

RAPPORT DE
MONITORING DU
PMAD
ÉDITION 2015

UN GRAND MONTRÉAL
ATTRACTIF, COMPÉTITIF
ET DURABLE



Communauté métropolitaine
de Montréal



PMAD

PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT



[CommunauteMetropolitaineDeMontreal](https://www.facebook.com/CommunauteMetropolitaineDeMontreal)



[@cmm_info](https://twitter.com/cmm_info)

Crédits photos | © CMM, sauf mention contraire.

ISBN 978-2-924076-34-7

ISBN 978-2-924076-35-4 (PDF)

Dépôt légal: Juin 2015

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Bibliothèque et Archives Canada

Rapport adopté par le conseil de la Communauté
le 18 juin 2015.



LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, soit près de 3,9 millions de personnes réparties sur un territoire de plus de 4 360 km².

COMPÉTENCES

La Communauté exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal. Ses principaux champs d'intervention sont :

- l'aménagement du territoire;
- le développement économique;
- le développement artistique ou culturel;
- le logement social;
- les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain;

- le transport en commun et le réseau artériel métropolitain;
- la planification de la gestion des matières résiduelles;
- l'assainissement de l'atmosphère;
- l'assainissement des eaux.

Elle intervient également dans la protection et la mise en valeur des espaces bleus et verts et produit des outils d'information en matière de géomatique.

MISSION

Planifier, coordonner et financer les compétences stratégiques qui façonnent le territoire et le développement de la région.

VISION

Mettre le cap sur le monde et bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable.

OBJECTIF

Rejoindre le peloton de tête des dix meilleures régions nord-américaines en développant des projets rassembleurs qui suscitent l'adhésion des élus, des citoyens et de la société civile.

Le Grand Montréal coïncide, à quelques exceptions près, avec le territoire de la région métropolitaine de recensement. Il est caractérisé par la continuité de son milieu bâti et par l'intensité des déplacements et des échanges entre les différents secteurs qui le composent. Le Grand Montréal constitue un milieu de vie pour près de 3,9 M d'habitants qui y demeurent, y travaillent, y étudient et s'y divertissent.

Le territoire du Grand Montréal regroupe 82 municipalités réparties en cinq secteurs géographiques : l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.

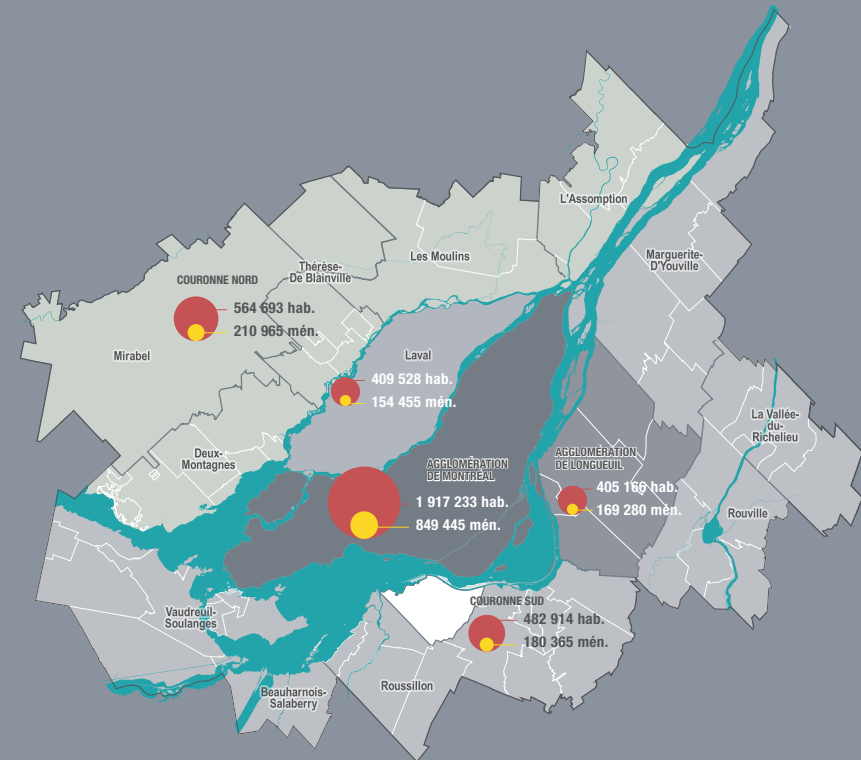
Les 82 municipalités du Grand Montréal font également partie d'une des 14 municipalités régionales de comté (MRC) ou agglomérations comprises, en tout ou en partie, sur le territoire du Grand Montréal.

Dans la couronne Nord, on retrouve les MRC Les Moulins, de Thérèse-De Blainville et de Mirabel ainsi qu'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.

Pour leur part, l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil ainsi que Laval sont des territoires équivalents aux MRC tout en composant trois des cinq grands secteurs géographiques du Grand Montréal.

Carte 1. 14 MRC et agglomérations du Grand Montréal



Sources : Institut de la statistique du Québec, *Décret de la population*, 2015; Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages*, 2011.
Traitement : CMM, 2015.



Je suis fier de vous présenter le rapport bisannuel de suivi de la mise en oeuvre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD). Ce rapport démontre l'ampleur des énergies déployées par la Communauté et ses partenaires afin de mettre en œuvre le tout premier plan d'aménagement et de développement pour le Grand Montréal.

Avec le PMAD, le Grand Montréal participe à une mouvance mondiale qui vise à doter les instances métropolitaines d'outils d'aménagement

et de planification territoriale permettant de gérer l'urbanisation dans une perspective de développement durable.

À l'heure où les régions métropolitaines jouent un rôle toujours plus important en matière de développement, les élus du Grand Montréal ont su unir leur force afin de se doter d'un plan de match clair en matière d'aménagement du territoire.

Aujourd'hui, à l'heure des premiers bilans, nous pouvons tous constater que le PMAD n'est pas demeuré un outil de planification sans lendemain. D'ores et déjà, ce plan a su mobiliser les élus et les différents partenaires autour de nombreux projets métropolitains qui touchent chacun des secteurs du Grand Montréal.

En plus de travailler sur des actions concrètes qui contribueront à l'aménagement durable de la région, les MRC, les agglomérations et les municipalités du Grand Montréal sont actuellement à pied d'œuvre afin de rendre conformes leurs outils de planification

aux objectifs du PMAD.

L'influence du PMAD est déjà importante et on observe un peu partout dans la région le développement de nouveaux quartiers denses et vivants qui s'inspirent des grands principes de l'aménagement durable.

À la lumière de ce rapport de suivi, je constate que le PMAD propulse la région vers l'avant et engage tous les élus provenant des 82 municipalités de la CMM à faire cause commune pour le Grand Montréal. C'est en travaillant ensemble que nous pouvons concilier les intérêts de la région. C'est en étant solidaires que nous allons assurer une meilleure qualité de vie à la population. C'est en misant sur notre complémentarité que nous saurons tirer notre épingle du jeu sur l'échiquier international.

**Maire de Montréal et
président de la Communauté
Denis Coderre**



Trois ans après l'entrée en vigueur du PMAD, en mars 2012, le bilan des activités de la Communauté, en lien avec la mise en œuvre de ce plan, est très riche. Il témoigne du dynamisme d'une instance dédiée à la planification, à la coordination et au financement métropolitain et qui, au cours des dernières années, a multiplié les actions et les initiatives afin de déployer ce premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Dans le but d'appuyer l'objectif de concentrer 40 % de la croissance des ménages dans des quartiers autour des points d'accès au transport en commun (quartier TOD), la Communauté a mis sur pied, grâce à une entente avec le gouvernement du

Québec, un programme d'appui à la conception de projets novateurs de type TOD. La Communauté a également organisé différents événements liés à l'aménagement de quartiers TOD et à l'aménagement durable. Un nouveau plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, misant notamment sur l'inclusion du logement social en aires TOD, a également été élaboré.

Afin d'appuyer l'objectif de favoriser une occupation optimale de la zone agricole, la Communauté adoptera sous peu un plan d'action métropolitain de mise en valeur des activités agricoles. La Communauté a également apporté un appui financier et technique aux MRC et aux agglomérations pour l'élaboration de leur plan de développement de la zone agricole (PDZA).

En matière de risques anthropiques, des comités regroupant plusieurs partenaires ont été mis en place, plus particulièrement en ce qui concerne le transport ferroviaire et les projets d'oléoducs. Un guide a notamment été réalisé pour aider les municipalités, les MRC et les agglomérations à se doter de mesures permettant d'assurer une cohabitation harmonieuse

des usages aux abords du réseau ferroviaire.

Dans le dossier de la Trame verte et bleue, cinq projets demeurent priorités, soit le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, le Corridor forestier du mont Saint-Bruno, le Corridor forestier Châteauguay-Léry, le Parc-plage du Grand Montréal ainsi que le Parc de la rivière des Mille-Îles. Il faut aussi signaler la poursuite des programmes Fonds vert et Fonds bleu et la mise sur pied d'une table des maires et mairesses pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels du Grand Montréal.

Ainsi, la Communauté a été proactive au cours des dernières années et a appuyé les élus afin que le PMAD se traduise en actions concrètes. Elle poursuivra le travail au cours des prochaines années afin que la mise en œuvre du PMAD continue de façonner le visage de la région métropolitaine et contribue à bâtir un Grand Montréal attractif, compétitif et durable.

Directeur général de la Communauté
Massimo Iezzoni



SOMMAIRE

Ce rapport bisannuel de suivi de la mise en oeuvre du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) a pour objectif de fournir aux élus, aux différents intervenants impliqués dans le développement du Grand Montréal, ainsi qu'au grand public, de l'information pertinente et à jour concernant l'avancement de la mise en oeuvre du PMAD et les progrès réalisés en fonction des objectifs identifiés. Le rapport présente également l'état d'avancement des exercices de conformité au PMAD entrepris par les 14 municipalités régionales de comté (MRC) et les agglomérations présentes sur le territoire de la CMM puisque celles-ci doivent rendre leur schéma d'aménagement et de développement (SAD) conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD.

Ce rapport de suivi du PMAD fait suite au Bilan 2013 de la mise en oeuvre du PMAD publié dans la collection des *Cahiers métropolitains* de la CMM¹.

