauté fait le pari que les citoyens qui auront accès à de

¹¹⁵Cette démarche intégrée a fait l'objet d'une étude spécifique sur le sujet en 2004 ; Communauté métropolitaine de Montréal, (2004) Projet de Schéma métropolitain d'aménagement et de développement, Récréation et Tourisme, rapport final, 37 pages et annexes.



telles richesses, qui contribuent largement à l'attractivité du territoire, en deviendront les meilleurs gardiens. Toutefois, l'accessibilité à des milieux naturels ne doit pas constituer une menace à la protection des écosystèmes et doit être planifiée dans le respect de la capacité d'accueil des milieux.

Chacune des MRC et des agglomérations possède déjà des guides et des circuits bien développés. Toutefois, plusieurs ne sont pas connectés entre eux ou, encore, mettent en valeur une seule dimension récréotouristique de leur territoire.

La Trame verte et bleue du Grand Montréal se concrétisera dans le cadre du plan d'action qui suivra l'adoption du PMAD. Les partenaires identifiés pour participer à ce vaste chantier devront :

- Établir la vision;
- Identifier, plus précisément, les composantes;
- Convenir d'un mode de gouvernance;
- Proposer un cadre réglementaire;
- Recommander les politiques et les ressources nécessaires;
- Proposer des mesures de connectivité et de mise en réseau.

De plus, le chantier « reboisement », introduit précédemment, ajoutera au couvert forestier mais contribuera grandement à l'amélioration des paysages urbains et ruraux du Grand Montréal. Le concept métropolitain ajoutera à la notoriété du Grand Montréal et sa fréquentation par une clientèle locale, québécoise, nord-américaine et internationale.

ENCADRÉ – L'exemple du Vermont

L'État du Vermont est souvent cité comme un exemple où patrimoine et paysages sont devenus synonymes et contribuent significativement à l'attractivité du territoire.

Les réseaux d'attrait et de circuits touristiques du Vermont mettent, en effet, l'accent sur la mise en valeur d'un patrimoine authentique et considéré unique en Amérique du Nord. En 2007, le Vermont, (pop. : 600 000 hab.) a enregistré 14,3 millions de voyages annuels en provenance de l'extérieur ayant généré 1,6 G\$ en retombées économiques¹¹⁶.

Pour en savoir plus...

Gris Orange Consultant Inc. (2011). *Le patrimoine d'intérêt métropolitain : une richesse pour la Communauté, des ensembles à offrir aux visiteurs.*