Rappelons que le PMAD est le premier plan d'aménagement de portée métropolitaine à voir le jour dans la région montréalaise. Entré en vigueur

en mars 2012, celui-ci a pour finalité d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable sur un horizon de vingt ans, soit pour la période 2011-2031.

En raison de la courte période s'étant écoulée depuis son adoption, l'impact réglementaire du PMAD n'est pas encore optimal et se fera pleinement sentir lorsque toutes les MRC auront rendu leur outil de planification conforme au PMAD, et que les municipalités de la CMM auront par la suite arrimé leurs outils d'urbanisme aux outils de planification territoriale de leur MRC respective.

Toutefois, la Communauté a été proactive à développer un ensemble d'actions et d'initiatives concrètes et la mise en oeuvre du PMAD est ainsi engagée sur la bonne voie. Son influence auprès des instances politiques et des promoteurs de la région est déjà importante et la prise en considération de ses orientations, objectifs et critères se fait sentir sur un grand nombre de projets touchant l'aménagement et le développement de la région.

Ce sommaire présente les éléments suivants de manière synthétique:

- les actions réalisées par la Communauté dans le cadre de la mise en oeuvre du PMAD;
- l'état d'avancement des exercices de concordance au PMAD;
- différents indicateurs clés du suivi du PMAD.

¹ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no02.pdf



MISE EN ŒUVRE DU PMAD : PLUS D'UNE VINGTAINE D' ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, la Communauté a mis en place un ensemble d'actions et d'initiatives permettant de soutenir sa mise en œuvre. Certaines de ces actions sont issues du *Plan d'action 2012-2017* du PMAD, qui propose une vingtaine d'actions associées aux trois grandes orientations du PMAD ainsi qu'au monitoring et à la participation de la société civile.

Parmi les actions et les initiatives mises en place au cours des dernières années par la Communauté, mentionnons l'avancement des travaux liés au programme d'appui pour la réalisation de

projets novateurs de type TOD (*Transit-Oriented Development*), l'appui à la réalisation de plans de développement de la zone agricole (PDZA), le début des travaux pour la mise sur pied d'un premier axe du Réseau vélo métropolitain ainsi que le développement de différents projets de protection et de mise en valeur de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.

Globalement, la Communauté a entrepris ou complété plus d'une vingtaine d'actions et d'initiatives en lien avec la mise en œuvre du PMAD depuis l'entrée en vigueur de celui-ci.





OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN AIRES TOD ET À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD

- APPUI À LA CONCEPTION DE 17 PROJETS NOVATEURS DE TYPE TOD
- TENUE D'UNE MISSION ET DE DIFFÉRENTS ÉVÈNEMENTS LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DE QUARTIERS TOD ET À L'AMÉNAGEMENT DURABLE
- ÉLABORATION DU *PLAN D'ACTION MÉTROPOLITAIN POUR LE LOGEMENT SOCIAL ET ABORDABLE, 2015-2020*

QUI MISE NOTAMMENT SUR L'INCLUSION DU LOGEMENT SOCIAL EN AIRES TOD ET EN CORRIDORS DE TRANSPORT

- ADOPTION D'UNE STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE DE MISE EN VALEUR DES ESPACES INDUSTRIELS
- COLLABORATION AUX TRAVAUX DU COMITÉ D'AXE TASCHEREAU/ROUTE 132



FAVORISER UNE OCCUPATION OPTIMALE DE LA ZONE AGRICOLE

- SOUTIEN À L'ÉLABORATION DE PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE (PDZA) PAR LES MRC ET LES AGGLOMÉRATIONS DE LA RÉGION
- TENUE DE FORUMS MÉTROPOLITAINS SUR LA MISE EN VALEUR DE LA ZONE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES

- ÉLABORATION D'UN PLAN D'ACTION MÉTROPOLITAIN DE MISE EN VALEUR DES ACTIVITÉS AGRICOLES



IDENTIFIER ET ENCADRER LES CONTRAINTES MAJEURES DE NATURE ANTHROPIQUE CHEVAUCHANT PLUSIEURS MRC

- MISE SUR PIED D'UN COMITÉ DE TRAVAIL SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE
- MISE SUR PIED D'UN COMITÉ DE VIGILANCE MÉTROPOLITAIN SUR LES PROJETS D'OLÉODUCS
- RÉALISATION D'UN DOCUMENT DE RÉFÉRENCE SUR LA COHABITATION DES NOUVEAUX USAGES AUX ABORDS DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES



HAUSSER LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN

- ADOPTION D'UN RAPPORT ET D'ÉTUDES CONCERNANT LE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN
- IDENTIFICATION DES PRIORITÉS D'INVESTISSEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN



OPTIMISER ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER POUR SOUTENIR LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

- ADOPTION D'UN RÈGLEMENT IDENTIFIANT LE RÉSEAU ARTÉRIEL MÉTROPOLITAIN
- ÉLABORATION D'UN RAPPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT DU CORRIDOR DE L'AUTOROUTE 30 EN COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DU GRAND MONTRÉAL



FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE

- MISE EN ŒUVRE DU PREMIER AXE DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN : LE SENTIER CYCLABLE ET PÉDESTRE ENTRE OKA ET MONT-SAINT-HILAIRE.
- TENUE DU FORUM VÉLO MÉTROPOLITAIN



PROTÉGER LES MILIEUX NATURELS

- PUBLICATION D'UN DOCUMENT DE RÉFÉRENCE VISANT À APPUYER LA PROTECTION DES BOISÉS ET DES CORRIDORS FORESTIERS MÉTROPOLITAINS
- ACQUISITION ET CONSERVATION D'ESPACES BOISÉS DANS LE CADRE DE PROGRAMMES DE FINANCEMENT
- MISE SUR PIED DE LA TABLE DES MAIRES ET MAIRESSES POUR LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR DES MILIEUX NATURELS DU GRAND MONTRÉAL



METTRE EN VALEUR LE MILIEU NATUREL, LE MILIEU BÂTI ET LES PAYSAGES DANS UNE PERSPECTIVE INTÉGRÉE À DES FINS RÉCRÉOTOURISTIQUES

- MISE SUR PIED D'UN PROGRAMME VISANT LA MISE EN ŒUVRE DE PROJETS POUR LA TRAME VERTE ET BLEUE
- ÉLABORATION DE PLANS DE PROTECTION ET DE MISE EN VALEUR D'ENSEMBLES PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS DE PORTÉE MÉTROPOLITAINE
- PUBLICATION DE CADRES DE RÉFÉRENCE POUR APPUYER LA MISE EN PLACE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE
- MISE EN PLACE DE DEUX NOUVEAUX PROJETS DE MISE EN VALEUR FINANCÉS PAR LE FONDS BLEU
- TENUE D'UN FORUM SUR LA TRAME VERTE ET BLEUE DU GRAND MONTRÉAL



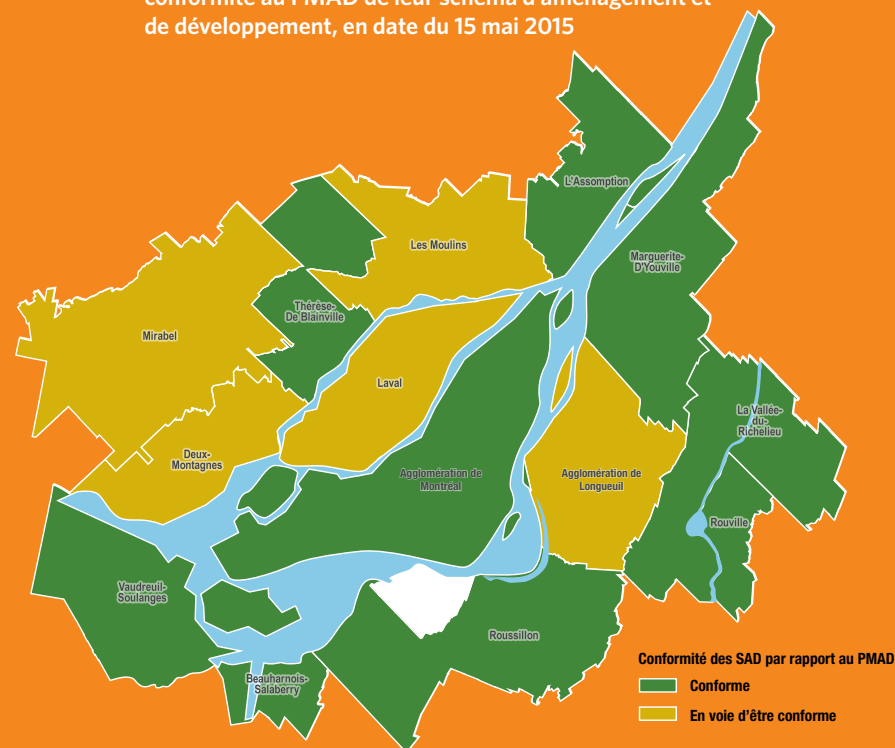
CONCORDANCE : 9 DES 14 MRC ET AGGLOMÉRATIONS DU GRAND MONTRÉAL DISPOSENT MAINTENANT D'OUTILS DE PLANIFICATION CONFORMES AUX EXIGENCES DU PMAD

En date du 15 mai 2015, c'est-à-dire trois ans après l'entrée en vigueur du PMAD, 9 des 14 municipalités régionales de comté (MRC) et agglomérations présentes sur le territoire de la CMM ont rendu leur schéma d'aménagement et de développement (SAD) conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD grâce à, notamment, l'adoption d'un règlement de concordance. Deux autres MRC devraient avoir complété leur processus de conformité au PMAD d'ici la fin de l'année 2015 (Les Moulins et Mirabel) et deux autres au cours de l'année 2016 (l'agglomération de Longueuil et Laval).

Rappelons qu'une fois que les SAD des MRC et des agglomérations sont conformes au PMAD, les municipalités doivent ajuster leurs règlements et leur plan d'urbanisme afin qu'ils correspondent au SAD de leur MRC ou agglomération respective, et ce, dans un délai de six mois.

L'impact réglementaire du PMAD ne se fera donc pleinement sentir que lorsque les MRC auront rendu conforme leur outil de planification au PMAD et que les municipalités de la CMM auront arrimé leurs outils d'urbanisme à l'outil de planification territoriale de leur MRC ou agglomération respective.