¹¹⁶ Vermont Department of Tourism, 2008

Critère 3.5.1

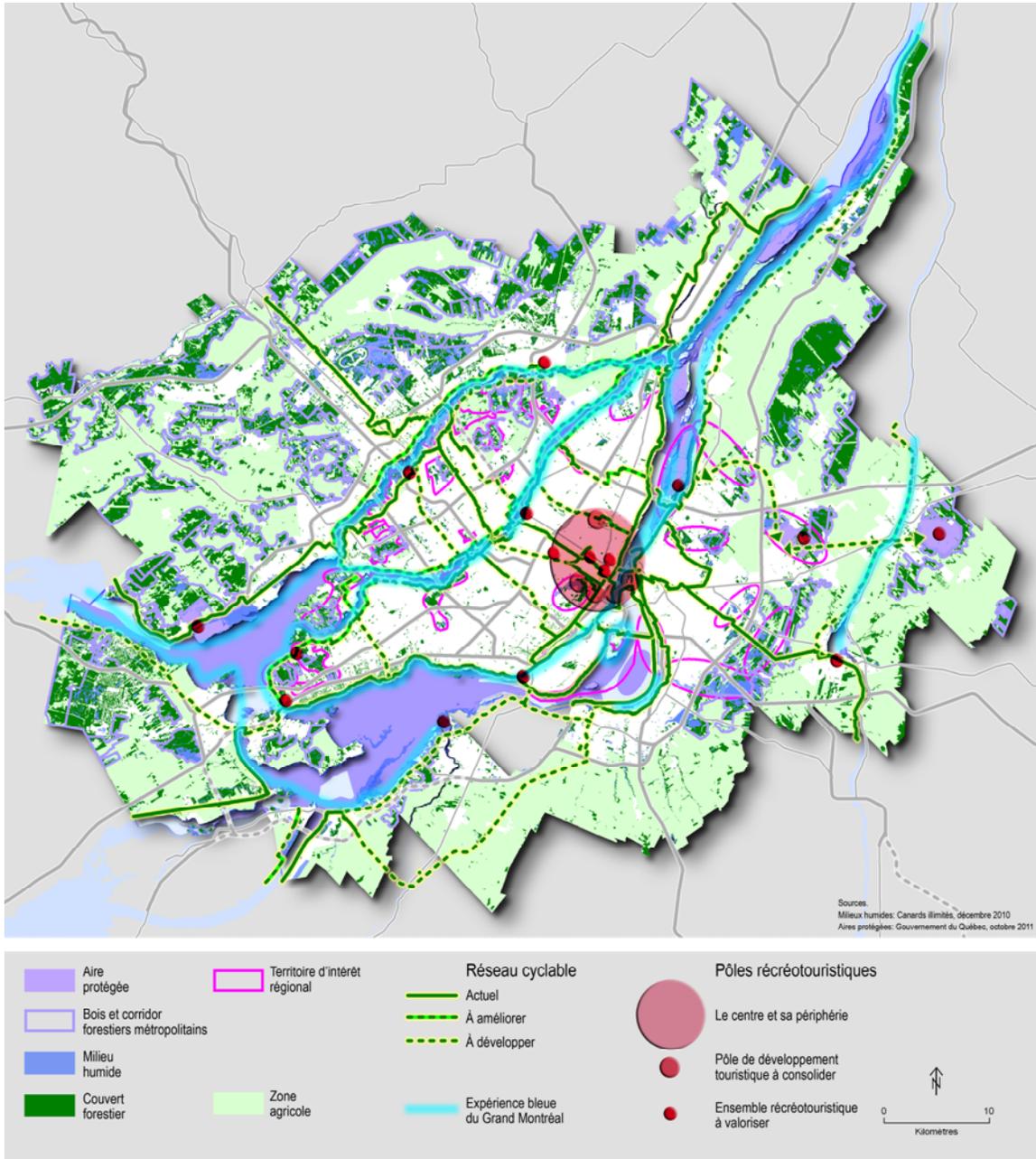
Mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue

En complémentarité aux travaux qui seront menés dans le cadre du plan d'action sur la Trame verte et bleue et afin d'assurer la mise en valeur des composantes du concept de la Trame verte et bleue, la Communauté demande aux MRC et aux agglomération de favoriser :

- la consolidation de la vocation récréotouristique des ensembles d'intérêt métropolitain en favorisant simultanément la préservation des qualités patrimoniales et paysagères des lieux et le développement d'une masse critique d'attraits et de services;
- la mise en place des services de transport en commun pour desservir les points d'accès aux composantes identifiées à la carte 24 ;
- le développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux tels qu'identifiés à la carte 24;
- l'augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives (baignade, mise à l'eau d'embarcations; activités récréatives en rive; aires d'accostage, etc.).



CARTE 24 – Concept de la Trame verte et bleue





3. LA COORDINATION DES ACTIONS ENTRE LE GRAND MONTRÉAL ET L'ÉTAT

Le succès de la mise en œuvre du PMAD et, de façon plus spécifique, du plan d'action du PMAD, qui fait l'objet d'un document distinct, est intimement lié à une collaboration étroite avec le gouvernement du Québec.

Au cours des dernières années, la Communauté a demandé à plusieurs reprises la mise en place d'une Table Québec-Grand Montréal afin notamment de discuter des enjeux de l'aménagement et du développement du territoire.

Dans sa *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, 2011-2016*, annoncée en novembre 2011, le gouvernement du Québec annonce la création d'une table de concertation métropolitaine et d'un comité interministériel pour l'aménagement et le développement de la région métropolitaine de Montréal.

La table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement réunira des ministres clés et des élus de la CMM, qui pourront s'adjoindre de grands acteurs de la région. Cette table proposera les grandes orientations et priorités d'action pour assurer la cohérence de l'action gouvernementale en vue de l'aménagement et du développement écoresponsable du territoire métropolitain.

Le comité interministériel, formé des administrateurs des principaux ministères et organismes gouvernementaux concernés par le développement territorial de la métropole, se chargera de la planification et de la mise en œuvre de ces grandes orientations. La table et le comité favoriseront ainsi une meilleure synergie des actions gouvernementales et des grands acteurs du développement métropolitain de même qu'une meilleure utilisation des fonds publics¹¹⁷.

Dans le cadre de cette stratégie, le gouvernement annonce également son intention d'agir afin d'assurer la cohérence de ses interventions non seulement sur le territoire du Grand Montréal mais, également, dans le territoire situé à son pourtour. Ainsi, en plus de soutenir la CMM dans l'élaboration et la mise en œuvre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement qu'elle doit adopter, le gouvernement compte se donner les moyens de mieux gérer le phénomène d'urbanisation périmétropolitaine. À cet effet, il s'appuiera notamment sur la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Le gouvernement annonce également son intention d'appuyer l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD par l'adoption de mesures afin de soutenir une urbanisation plus écoresponsable. Par exemple, ces mesures pourraient permettre d'optimiser les équipements publics actuels sur le territoire et d'effectuer de nouveaux investissements dans la perspective de favoriser la densification du centre de l'agglomération, la continuité dans la trame urbaine, la mise en valeur du patrimoine, la mixité sociale et la conservation des jeunes familles, notamment par la réhabilitation de sites stratégiques.

¹¹⁷ Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011, *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, 2011-2016*, p. 62.



Le gouvernement reconnaît enfin la complexité de l'environnement institutionnel du Grand Montréal où plusieurs entités administratives et politiques se chevauchent et se recoupent. À cet égard, la clarification des mandats et des rôles respectifs des instances de gouvernance devient nécessaire afin d'améliorer le fonctionnement et la cohérence de l'ensemble de l'intervention publique et ce, dans plusieurs sphères de planification et d'intervention. Il s'agit de mieux articuler le rôle de chacun, sans pour autant procéder à une réorganisation municipale.



4. LE SUIVI

Les commissions de la CMM

Les commissions de la CMM seront appelées à jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre du PMAD. En effet, plusieurs aspects du plan d'action du PMAD seront sous la responsabilité politique des commissions de la CMM. Chaque commission sera appuyée par l'administration de la CMM. Des comités techniques formés des représentants des cinq secteurs de la Communauté (MRC et agglomérations) appuieront les travaux des commissions. Des représentants des ministères concernés et de la société civile seront également appelés à collaborer. Le cas échéant, des consultations publiques seront prévues.

Le comité exécutif et la commission de l'aménagement de la CMM assureront le suivi périodique du PMAD.

L'Agora métropolitaine

L'instauration d'une vision métropolitaine nécessite une adhésion importante de toutes les parties prenantes, mais, plus particulièrement, des élus et de la société civile. Cet exercice nouveau exige que, de part et d'autre, l'on adhère à des orientations qui s'appliquent à un territoire qui dépasse les limites territoriales locales et régionales. Ainsi, chaque partenaire doit graduellement s'approprier et partager cette « vision supralocale et régionale » que représente le PMAD.

C'est dans ce contexte qu'une agora métropolitaine bisannuelle élus/citoyens permettra aux parties prenantes de s'informer, d'échanger, de débattre et de proposer des idées quant à la mise en œuvre du PMAD. Il s'agit également d'un exercice de sensibilisation de la population quant aux enjeux de développement et d'aménagement du Grand Montréal qui contribuera à l'émergence d'un véritable sentiment d'appartenance à la CMM. Cette agora permettra aussi à la CMM de présenter l'évolution du PMAD, dans le cadre de son futur tableau de bord du PMAD, à l'instar de ceux portant sur la gestion des matières résiduelles et du logement social.

L'Observatoire Grand Montréal

La CMM doit se doter des outils visant à assurer le suivi et la mise en œuvre du PMAD et à évaluer les progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs qui y sont énoncés et la réalisation des actions qui y sont proposées. Le conseil doit adopter un rapport biennal sur ces sujets.

C'est dans le cadre de l'Observatoire Grand Montréal (observatoire.cmm.qc.ca), un espace de diffusion d'informations et de données sur le Grand Montréal, ses cinq secteurs et ses 82 municipalités que la CMM mesurera les progrès en fonction des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

D'ores et déjà, l'Observatoire Grand Montréal contient une centaine d'indicateurs, classés en fonction de thèmes et de sous-thèmes. Les thèmes comprennent une catégorie sociodémographique ainsi que six autres catégories liées directement aux compétences de la

CMM soit : l'aménagement, le transport, le développement économique, le logement, l'environnement et les équipements métropolitains.

Dans le but de faire le suivi de la mise en œuvre des différents plans de la CMM, l'Observatoire Grand Montréal présente également des tableaux de bord. À l'instar des tableaux de bord du Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles (PMGMR) et du Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), un tableau de bord du PMAD sera développé par la CMM et rendu accessible en ligne aux citoyens et à l'ensemble des partenaires institutionnels de la Communauté.