Carte 2. MRC et agglomérations du Grand Montréal en fonction de la conformité au PMAD de leur schéma d'aménagement et de développement, en date du 15 mai 2015





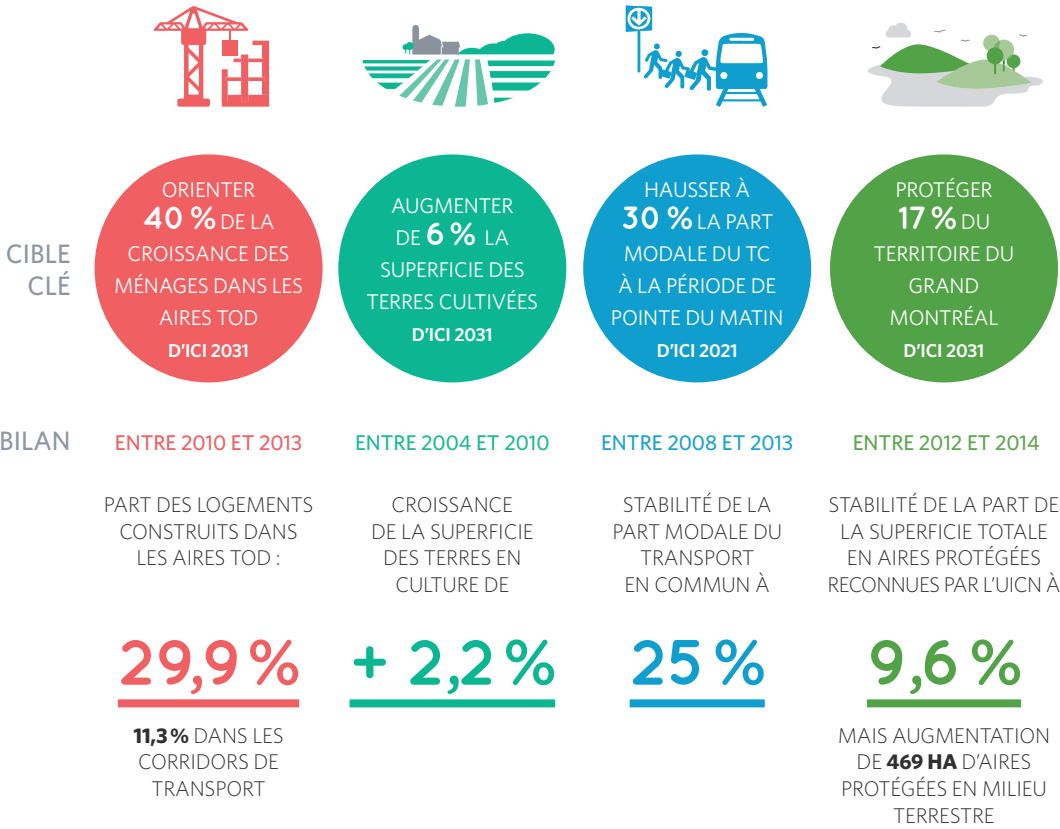
INDICATEURS CLÉS DU PMAD

Le PMAD présente un certain nombre de cibles chiffrées en lien avec ses différents objectifs. Quatre de ces cibles peuvent être qualifiées de cibles clés du PMAD et sont au cœur des travaux de la CMM: orienter 40 % de la croissance des ménages dans les aires TOD d'ici 2031, augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées d'ici 2031, hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021, protéger 17 % du territoire du Grand Montréal.

Un ensemble d'indicateurs complémentaires permettent également d'apprécier le progrès réalisé dans l'atteinte des objectifs du PMAD.

Il est important de noter que les indicateurs présentés dans ce rapport sont élaborés à partir des plus récentes données disponibles. En raison de la courte période de temps qui s'est écoulée depuis l'entrée en vigueur du PMAD, certaines données présentées ne sont disponibles que pour des périodes antérieures à l'entrée en vigueur du PMAD. Elles pourront servir de point de référence dans le cadre des exercices subséquents de suivi du PMAD.

> Cibles clés du suivi du PMAD



> Autres indicateurs clés du suivi du PMAD

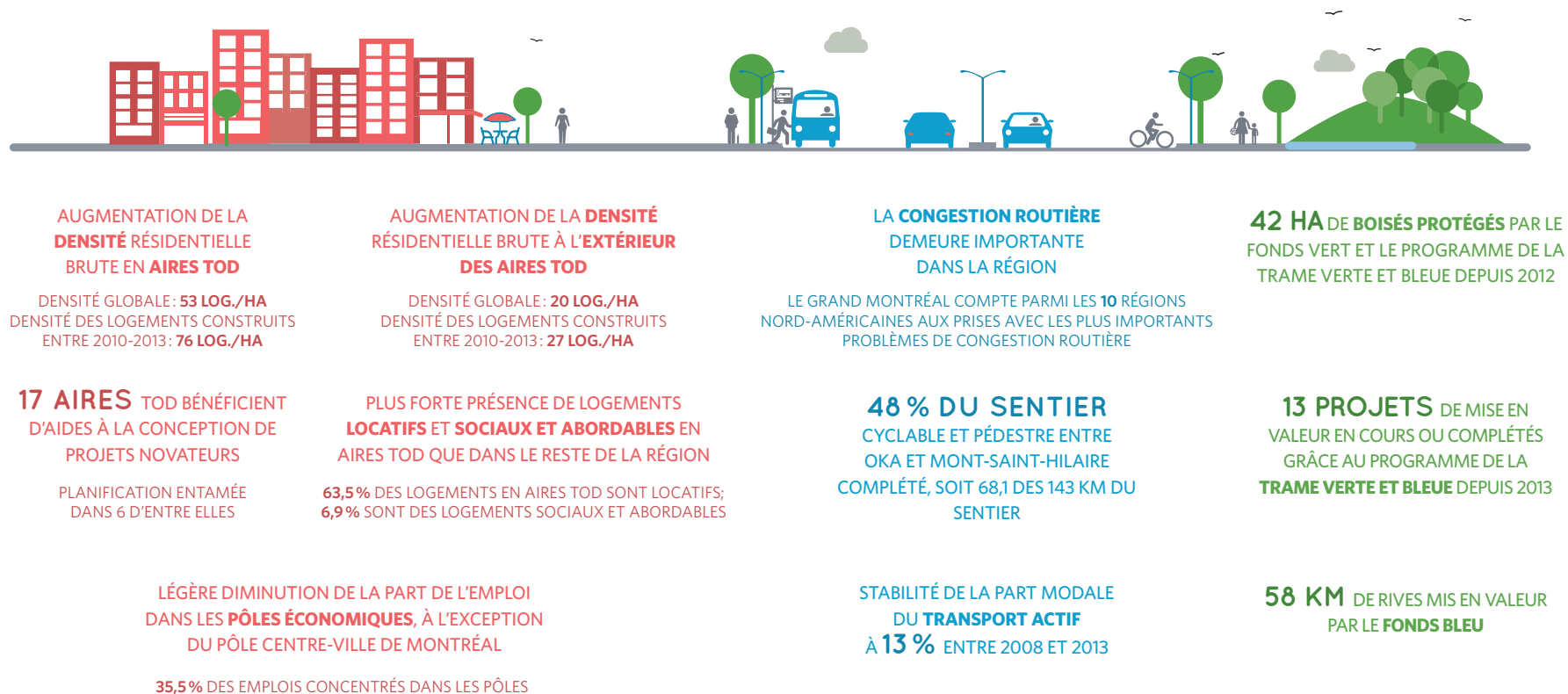


TABLE DES MATIÈRES

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 2

MOT DU PRÉSIDENT 4

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL 5

SOMMAIRE 6

 MISE EN ŒUVRE DU PMAD : PLUS D'UNE VINGTAIN D' ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ 9

 CONCORDANCE : 9 DES 14 MRC ET AGGLOMÉRATIONS DU GRAND MONTRÉAL DISPOSENT MAINTENANT D'OUTILS DE PLANIFICATION CONFORMES AUX EXIGENCES DU PMAD 14

 INDICATEURS CLÉS DU PMAD 16

INTRODUCTION 26

 LE PMAD : PREMIER PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT POUR LE GRAND MONTRÉAL 27

 L'ÉDITION 2015 DU RAPPORT DE MONITORING DU PMAD 29

 LES AUTRES OUTILS DE SUIVI DU PMAD : L'AGORA MÉTROPOLITAINE, LE TABLEAU DE BORD ET L'OBSERVATOIRE GRAND MONTRÉAL 30

SUIVI DE LA CONCORDANCE	32
TRAVAUX DE LA COMMUNAUTÉ LIÉS À L'ÉVALUATION DE LA CONCORDANCE	34
CONCORDANCE ENTRE LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT ET LE PMAD	36
SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 1 DU PMAD: UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE DURABLES	38
OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN AIRES TOD ET À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD	40
LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ	44
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE	55
LES INDICATEURS DE SUIVI	59
FAVORISER UNE OCCUPATION OPTIMALE DE LA ZONE AGRICOLE EN AUGMENTANT LA SUPERFICIE DES TERRES EN CULTURE	73
LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ	74
LES BONS COUPS DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE (PDZA)	77
LES INDICATEURS DE SUIVI	81
IDENTIFIER ET ENCADRER LES CONTRAINTES MAJEURES DE NATURE ANTHROPIQUE CHEVAUCHANT PLUSIEURS MRC	86
LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ	87
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE	89
AUTRES OBJECTIFS LIÉS À L'ORIENTATION 1 DU PMAD	91

**SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 2 DU PMAD :
UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX DE TRANSPORT
PERFORMANTS ET STRUCTURANTS 92**

HAUSSER LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS EN TRANSPORT EN COMMUN..... 94

 LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ 94

 LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE 98

 LES INDICATEURS DE SUIVI 103

**OPTIMISER ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER POUR SOUTENIR LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES
ET DES MARCHANDISES 105**

 LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ 106

 LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE 110

 LES INDICATEURS DE SUIVI 111

FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE 113

 LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ 114

 LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE 117

 LES INDICATEURS DE SUIVI 118

AUTRE OBJECTIF LIÉ À L'ORIENTATION 2 DU PMAD 123

SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 3 DU PMAD: UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR	124
PROTÉGER LES MILIEUX NATURELS DU GRAND MONTRÉAL	126
LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ	127
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE	132
LES INDICATEURS DE SUIVI	134
METTRE EN VALEUR LE MILIEU NATUREL, LE MILIEU BÂTI ET LES PAYSAGES DANS UNE PERSPECTIVE INTÉGRÉE ET GLOBALE À DES FINS RÉCRÉOTOURISTIQUES	140
LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ	140
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE	154
LES INDICATEURS DE SUIVI	157
AUTRES OBJECTIFS LIÉS À L'ORIENTATION 3 DU PMAD	160

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1.	MRC et agglomérations dont le SAD est conforme au PMAD, en date du 15 mai 2015	36
TABLEAU 2.	Seuil de densité proposé en fonction du pourcentage de conservation, MRC de Roussillon	58
TABLEAU 3.	Estimation de la densité résidentielle brute dans les aires TOD, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques	61
TABLEAU 4.	Estimation de la densité résidentielle brute à l'extérieure des aires TOD, MRC et agglomérations du Grand Montréal	63
TABLEAU 5.	État d'avancement concernant la conception de projets novateurs de type TOD	65
TABLEAU 6.	Producteurs forestiers et superficies forestières exploitées reconnues par le MFFP, 2014	83
TABLEAU 7.	Estimation des superficies de terres en friche de 8 ha et plus dans le Grand Montréal, 2012	84
TABLEAU 8.	Nombre de déplacements des résidants du Grand Montréal en période de pointe AM (6 h-9 h) selon le mode de déplacement, 1998-2013	101
TABLEAU 9.	Taux de motorisation dans le Grand Montréal et ses cinq secteurs 1998-2013	102
TABLEAU 10.	Nombre de déplacements et part modale du transport en commun pour les déplacements motorisés réalisés par les résidants du Grand Montréal, en période de pointe AM (6 h- 9 h), selon le secteur d'origine du déplacement, 1998-2013	104
TABLEAU 11.	Coûts socioéconomiques attribuables à la congestion récurrente sur les autoroutes et les artères en 2003 (M\$ de 2003)	112
TABLEAU 12.	15 régions métropolitaines nord-américaines où la congestion routière est la plus importante selon le <i>TomTom Index</i> et le <i>INRIX Traffic Scorecard</i>	112
TABLEAU 13.	Nombre de mètres complétés du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, en date d'avril 2015.	119
TABLEAU 14.	Déplacements actifs réalisés par les résidants du Grand Montréal, pour une période de 24 h, selon le secteur d'origine du déplacement, 2003 à 2013.	121
TABLEAU 15.	Déplacements à vélo et déplacements à pied réalisés par les résidants du Grand Montréal, pour une période de 24 h, selon le secteur d'origine du déplacement, 2008 et 2013.. . . .	121
TABLEAU 16.	Projets d'acquisitions et de conservation financés en partie par les programmes Fonds vert et Trame verte et bleue, 2012-2014	139
TABLEAU 17.	Projets de mise en valeur réalisés dans le cadre du Programme de la Trame verte et bleue, en date de mai 2015	158
TABLEAU 18.	Projets de mise en valeur des rives appuyés financièrement par le programme Fonds bleu, 2002-2015	159

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1.	Seuils minimaux de densité par aire de densification retenue par la MRC de Vaudreuil-Soulanges afin de répondre aux densités inscrites au PMAD.	55
FIGURE 2.	Répartition des nouveaux logements construits entre 2010-2013 par type de milieux (aires TOD, corridors de transport et hors aires TOD et corridors de transport), Grand Montréal et ses cinq secteurs	60
FIGURE 3.	Proportion des aires TOD dont la densité résidentielle brute estimée des logements construits entre 2010 et 2013 a atteint les seuils de densité prescrits par le PMAD, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques	61
FIGURE 4.	Proportion de logements locatifs sur l'ensemble des logements occupés en aires TOD, dans les corridors de transport et hors aires TOD et corridors, 2006 et 2011	66
FIGURE 5.	Proportion des logements sociaux et abordables sur l'ensemble des logements occupés en aires TOD, dans les corridors de transport et hors aires TOD et corridors, 2010-2012.	67
FIGURE 6.	Croissance estimée du nombre de nouveaux ménages dans le Grand Montréal pour la période 2011-2031 selon les éditions 2009 et 2014 des projections démographiques de l'ISQ	68
FIGURE 7.	Croissance estimée du nombre de nouveaux ménages pour la période 2011-2031 selon les éditions 2009 et 2014 des projections démographiques de l'ISQ, cinq secteurs du Grand Montréal	68
FIGURE 8.	Proportion des emplois du Grand Montréal localisés dans les pôles économiques, 2011.	70
FIGURE 9.	Emplois dans les pôles économiques du Grand Montréal, 2006-2011.	71
FIGURE 10.	Part des mises en chantier résidentielles du Grand Montréal concentrée dans l'arrondissement Ville-Marie, 2007-2014	72
FIGURE 11.	Part du territoire terrestre des cinq secteurs du Grand Montréal couvert par la zone agricole protégée, 2014.	73
FIGURE 12.	Répartition de la superficie en culture du Grand Montréal par type de culture, 2010.	82
FIGURE 13.	Distribution horaire des déplacements des résidents du Grand Montréal lors d'une journée normale de semaine, 2008 et 2013	100
FIGURE 14.	Proportion des logements ayant accès à une infrastructure cyclable dans un rayon donné, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques, 2013	122
FIGURE 15.	Répartition de la superficie des aires protégées du Grand Montréal par milieu aquatique et terrestre, 2014.	136
FIGURE 16.	Proportion de la superficie aquatique, terrestre et totale en aire protégée, Grand Montréal, 2014	136

LISTE DES CARTES

CARTE 1.	14 MRC et agglomérations du Grand Montréal	3
CARTE 2.	MRC et agglomérations du Grand Montréal en fonction de la conformité au PMAD de leur schéma d'aménagement et de développement, en date du 15 mai 2015.	14
CARTE 3.	Aires TOD et corridors de transport du Grand Montréal	41
CARTE 4.	Projets novateurs de type TOD du Grand Montréal	46
CARTE 5.	Pôles économiques du Grand Montréal	70
CARTE 6.	Zone agricole et superficie en culture dans les cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, 2010	81
CARTE 7.	Bois et corridors forestiers métropolitains	128
CARTE 8.	Projets d'acquisition et de conservation d'espaces boisés appuyés financièrement par le Fonds vert et le programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue, en date du 1 ^{er} mai 2015.	130
CARTE 9.	Aires protégées du Grand Montréal reconnues par l'UICN, 2014	135
CARTE 10.	Cinq projets métropolitains de la Trame verte et bleue du Grand Montréal	141
CARTE 11.	Projets de mise en valeur des rives financés par le Programme Fonds bleu, en date du 1 ^{er} mai 2015	148

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES

AOT	Autorité organisatrice de transport	MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
AMT	Agence métropolitaine de transport	MTQ	Ministère des Transports du Québec
CIT	Conseil intermunicipal de transport	MRC	Municipalité régionale de comté
CLD	Centre local de développement	ONÉ	Office national de l'énergie
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal	PAE	Plan d'aménagement d'ensemble
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec	PAF	Plan d'aménagement forestier
FCM	Fédération canadienne des municipalités	PAMLSA	Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable
FIRM	Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole	PDZA	Plan de développement de la zone agricole
ISQ	Institut de la statistique du Québec	PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	PPU	Programme particulier d'urbanisme
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire	RAM	Réseau artériel métropolitain
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec	REA	Règlement sur les exploitations agricoles
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques	SAD	Schéma d'aménagement et de développement
		SLR	Système léger sur rail
		SRB	Service rapide par bus
		TOD	Transit-Oriented Development
		UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
		UPA	Union des producteurs agricoles



INTRODUCTION

LE PMAD : PREMIER PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT POUR LE GRAND MONTRÉAL

Adopté le 8 décembre 2011 par le conseil de la Communauté, le premier *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) du Grand Montréal est entré en vigueur le 12 mars 2012, à la suite de l'avis favorable du gouvernement du Québec. Son adoption a fait suite à une importante consultation publique réalisée à l'automne 2011 auprès de la population, des groupes communautaires, des organismes, des municipalités locales et des municipalités régionales de comté (MRC) du Grand Montréal.

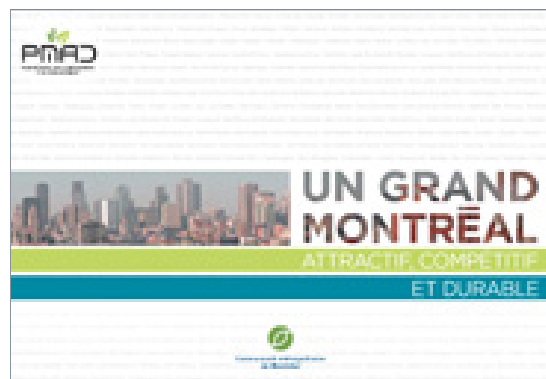
Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et plus compétitive dans une perspective de développement durable. Il affirme notamment l'importance d'une saine gestion de l'urbanisation, mise sur une planification intégrée de l'aménagement et du transport et met de l'avant la protection et la mise en valeur des milieux naturels pour assurer l'attractivité et la compétitivité de la



région. Le PMAD propose trois grandes orientations liées à l'aménagement, au transport et à l'environnement, desquelles découlent 15 objectifs et 33 critères.

Afin de garantir une cohérence entre les différentes échelles de planification, soit métropolitaine, régionale et locale, des mécanismes pour assurer la conformité et l'harmonisation des outils de planification sont prévus par la législation québécoise. Ainsi, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), le conseil d'une MRC ou d'une agglomération dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la Communauté devra adopter, dans les deux années qui suivent l'entrée en vigueur du PMAD, un règlement de concordance de son schéma d'aménagement et de développement (SAD) pour se conformer aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD. Par la suite, les municipalités de cette MRC ou agglomération devront à leur tour arrimer leur plan et règlement d'urbanisme aux modifications apportées au SAD en vigueur sur leur territoire.