Reconnu comme un outil d'aide à la gestion, le tableau de bord apparaît comme un moyen privilégié en matière de suivi de mise en œuvre de politiques ou d'outils de planification. Il a l'avantage de traduire, de manière synthétique, le degré d'avancement ou l'atteinte d'objectifs à l'aide d'un nombre restreint d'indicateurs. Afin de permettre une synthétisation optimale de l'information, le tableau de bord présente généralement le degré d'avancement ou l'évolution d'un phénomène à l'aide de graphiques, de tableaux ou de cartes.

Dans le cas du tableau de bord du PMAD, il permettra, grâce à un certain nombre d'indicateurs présentés sous différentes formes graphiques, d'apprécier le progrès réalisé vers l'atteinte des objectifs exprimés dans le plan et la réalisation des actions qui y sont proposées.

Il importe toutefois de se rappeler que les indicateurs ne dressent pas un portrait complet d'une situation. À partir des questionnements qu'ils suscitent, ils incitent à l'approfondissement dans des bilans plus complets permettant de mieux comprendre les phénomènes sur lesquels ils ont attiré l'attention. Les rapports biennaux du suivi du PMAD, reprenant les résultats présentés dans le tableau de bord, viendront compléter l'exercice de suivi.



RÉFÉRENCES

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL (2009). *Rapport annuel*.

AECOM-TECSULT (2006) *Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal, 2006*. Étude réalisée pour le compte du ministère des Transports du Québec

ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2010). *Répertoire statistique sur les flottes et l'équipement à bord du transport en commun. Données d'exploitation 2009*. 155 p.

CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (2004). *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. Étude réalisée en collaboration avec la firme SECOR Conseil*.

http://www.cmm.gc.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf.

COMMISSION DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES, DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES (2010). *Journal des débats de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles*, 5 novembre 2010, Vol.41, No 59.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2003). *Règlement de contrôle intérimaire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 22 p. et annexes.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2004). *Les paysages métropolitains, Rapport final*. 29 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2005). *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive, projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, 132 p. et annexes

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2008). *Rapport du comité technique métropolitain sur les éléments de contenu du nouvel outil métropolitain dans le suivi de la résolution CC08-022 du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 22 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2009). *Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau*.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2009). *Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant la Porte Continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec*, 13 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). *Plan de développement économique 2010-2015*, 50 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). *Portrait des émissions de GES sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, Rapport réalisé par AECOM-Tecsult, 199 p.



COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). *Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud*.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). *Portrait du Grand Montréal*, édition 2010, Cahiers métropolitains, numéro 1, 52 p.

CONSEIL DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE (2010). *L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises*. Ministère des Transports du Québec (2009). *Politique 2009-2014 sur le transport routier des marchandises*.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (1995). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire. Document complémentaire*. 31 p. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/orientations-gouvernementales/presentation/>.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2001). *Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 143 p.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*, 173 p.

GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2009). *Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 ? Le Québec et les changements climatiques*. 16 p.

HURTUBISE, Jules (2008). *Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables*, Communauté métropolitaine de Montréal

HYDRO-QUÉBEC. *Plan d'action d'Hydro-Québec en matière d'électrification des transports*. [en ligne]. <http://www.hydroquebec.com/electrification-transport/plan-action.html>.

KAMAL-CHAOUÏ, Lamia (2009). *Compétitivité des villes et changements climatiques*. Dans *Les Cahiers de l'IAU*, p. 51-54.

LAMBERT, Alexandre (2010). *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise. Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques*. Rapport réalisé pour la Communauté métropolitaine de Montréal.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2007). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*. 83 p. http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strat_gouv.pdf.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (2010). *La prise de décision en urbanisme* » [en ligne]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/planification-des-infrastructures-et-des-equipements/>.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2009). *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de références 2003*.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2008). *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*, 68 p.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (2006). *L'énergie pour construire le Québec de demain. La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*. 119 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000). *Plan de gestion des déplacements. Pour une décongestion durable*. 81 p.
http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans_transport/montreal_plan_gestion_deplacements.

Organisation de coopération et de développement économique (2004). *Examen territorial de la région métropolitaine de Montréal*, 196 p.

SECRÉTARIAT DE LA CONVENTION SUR LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE, Programme des Nations Unies pour l'environnement. www.cdb.int.