Enfin, dans la foulée de l'adoption du PMAD, le conseil de la Communauté a adopté, en décembre 2011, le *Plan d'action 2012-2017* du PMAD. Celui-ci présente différentes actions visant à soutenir la mise en œuvre du PMAD.



PMAD : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMad.pdf



Plan d'action : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMad_planAction.pdf

L'ÉDITION 2015 DU RAPPORT DE MONITORING DU PMAD

Dans le but de suivre l'avancement de la mise en œuvre du PMAD et des progrès réalisés en fonction des objectifs énoncés, la Communauté met en place des outils de suivi s'adressant au grand public et à l'ensemble des intervenants impliqués dans le développement de la région. L'un de ces outils est le présent rapport de monitoring, qui fera l'objet d'une réédition bisannuelle, comme le prescrit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU).

Ce rapport constitue un document de monitoring dont l'objectif est de fournir de l'information sur :

1. les progrès réalisés par les 14 municipalités régionales de comtés (MRC) et agglomérations du Grand Montréal dans leur exercice de conformité au PMAD;
2. les progrès réalisés par la Communauté dans la réalisation d'actions visant la mise en œuvre du PMAD;

3. les progrès réalisés vers l'atteinte des cibles et objectifs énoncés au PMAD.

Ces trois éléments de suivi sont interreliés puisque la mise en œuvre du PMAD par des actions concrètes ainsi que la concordance entre les plans régionaux et le PMAD sont deux leviers essentiels à l'atteinte des objectifs et des cibles du PMAD.

Pour le suivi de la conformité des SAD au PMAD, le bilan présente les MRC et les agglomérations du Grand Montréal qui ont reçu leur certificat de conformité de la part de la Communauté et ceci à la suite d'une résolution du comité exécutif. Nous présentons également, tout au long du bilan, quelques éléments inspirants présents dans les nouveaux outils de planification des MRC et des agglomérations et qui s'inscrivent dans l'esprit des objectifs du PMAD.

En ce qui concerne l'état d'avancement de la mise en œuvre du PMAD, nous présentons l'ensemble

des actions réalisées par la Communauté dans la perspective de mise en œuvre de son plan. Nous exposons également, sous forme d'encadrés, certains projets ou initiatives réalisés par différents partenaires et qui s'inscrivent dans l'esprit des objectifs du PMAD.

Enfin, le suivi du progrès réalisé vers l'atteinte des cibles et des objectifs du PMAD est mesuré, lorsque la nature de l'objectif le permet, à l'aide d'indicateurs élaborés à partir des plus récentes données disponibles. Étant donné la courte période qui s'est écoulée depuis l'adoption du PMAD, les données utilisées pour l'élaboration de certains indicateurs ne sont pas encore disponibles pour la période suivant l'entrée en vigueur du PMAD, soit de mars 2012 à aujourd'hui. Les données utilisées permettent toutefois de dresser le portrait le plus actuel de la situation. Elles pourront servir de point de référence dans le cadre des prochains exercices de suivi du PMAD.

LES AUTRES OUTILS DE SUIVI DU PMAD : L'AGORA MÉTROPOLITAINE, LE TABLEAU DE BORD ET L'OBSERVATOIRE GRAND MONTRÉAL



L'AGORA
MÉTROPOLITAINE

En plus du rapport de monitoring du PMAD, la CMM a conçu et continue à développer des outils complémentaires de suivi de la mise en œuvre du PMAD.

Parmi ceux-ci, le PMAD et son *Plan d'action 2012-2017* prévoyaient la mise sur pied d'une Agora métropolitaine bisannuelle élus/citoyens permettant aux parties prenantes de s'informer, d'échanger, de débattre et de proposer des idées quant à la mise en œuvre du PMAD. La première Agora métropolitaine a eu lieu les 28 février et 1^{er} mars 2013. Elle a réuni près de 700 participants issus de tous les milieux et secteurs géographiques du Grand Montréal.

L'Agora métropolitaine 2013 visait plusieurs objectifs, parmi lesquels :

- expliquer et vulgariser le PMAD afin de rallier les élus, la société civile et l'ensemble des partenaires autour de ce projet collectif;
- développer la fierté d'appartenance à la CMM en contribuant à construire l'avenir;

- mettre en valeur des exemples de réussite et faire ressortir les conditions gagnantes – ou les écueils à éviter – afin de faciliter les projets contribuant à la mise en œuvre du PMAD;
- recenser les événements organisés en 2012-2013 par différents organismes dont les réflexions croisent certaines dimensions du PMAD et en dégager les principales conclusions;
- démontrer la valeur ajoutée du PMAD aux plans social, économique, environnemental et urbain;
- accorder une attention particulière à représenter et à impliquer équitablement les cinq secteurs géographiques de la CMM et les groupes d'intérêt concernés par le PMAD.

Au regard du bilan de l'événement, tous ces objectifs ont été atteints.

La prochaine Agora métropolitaine se déroulera en octobre 2015.



LE TABLEAU DE BORD DU PMAD

Le tableau de bord du PMAD est un autre outil de suivi dont le PMAD prévoit la mise sur pied. Celui-ci sera accessible au grand public à partir du site de la CMM.

Reconnu comme un outil d'aide à la gestion, le tableau de bord apparaît comme un moyen privilégié de suivi et de mise en œuvre de politiques et d'outils de planification. Il a l'avantage de traduire, de manière synthétique et en continu, le degré d'avancement ou l'atteinte d'objectifs à l'aide d'un nombre restreint d'indicateurs. Afin de permettre une synthèse optimale de l'information, le tableau de bord présente généralement le degré d'avancement ou l'évolution d'un phénomène à l'aide de figures, graphiques, tableaux ou cartes.

Le tableau de bord du PMAD pourra s'inspirer des autres tableaux de bord développés par la CMM dans le cadre des activités de l'Observatoire Grand Montréal.



L'OBSERVATOIRE GRAND MONTRÉAL

Avec l'Observatoire Grand Montréal, un espace de diffusion d'informations et de données sur le Grand Montréal, ses cinq secteurs et ses 82 municipalités, la CMM a acquis, au cours des dernières années, une expertise importante dans le développement d'outils de suivi. Déjà, trois tableaux de bord ont été rendus accessibles aux citoyens et à l'ensemble des partenaires institutionnels de la CMM :

- le tableau de bord du *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles* (PMGMR);
- le tableau de bord du *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable* (PAMLSA);
- le tableau de bord du *Plan de développement économique* (PDE).

En complément aux tableaux de bord, l'Observatoire diffuse un ensemble de données qui permettent de mieux saisir l'environnement global du Grand Montréal et de mieux positionner la région par rapport aux autres grandes régions métropolitaines nord-américaines. Les données présentées sont en lien avec différents thèmes concernant les préoccupations du PMAD.



Observatoire Grand Montréal :
<http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal>



SUIVI DE LA CONCORDANCE

Afin d'assurer une cohérence entre les échelles de planification métropolitaine, régionale et locale, des mécanismes visant à assurer la conformité et l'harmonisation des outils de planification sont prévus par la législation québécoise.

En effet, en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU), le conseil d'une MRC ou d'une agglomération dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la Communauté doit adopter, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du PMAD, un règlement de concordance ou tout règlement qui modifie le schéma d'aménagement et de développement (SAD) pour se conformer aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD. En février 2014, le gouvernement du Québec a octroyé un délai supplémentaire aux MRC et aux agglomérations pour la mise en concordance de leur SAD avec le PMAD, et ce, en fonction de certaines conditions.

La Communauté est appelée à évaluer la conformité de ces règlements et de tout règlement modifiant ou révisant les SAD. Ce processus d'évaluation de la conformité est balisé par la LAU en ce qui a trait, notamment, aux délais impartis pour réputer conforme ou non conforme un règlement de concordance, de modification ou de révision d'un SAD adopté par une MRC ou une agglomération.

Une fois le SAD d'une MRC ou d'une agglomération conforme au PMAD, la LAU oblige les municipalités du territoire de cette MRC ou agglomération à rendre

leurs règlements et leur plan d'urbanisme conformes au SAD de leur MRC ou agglomération. Les municipalités locales disposent d'un délai de six mois pour assurer cette conformité.

L'impact du PMAD se fera donc pleinement sentir lorsque l'ensemble des MRC et des agglomérations auront rendu leur outil de planification conforme au PMAD et que les municipalités de la CMM auront ensuite arrimé leurs outils d'urbanisme à l'outil de planification territoriale de leur MRC ou agglomération respective.

À noter qu'en plus de devoir évaluer la conformité des règlements de modification et de révision des SAD des MRC et des agglomérations situées sur son territoire, la Communauté est également appelée à évaluer la conformité au PMAD des interventions gouvernementales concernant le territoire métropolitain et est sollicitée pour des avis concernant les modifications et révisions des SAD des MRC contiguës. De plus, à la lumière du PMAD, la Communauté doit émettre des avis à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) relativement aux autorisations, permis, inclusions ou interventions en zone agricole permanente demandés par les MRC, les agglomérations et les municipalités de son territoire.

TRAVAUX DE LA COMMUNAUTÉ LIÉS À L'ÉVALUATION DE LA CONCORDANCE

2012

- La Communauté a analysé et commenté 15 projets de règlement et 18 règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC ou d'une agglomération du Grand Montréal.
- La Communauté a analysé et commenté 12 projets de règlement et 19 règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC contiguë au territoire de la Communauté.
- De plus, 24 dossiers ont fait l'objet d'une analyse et de recommandations auprès de la CPTAQ.

2013

- La Communauté a analysé et commenté 20 projets de règlements et 20 règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC ou d'une agglomération du Grand Montréal.
- La Communauté a analysé et commenté 23 projets de règlement et 20 règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC contiguë au territoire de la Communauté.
- De plus, 18 dossiers ont fait l'objet d'une analyse et de recommandations auprès de la CPTAQ.

2014

- La Communauté a analysé et commenté 19 projets de règlement et 16 règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC ou d'une agglomération du Grand Montréal.
- La Communauté a analysé et commenté sept projets de règlement et neuf règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC contiguë au territoire de la Communauté.
- 25 dossiers ont fait l'objet d'une analyse et de recommandations auprès de la CPTAQ.
- Par ailleurs, quatre projets d'intervention en provenance d'un ministère ou d'un mandataire du gouvernement ont fait l'objet d'une analyse et d'un avis visant à évaluer sa conformité au PMAD.