VILLE DE LAVAL (2009). *Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt*, 32 pages et annexes
http://www.ville.laval.qc.ca/wlav2/docs/folders/portail/fr/administration/grandes_politiques/document/politique_milieu_naturel_4_novembre.pdf

VILLE DE LONGUEUIL (2005). *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels – Une vision à partager*, 12 p. http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG_FICHER-10054-5.PDF.

VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, 35 p. <http://www.glsicities.org/Montreal%20waterfront.pdf>.

VILLE DE MONTRÉAL (2007). *Le réseau bleu, Premier plan concerté de mise en valeur des rives de l'agglomération de Montréal à des fins socio-récréatives*, 38 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Plan de transport*

VILLES DE LAVAL, LONGUEUIL et MONTRÉAL (2009). *Protocole d'entente sur les prolongements du réseau métropolitain de métro*, p 6.



ANNEXE 1 – Tableau de concordance entre la loi et les trois orientations proposées

LES ORIENTATIONS PROPOSÉES	PROJET DE LOI 58 SANCTIONNÉ LE 2 JUIN 2010
1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables (aménagement)	<ul style="list-style-type: none">• La définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;• La définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace;• l'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;• Le <i>Plan métropolitain d'aménagement et de développement</i> doit, en appui aux orientations, objectifs et critères qu'il définit à ce titre, délimiter tout périmètre métropolitain.• L'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour celle-ci, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.• La mise en valeur des activités agricoles;• L'identification de toute partie de territoire de la communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs MRC, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique et de bien-être général.
2. Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants (transport)	<ul style="list-style-type: none">• La planification du transport terrestre;• L'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
3. Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur (environnement)	<ul style="list-style-type: none">• La protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages.

ANNEXE 2 – Seuils minimaux de densité dans les aires TOD

Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Montréal	Angrignon	Méto existant	1-Verte	110
Montréal	Monk	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	Jolicoeur	Méto existant	1-Verte	60
Montréal	Verdun	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	De l'Église	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	LaSalle	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	Charlevoix	Méto existant	1-Verte	60
Montréal	Lionel-Groulx	Méto existant	1-Verte, 2-Orange	110
Montréal	Atwater	Méto existant	1-Verte	150
Montréal	Guy-Concordia	Méto existant	1-Verte	150
Montréal	Peel	Méto existant	1-Verte	150
Montréal	McGill	Méto existant	1-Verte	150
Montréal	Place-des-Arts	Méto existant	1-Verte	150
Montréal	Saint-Laurent	Méto existant	1-Verte	150
Montréal	Berri-Uqam	Méto existant	1-Verte, 2-Orange, 4-Jaune	150
Montréal	Beaudry	Méto existant	1-Verte	110
Montréal	Papineau	Méto existant	1-Verte	110
Montréal	Frontenac	Méto existant	1-Verte	110
Montréal	Préfontaine	Méto existant	1-Verte	60
Montréal	Joliette	Méto existant	1-Verte	60
Montréal	Pie-IX	Méto existant	1-Verte	110
Montréal	Viau	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	L'Assomption	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	Cadillac	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	Langelier	Méto existant	1-Verte	110
Montréal	Radisson	Méto existant	1-Verte	110
Montréal	Honoré-Beaugrand	Méto existant	1-Verte	80
Montréal	Snowdon	Méto existant	2-Orange, 5-Bleue	80
Montréal	Côte-des-Neiges	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	Université-de-Montréal	Méto existant	5-Bleue	110
Montréal	Édouard-Montpetit	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	Outremont	Méto existant	5-Bleue	80
Mont-Royal	Acadie	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	Parc	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	De Castelnau	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	Jean-Talon	Méto existant	2-Orange, 5-Bleue	110
Montréal	Fabre	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	D'Iberville	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	Saint-Michel	Méto existant	5-Bleue	80
Montréal	Côte-Vertu	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Du Collège	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	De La Savane	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Namur	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Piamondon	Méto existant	2-Orange	60
Montréal	Côte-Sainte-Catherine	Méto existant	2-Orange	60
Montréal	Villa-Maria	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Vendôme	Méto existant	2-Orange	60
Montréal	Place-Saint-Henri	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Georges-Vanier	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Lucien-L'Allier	Méto existant	2-Orange	150
Montréal	Bonaventure	Méto existant	2-Orange	150
Montréal	Square-Victoria	Méto existant	2-Orange	150
Montréal	Place-d'Armes	Méto existant	2-Orange	150
Montréal	Champs-de-Mars	Méto existant	2-Orange	150
Montréal	Sherbrooke	Méto existant	2-Orange	110
Montréal	Mont-Royal	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Laurier	Méto existant	2-Orange	60
Montréal	Rosemont	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Beaubien	Méto existant	2-Orange	110
Montréal	Jarry	Méto existant	2-Orange	60
Montréal	Crémazie	Méto existant	2-Orange	80
Montréal	Sauvé	Méto existant	2-Orange	60
Montréal	Henri-Bourassa	Méto existant	2-Orange	60
Montréal	Canora	Gare existante	Deux-Montagnes	80
Mont-Royal	Mont-Royal	Gare existante	Deux-Montagnes	80
Montréal	Montpellier	Gare existante	Deux-Montagnes	80
Montréal	Du Ruisseau	Gare existante	Deux-Montagnes	80
Montréal	Sunnybrooke	Gare existante	Deux-Montagnes	40
Montréal	Roxboro/Pierrefonds	Gare existante	Deux-Montagnes	40
Montréal	Chabanel	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	80
Montréal	Bois-de-Boulogne	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	80

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique



Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Montréal	Montréal-Ouest	Gare existante	Vaudreuil-Hudson, Candiac, Blainville-Saint-Jérôme	80
Montréal	Lachine	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	80
Dorval	Dorval	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	80
Dorval	Pine Beach	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Pointe-Claire	Valois	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Pointe-Claire	Pointe-Claire	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Pointe-Claire	Cedar Park	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Beaconsfield	Beaconsfield	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Beaconsfield	Beaurepaire	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Baie-d'Urfé	Baie-d'Urfé	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Sainte-Anne-de-Bellevue	Sainte-Anne-de-Bellevue	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Montréal	LaSalle	Gare existante	Candiac	80
Montréal	Pie-IX	Station projetée	5-Bleue	80
Montréal	Viau	Station projetée	5-Bleue	60
Montréal	Lacordaire	Station projetée	5-Bleue	60
Montréal	Langelier	Station projetée	5-Bleue	80
Montréal	Galerie d'Anjou	Station projetée	5-Bleue	110
Montréal	Poirier	Station projetée	2-Orange	60
Montréal	Bois-Franc	Station projetée	2-Orange	80
Montréal	Gouin/Laurentien	Station projetée	2-Orange	60
Montréal	A-13	Gare projetée	Deux-Montagnes	80
Montréal	Cheval Blanc	Gare projetée	Deux-Montagnes	40
Montréal	Lachine	Gare projetée	Candiac	80
Montréal	Pie-IX	Gare projetée	Mascouche	80
Montréal	Lacordaire	Gare projetée	Mascouche	80
Montréal	Anjou/L.H.Lafontaine	Gare projetée	Mascouche	60
Montréal	Rivière-des-Prairies/St-Jean-Baptiste	Gare projetée	Mascouche	40
Montréal	Pointe-aux-Trembles	Gare projetée	Mascouche	40
Montréal	Bonaventure (Ottawa/William)	SLR projeté		110
Montréal	Bassin Peel	SLR projeté		110
Montréal	Parc d'entreprises de Pointe-Saint-Charles	SLR projeté		110
Montréal	Pointe nord de l'Île-des-Soeurs	SLR projeté		110

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique



MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Laval	Laval	Cartier	Méto existant	2-Orange	60
Laval	Laval	De la Concorde	Méto existant	2-Orange	60
Laval	Laval	Montmorency	Méto existant	2-Orange	80
Laval	Laval	Vimont	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Laval	Laval	Sainte-Rose	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Laval	Laval	Île-Bigras	Gare existante	Deux-Montagnes	40
Laval	Laval	Sainte-Dorothée	Gare existante	Deux-Montagnes	40

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Longueuil	Longueuil	Longueuil	Méto existant	4-Jaune	110
Longueuil	Saint-Lambert	Saint-Lambert	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	60
Longueuil	Longueuil	Saint-Hubert	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	80
Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	60
Longueuil	Brossard	Brossard-Panama	SLR projeté		80
Longueuil	Brossard	Brossard-Chevrier	SLR projeté		80
Longueuil	Brossard	Quartier	SLR projeté		80
Longueuil	Boucherville	De Montarville	Terminus existant		30
Longueuil	Boucherville	De Montagne	Stationnement existant		30
Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Seigneurial	Stationnement existant		30

1. Lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
L'Assomption	Repentigny	Repentigny/Le Gardeur	Gare projetée	Mascouche	40
L'Assomption	L'Assomption	L'Assomption	Gare projetée		40
L'Assomption	Repentigny	Repentigny	Terminus existant		40
Les Moulins	Terrebonne	Terrebonne	Gare projetée	Mascouche	60
Les Moulins	Terrebonne	Charlemagne	Gare projetée	Mascouche	40
Les Moulins	Mascouche	Mascouche	Gare projetée	Mascouche	60
Les Moulins	Terrebonne	Terrebonne	Terminus existant		30
Thérèse-De Blainville	Blainville	Blainville	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Thérèse-De Blainville	Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Thérèse-De Blainville	Rosemère	Rosemère	Gare existante	Blainville-Saint-Jérôme	40
Thérèse-De Blainville	Boisbriand	Boisbriand	Gare projetée	Montréal-Boisbriand	40
Thérèse-De Blainville	Bois-des-Filion	Bois-des-Filion	Stationnement projeté		40
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Gare existante	Deux-Montagnes	40
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Grand-Moulin	Gare existante	Deux-Montagnes	40
Mirabel	Mirabel	Mirabel	Gare projetée	Blainville-Saint-Jérôme	60

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité ¹
Marguerite-D'Youville	Sainte-Julie	Sainte-Julie	Stationnement projeté		40
Marguerite-D'Youville	Varenes	Varenes	Stationnement projeté		30
La Vallée-du-Richelieu	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Basile-le-Grand	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	40
La Vallée-du-Richelieu	McMasterville	McMasterville	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	40
La Vallée-du-Richelieu	Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	Gare existante	Mont-Saint-Hilaire	40
La Vallée-du-Richelieu	Chambly	Chambly	Stationnement existant		30
Roussillon	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Saint-Constant	Saint-Constant	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Delson	Delson	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Candiac	Candiac	Gare existante	Candiac	40
Roussillon	Châteauguay	Châteauguay	Stationnement existant		30
Roussillon	La Prairie	La Prairie	Stationnement existant		30
Roussillon	Mercier	Mercier	Stationnement existant		30
Roussillon	Sainte-Catherine	Sainte-Catherine	Stationnement projeté		40
Roussillon	Delson	Delson	Stationnement projeté		40
Vaudreuil-Soulanges	L'Île-Perrot	Île-Perrot	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Terrasse-Vaudreuil	Pincoirt/Terrasse-Vaudreuil	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Vaudreuil-Dorion	Dorion	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Vaudreuil-Dorion	Vaudreuil	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40
Vaudreuil-Soulanges	Hudson	Hudson	Gare existante	Vaudreuil-Hudson	40

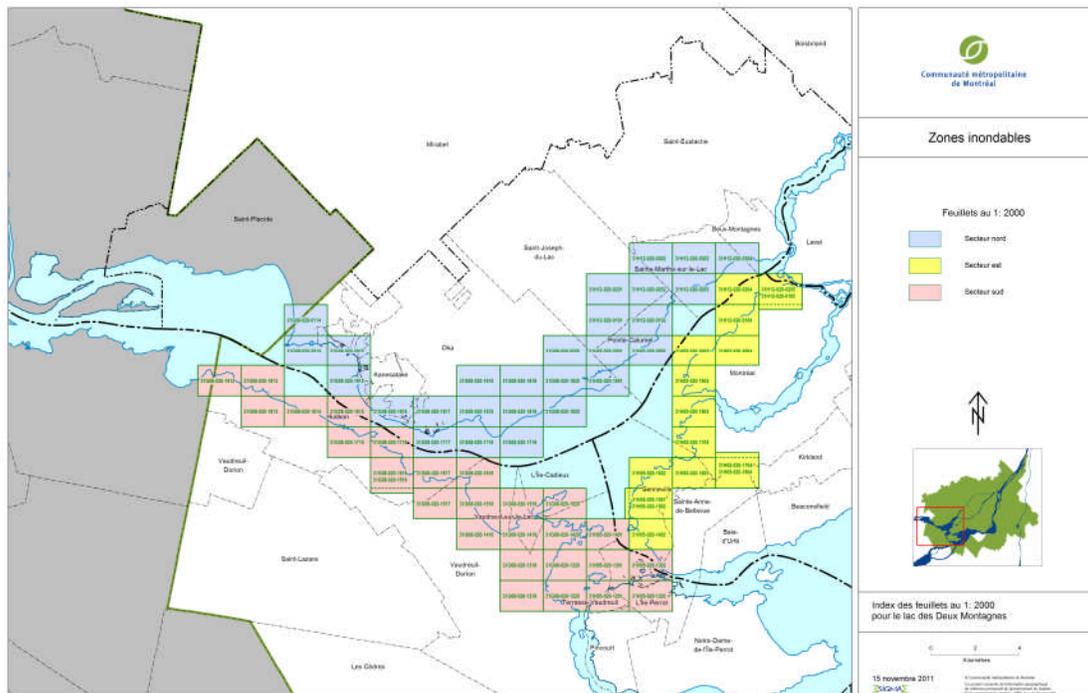


ANNEXE 3 – Cotes et cartes des zones à risque d’inondation chevauchant plusieurs MRC et agglomérations