2015 (en date du 15 mai 2015)

- La Communauté a analysé et commenté sept projets de règlement et neuf règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC ou d'une agglomération du Grand Montréal.
- La Communauté a analysé et commenté huit projets de règlement et six règlements modifiant ou révisant un schéma d'aménagement et de développement d'une MRC contiguë au territoire de la Communauté.
- De plus, quatre dossiers ont fait l'objet d'une analyse et de recommandations auprès de la CPTAQ.

CONCORDANCE ENTRE LES SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENT ET LE PMAD

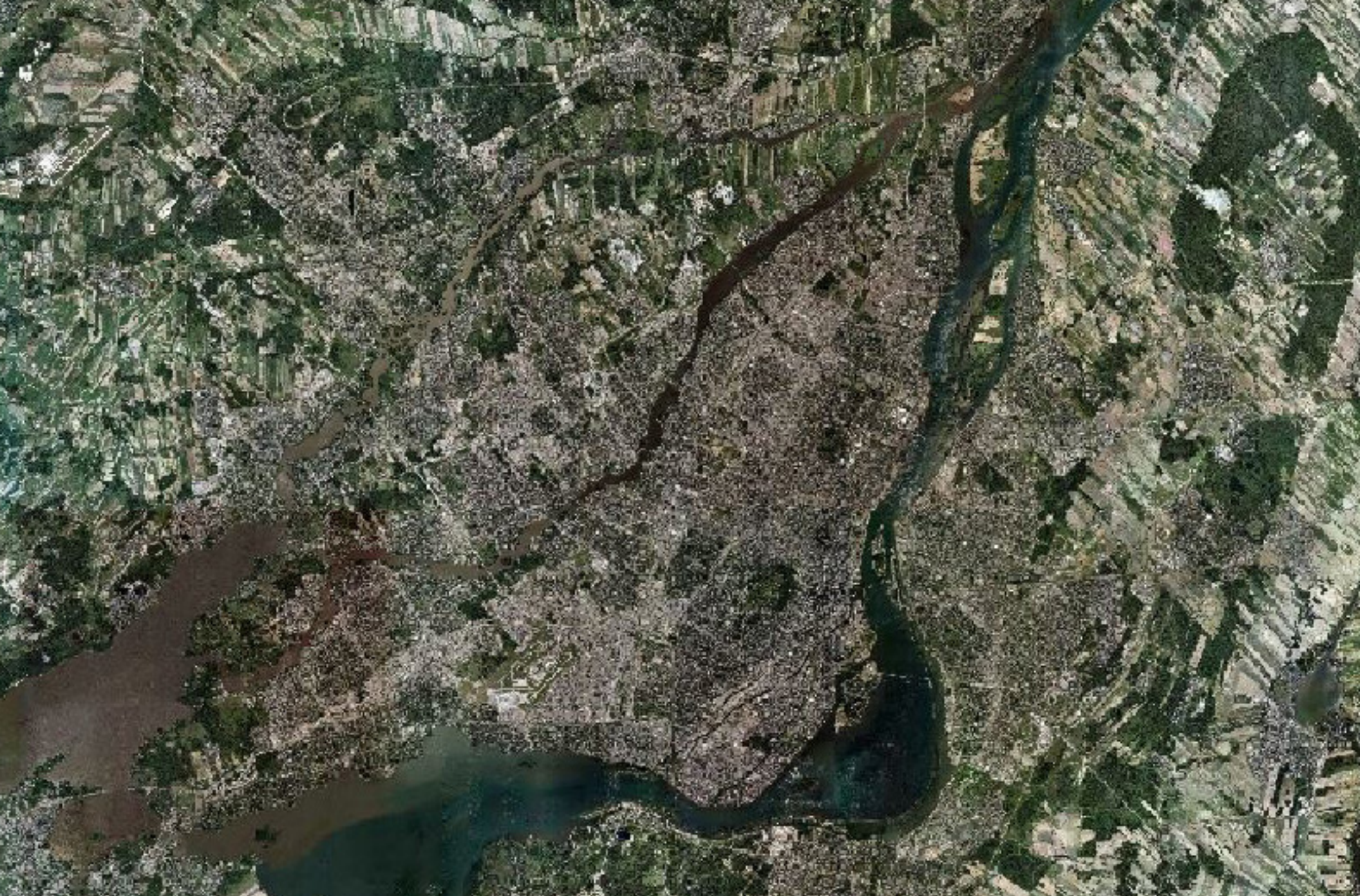
En date du 15 mai 2015, neuf des 14 MRC et agglomérations du Grand Montréal avaient un schéma d'aménagement et de développement (SAD) conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD. Deux autres MRC devraient avoir complété leur processus de conformité au PMAD d'ici la fin de l'année 2015 (Les Moulins et Mirabel) et deux autres au cours de l'année 2016 (l'agglomération de Longueuil et Laval).

Tel que mentionné antérieurement, l'impact réglementaire du PMAD se fera pleinement sentir lorsque l'ensemble des MRC et des agglomérations auront rendu conforme leur outil de planification

au PMAD et que les municipalités de la CMM auront ensuite arrimé leurs outils d'urbanisme au SAD de leur MRC ou agglomération respective. Le suivi de la concordance entre les SAD nouvellement conformes au PMAD et les outils d'urbanisme locaux sera réalisé dans le cadre des prochains exercices de suivi du PMAD.

Tableau 1. MRC et agglomérations dont le SAD est conforme au PMAD, en date du 15 mai 2015.

MRC/AGGLOMÉRATIONS	CONFORMITÉ DES SAD AU PMAD	
	 EN VOIE D'ÊTRE CONFORME	 CONFORME
MONTRÉAL		
LONGUEUIL		
LAVAL		
DEUX-MONTAGNES		
L'ASSOMPTION		
LES MOULINS		
MIRABEL		
BEAUHARNOIS-SALABERRY		
MARGUERITE-D'YOUVILLE		
ROUSSILLON		
ROUVILLE		
THÉRÈSE-DE BLAINVILLE		
LA VALLÉE-DU-RICHELIEU		
VAUDREUIL-SOULANGES		





ORIENTATION

01

SUIVI DE LA MISE
EN ŒUVRE DE
L'ORIENTATION 1
DU PMAD : UN GRAND
MONTRÉAL AVEC DES
MILIEUX DE VIE DURABLES

➤ OBJECTIFS

OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN AIRES TOD ET À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD 40

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ.....	44
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE.....	55
LES INDICATEURS DE SUIVI	59

FAVORISER UNE OCCUPATION OPTIMALE DE LA ZONE AGRICOLE EN AUGMENTANT LA SUPERFICIE DES TERRES EN CULTURE..... 73

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ	74
LES BONS COUPS DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE (PDZA)	77
LES INDICATEURS DE SUIVI	81

IDENTIFIER ET ENCADRER LES CONTRAINTES MAJEURES DE NATURE ANTHROPIQUE CHEVAUCHANT PLUSIEURS MRC..... 86

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ.....	87
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE.....	89

AUTRES OBJECTIFS LIÉS À L'ORIENTATION 1 DU PMAD..... 91

En matière d'aménagement, le PMAD s'est donné comme orientation la promotion du développement de 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 de développement. Dans cette perspective, le PMAD détermine 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. Le PMAD souhaite également favoriser la mise en valeur de la zone agricole protégée, qui couvre près de 58 % du territoire terrestre de la région.

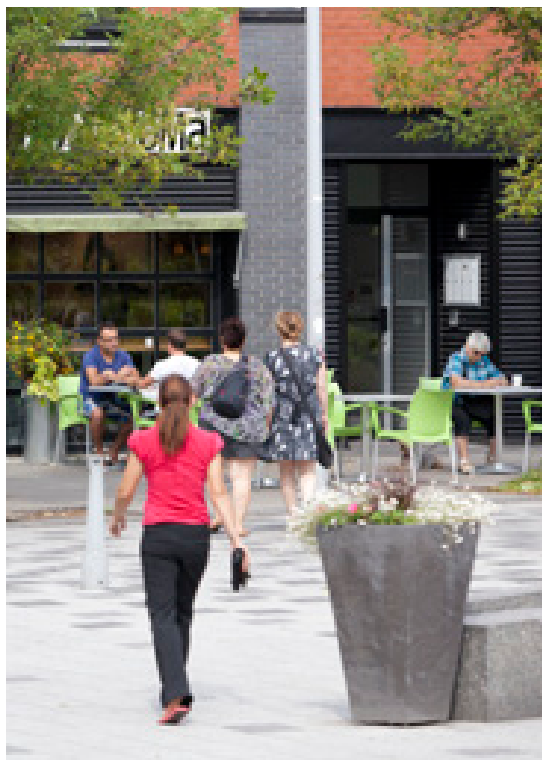
OBJECTIF



OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN AIRES TOD ET À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD

La première grande orientation du PMAD, qui vise à favoriser le développement de milieux de vie durables, implique notamment une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement. À cet effet, les objectifs 1.1 et 1.2 du PMAD cherchent à optimiser le développement urbain dans les aires TOD (*Transit-Oriented Development*) et à l'extérieur des aires TOD.

Le PMAD propose d'orienter au moins 40 % des quelque 320 000 nouveaux ménages projetés d'ici 2031 dans les 155 aires TOD identifiées au PMAD. Ces aires se situent dans un rayon d'un kilomètre autour des points d'accès, actuels et projetés, au métro, aux trains de banlieue et au système léger sur rail (SLR) ainsi que dans un rayon de 500 m autour des points d'accès par autobus.