Lac des Deux-Montagnes

Ce secteur est couvert par une étude récente du Centre d’expertise hydrique du Québec (CEHQ) et par une cartographie récente (2008) et détaillée produite par la Communauté, en partenariat avec les Municipalités et le Gouvernement.

L’index des feuillets cartographiques à intégrer est présenté ci-après. Les cotes de référence pour ce secteur sont inscrites sur les cartes et sont issues du rapport technique CEHQ 15-001, d’août 2006, signé par M. Simon Dubé, ing.



Lac Saint-Louis et Fleuve Saint-Laurent

Ce secteur est couvert par deux études réalisées dans le cadre du programme conjoint de cartographie Fédéral-Provincial du début des années 1980 et n’a pas fait l’objet d’étude plus récente.

Pour la section comprise entre le lac Saint-Louis et Varennes. Programme conjoint de cartographie Fédéral-Provincial (1979), les feuillets à intégrer sont 31H05-100-0201, 31H05-100-0202, 31H05-100-0302, 31H05-100-030. Les cotes de référence à intégrer sont celles du rapport



MH-85-03, Saint-Laurent tronçon lac Saint-Louis - Varennes de janvier 1985, signé par M. Denis Lapointe, géog.

Pour la section comprise entre Varennes et l'extrémité nord-est de la Communauté, il n'y a pas de cartes disponibles. Les cotes de référence à intégrer sont celles du rapport MH-90-05, Saint-Laurent tronçon Varennes - Grondines.

Pour la section en amont, comprise entre le lac Saint-Louis et le lac des Deux-Montagnes (bras nord et bras sud, autour de l'Île Perrot), la Communauté attend les nouvelles cotes à être publiées par le CEHQ.

Rivière Richelieu

Une partie de la rivière Richelieu (en amont), délimite les MRC de Rouville et de la Vallée-du-Richelieu. Ce secteur est couvert par une étude réalisée dans le cadre du programme conjoint de cartographie Fédéral-Provincial du début des années 1980 et certains secteurs ont fait l'objet de révisions plus récentes. Par ordre chronologique, voici la liste des cartes et des cotes à intégrer :

- Le feuillet 31H06-100-5106 ainsi que les cotes de référence issues du rapport ES-79-01, Rivière Richelieu tronçon Bassin de Chambly à la frontière, signé par Jacques Déziel, ing. et Jean-Paul Boucher, ing.
- Les feuillets 31H06-020-1609, 31H06-020-1610, 31H06-020-1709, 31H06-020-1710, 31H06-020-1809, 31H06-020-1810, 31H06-020-1909, 31H06-020-1910, 31H06-020-2010, 31H11-020-0110, 31H11-020-0111, 31H11-020-0211, 31H11-020-0311 ainsi que les cotes de référence issues du rapport ES-81-01, Rivière Richelieu tronçon Sorel - Chambly, signé par Jacques Déziel, ing. et Jean-Paul Boucher, ing.
- Centre d'expertise hydrique du Québec (2008), feuillets 31H06-020-1110, 31H06-020-1111, 31H06-020-1210-S. Cotes de référence issues du rapport technique numéro CEHQ 16-001, de juin 2003.

Rivière Saint-Jacques

Une partie de la rivière Saint-Jacques (en aval), délimite l'agglomération de Longueuil et la MRC de Roussillon. Cette partie de la rivière a récemment fait l'objet d'une révision des cotes de crues par le CEHQ dans le cadre du PDCC. Ce dernier a aussi produit deux feuillets cartographiques détaillés à l'échelle 1 : 2 000 en collaboration avec le MRNF.

Les feuillets cartographiques 31H06-020-1402-S et 31H06-020-1501-S, datés du 2e trimestre 2006 sont à intégrer. Les cotes de références proviennent du rapport PDCC 16-017, de mai 2003, signé par M. Simon Dubé, ing.