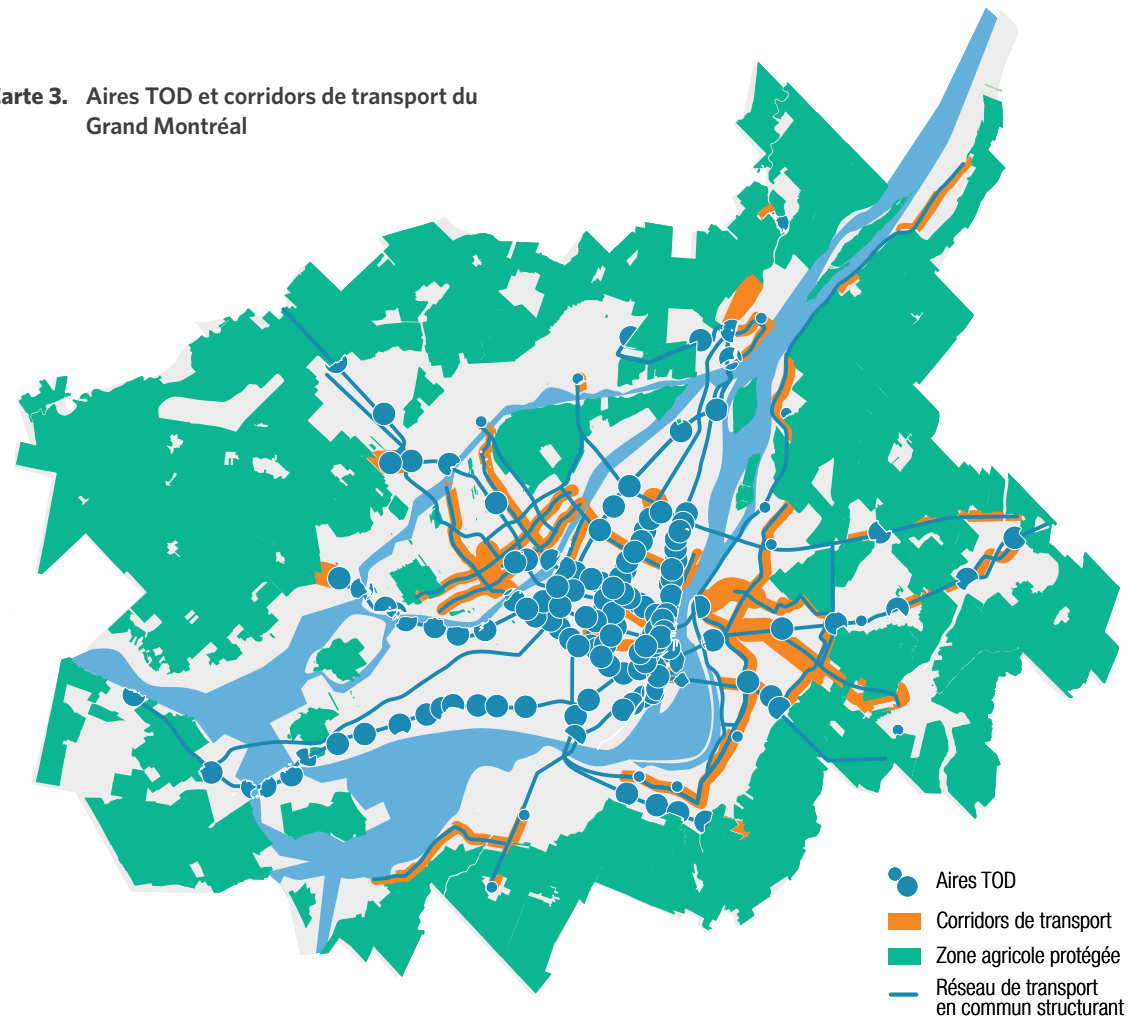


Cet objectif devrait favoriser le développement de quartiers de type TOD dans tous les secteurs du Grand Montréal. Les quartiers de type TOD sont des milieux de vie de moyenne à haute densité, situés à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif. Ils offrent une diversité de logements, lieux d'emploi, commerces et services et sont conçus pour le transport actif, mais n'excluent pas l'automobile. Si l'ensemble des investissements demandés au PMAD en matière de transport en commun se réalisait, l'objectif d'orienter au moins 40 % des quelque 320 000 nouveaux ménages projetés d'ici 2031 pourrait être haussé à 60 %. Cependant, même si l'objectif d'orienter 40 %, voire 60 %, des nouveaux ménages dans les aires TOD était atteint, entre 130 000 et 190 000 ménages continueraient à se localiser ailleurs sur le territoire du Grand Montréal. Pour cette raison, en plus d'axer le développement autour des points

d'accès au transport en commun, la CMM prévoit également une approche de type corridor aux abords des axes de transport en commun. Ces corridors de transport sont délimités selon une largeur de 1 km ou de 500 m de part et d'autre des axes en fonction du mode de transport considéré. Ils ont été identifiés comme des aires potentielles devant faire l'objet d'une meilleure intégration aménagement/transport se traduisant, notamment, par une hausse des densités résidentielles.

Enfin, les choix d'urbanisation qui seront faits à l'égard des terrains vacants ou à redévelopper à l'extérieur des aires TOD seront également déterminants en ce qui a trait à l'utilisation plus rationnelle de l'espace. Pour ce faire, le PMAD établit des seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD et demande aux municipalités régionales de comté (MRC) et aux agglomérations de consolider le tissu urbain existant.

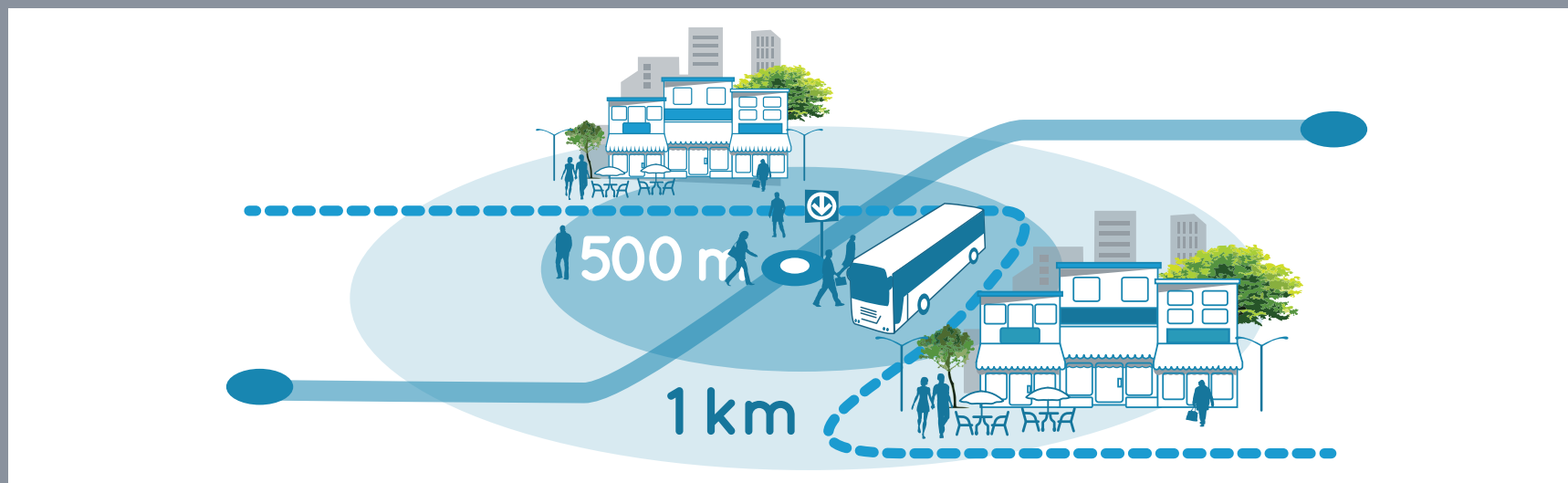
Carte 3. Aires TOD et corridors de transport du Grand Montréal



Source : CMM, 2015.

La réalisation de quartiers de type TOD favorise l'amélioration de la qualité de vie urbaine et contribue simultanément à l'atteinte de 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 de la population 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.





LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

Afin d'appuyer l'atteinte des objectifs 1.1 et 1.2 du PMAD, qui visent à orienter 40 % de la croissance des ménages dans les aires TOD (*Transit-Oriented Development*) et d'optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD, la Communauté a réalisé un ensemble d'actions depuis l'entrée en vigueur du PMAD, dont les plus significatives sont présentées ci-dessous.

› Appui à la conception de 17 projets novateurs de type TOD

En mai 2012, la Communauté s'engageait à appuyer financièrement, à parts égales avec le gouvernement du Québec, la conception de projets novateurs de type TOD dans le cadre du *Fonds d'initiative et de rayonnement de la métropole* (FIRM). Dans le cadre de ce programme, six projets sont en cours de réalisation et l'aide financière accordée s'élève à 100 000 \$ par projet.

En février 2013, dans la foulée de l'adoption de la Stratégie immobilière pour la région métropolitaine de Montréal et dans le cadre du Fonds de développement métropolitain, le conseil de la Communauté adoptait également un

Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement d'aires TOD (programme TOD) et accordait une somme de 1 M\$ à son démarrage. À l'hiver et au printemps 2015, le comité exécutif de la Communauté a résolu d'accorder une aide financière jusqu'à concurrence d'un montant maximum de 100 000 \$ pour chacun des onze projets retenus.

Ainsi, au total, 1,7 M\$ seront mis à contribution dans le cadre de 17 projets novateurs au sein de 14 villes du Grand Montréal.

Cette initiative engage notamment les parties prenantes à :

- réaliser des études ou une planification détaillée de l'aire TOD dans le cadre d'une démarche qui se veut inclusive et ouverte;
- appliquer les principes évoqués au critère 1.1.3 du PMAD portant sur l'aménagement des aires TOD dans l'élaboration de leur projet de démonstration et surpasser les attentes du PMAD;
- travailler de concert avec la Communauté et les principaux partenaires, dont notamment le gouvernement, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'autorité organisatrice de transport (AOT) et la MRC, pour chercher à optimiser l'application de ces principes.

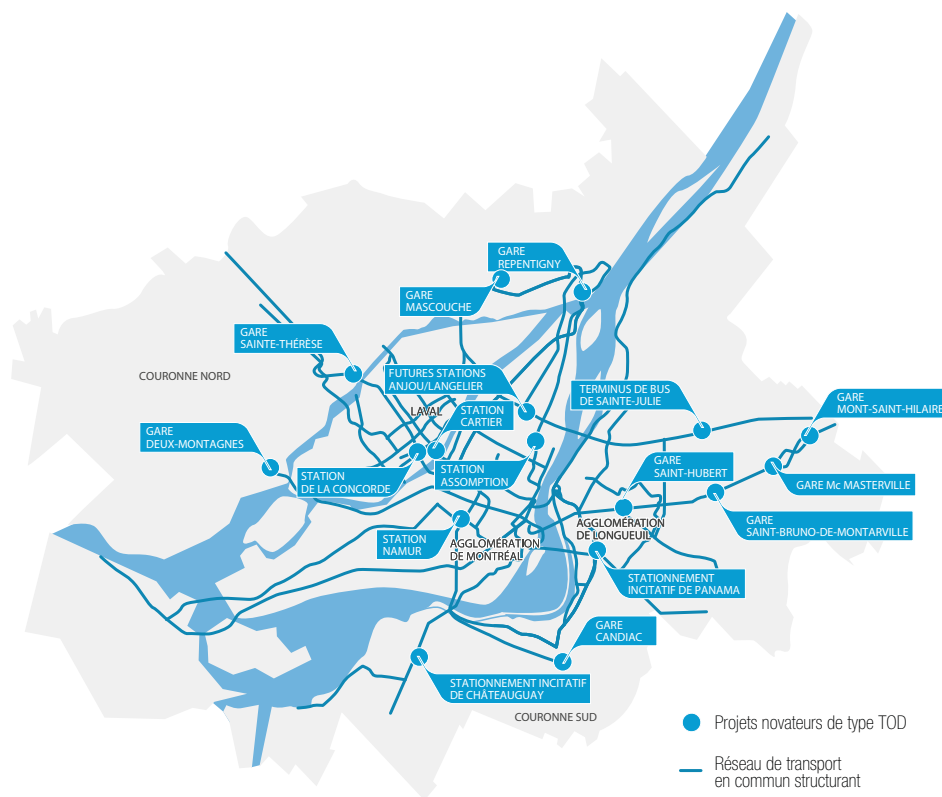
¹ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/cahiersMetropolitains_no02.pdf

Voici la liste des 17 projets novateurs retenus :

- Montréal – planifications détaillées de l'aire TOD de la station du métro Namur*, de l'aire TOD de la station de métro Assomption et des aires TOD des futures stations de métro Anjou et Langelier;
- Longueuil – planification détaillée de l'aire TOD de la gare Saint-Hubert*;
- Deux-Montagnes – planification détaillée de l'aire TOD de la gare Deux-Montagnes*;
- Repentigny – planification détaillée de l'aire TOD de la gare Repentigny*;
- Candiac – planification détaillée de l'aire TOD de la gare Candiac*;
- Mont-Saint-Hilaire – planification détaillée de l'aire TOD de la gare Mont-Saint-Hilaire*;
- Sainte-Julie – étude relative au stationnement de l'aire TOD du terminus de bus Sainte-Julie;
- Châteauguay – planification détaillée de l'aire TOD du stationnement incitatif Châteauguay;
- Saint-Bruno-de-Montarville – étude de localisation optimale de la gare Saint-Bruno-de-Montarville dans la perspective d'accélérer un développement TOD;
- Brossard – études visant l'optimisation du potentiel de développement de l'aire TOD du terminus Panama (future station SLR) et les mécanismes de captation de la valeur foncière pour le financement des infrastructures publiques;
- Sainte-Thérèse – planification détaillée de l'aire TOD de la gare Sainte-Thérèse;
- Mascouche – études visant la planification d'espaces publics et l'évaluation du potentiel de développement de l'aire TOD de la gare Mascouche;
- McMasterville – planification détaillée de l'aire TOD de la gare McMasterville;
- Laval – étude de design urbain et économique pour le secteur de l'aire TOD de la station de métro de la Concorde;
- Laval – étude de design urbain pour la revitalisation du secteur de l'aire TOD de la station de métro Cartier.

*Ces projets s'inscrivent dans le cadre de l'entente intervenue en mai 2012 entre le ministre responsable de la région de Montréal et la Communauté.

Carte 4. Projets novateurs de type TOD du Grand Montréal



Source: CMM, 2015.

UN PROJET NOVATEUR C'EST...

Un projet novateur est un projet qui s'appuie sur les principes du développement durable pour favoriser :

1. la consolidation du tissu urbain existant et l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs déjà en place;
2. la diminution de la dépendance à l'automobile, l'amélioration de l'accès au transport collectif et un meilleur partage de la voirie de façon à encourager les déplacements actifs;
3. l'émergence d'une vie de quartier dynamique par la présence d'une mixité des usages;
4. la mixité sociale par la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) qui répond aux besoins des différents types de ménages;
5. la création d'un environnement urbain convivial pour les piétons par une implantation adéquate du cadre bâti ainsi qu'une facture architecturale diversifiée;
6. l'aménagement d'espaces publics de qualité mettant en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements, etc.);
7. la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel;
8. la protection de l'environnement par des bâtiments durables, des bâtiments à haute performance énergétique, des mesures de récupération et la rétention des eaux pluviales, etc.

› Tenue d'une mission et de différents événements liés à l'aménagement de quartiers TOD et à l'aménagement durable

Mission TOD dans la région métropolitaine de Washington

Du 5 au 8 juin 2012, une délégation de la CMM s'est rendue en mission dans la région métropolitaine de Washington, D.C., afin de se familiariser avec l'application des principes du *Transit-Oriented Development* (TOD) en contexte nord-américain.

La délégation était composée d'une trentaine de personnes: élus municipaux, fonctionnaires municipaux ainsi que représentants du gouvernement du Québec. Elle avait à sa tête la mairesse de Longueuil et vice-présidente du comité exécutif de la Communauté, Mme Caroline St-Hilaire.

Accompagnée d'un élu de la région, M. Christopher Zimmerman, spécialiste en TOD et membre du conseil du comté d'Arlington, la délégation a visité sept quartiers de la banlieue de la capitale américaine qui ont été conçus ou transformés en s'appuyant sur les principes TOD. Les participants ont aussi rencontré sur les lieux visités différents

intervenants locaux ayant participé activement à la conception ou à la mise en œuvre de ces quartiers structurés autour du transport en commun. Véritable laboratoire urbanistique, la région métropolitaine de Washington est l'endroit idéal pour observer l'évolution de quartiers de type TOD. La délégation de la CMM s'est donc rendue dans cette région pour s'intéresser de près à l'évolution de quartiers situés en milieux suburbains, soit dans les comtés d'Arlington en Virginie et de Montgomery au Maryland.

Organisée au nom de la Communauté métropolitaine de Montréal par l'organisme Vivre en Ville, la mission a permis aux représentants d'en apprendre davantage sur les stratégies déployées et les leçons ayant été tirées lors de la planification et de la mise en œuvre de ces quartiers de type TOD. Elle a également contribué à mettre en lumière les acquis sur lesquels une

région métropolitaine comme Montréal peut compter pour encourager le développement de ce type de quartier sur son territoire.



http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20121017_rapportMissionTOD.pdf

Forum de réflexion sur les quartiers TOD

Réunissant plus de 250 participants, un Forum de réflexion sur les quartiers de type TOD s'est déroulé le 17 octobre 2012. Le public présent à cette occasion était composé d'élus municipaux, de représentants gouvernementaux, de planificateurs urbains, d'urbanistes, de responsables en transport, d'universitaires et de promoteurs.

L'événement, organisé par FORUM URBA 2015, DEUT ESG UQAM, en collaboration avec la CMM, avait pour objectifs :

- de diffuser de l'information sur les principes d'aménagement de quartiers TOD;
- de rendre public le rapport de la mission TOD organisée en juin 2012 dans la région de

Washington, D.C.;

- d'annoncer et de présenter les projets pilotes TOD retenus dans le cadre du programme d'aide à la conception de projets novateurs de type TOD financés à parts égales avec le gouvernement du Québec;
- d'animer les échanges autour des stratégies d'implantation de quartiers de type TOD.

Colloque La banlieue en transformation : une occasion à saisir

Le 16 mai 2013, dans le cadre d'un colloque organisé par la Communauté et l'organisme Vivre en Ville, 230 participants ont pu entendre des experts et décideurs américains, canadiens et québécois présenter comment, par des projets de requalification urbaine, la banlieue peut se réinventer. En s'appuyant sur des exemples concrets, ce colloque a permis de discuter des possibilités d'adaptation des municipalités de la région métropolitaine de Montréal.

En effet, par l'amélioration de l'accès aux services, aux commerces de proximité et aux transports actifs et collectifs, par l'animation des espaces publics et par le renforcement de l'identité des milieux d'appartenance, les banlieues peuvent connaître une réelle bonification de leur qualité de vie.

Parmi les conférenciers, signalons la présence de Mme Ellen Dunham-Jones, professeure d'architecture et de design urbain à Georgia Tech, coauteure de *Retrofitting Suburbia : Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs*, de

M. Dan Hoffman, Chief Innovation Officer dans le Montgomery County au Maryland ainsi que de M. Brent Toderian, président de Toderian UrbanWorks et du Council for Canadian Urbanism.

› Élaboration d'un Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2015-2020 qui mise sur l'inclusion du logement social et abordable dans les aires TOD et dans les corridors de transport identifiés au PMAD

Le logement social fait partie des compétences exercées par la Communauté, laquelle intervient tant en matière de financement que de planification et de concertation en vue de faciliter le développement du logement social et abordable sur son territoire dans une perspective de développement durable.

Faisant suite au *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), 2009-2013*², le PAMLSA, 2015-2020³ a été développé avec une attention particulière de favoriser une synergie avec le PMAD.

² http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/pamlsa.pdf

³ Lors de sa séance du 27 février 2015, la commission du logement social de la CMM a résolu d'adopter à l'unanimité le *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable, 2015-2020* et de le transmettre au comité exécutif ainsi qu'au conseil de la Communauté pour une adoption au printemps 2015.

Il vise notamment à identifier et à mettre en œuvre une stratégie assurant la pérennité et le développement de logements sociaux et abordables dans les aires TOD et le long des corridors de transport en commun (action 7). Cette action se décline en trois volets, le premier étant l'acquisition de connaissances, le second, leur diffusion et le troisième, le financement. Dans le cadre de ce dernier volet, la Communauté souhaite explorer la possibilité de soutenir financièrement la réalisation de projets AccèsLogis dans les aires TOD et le long des corridors de transport. En présumant que les coûts d'acquisition des terrains sont plus élevés dans les aires TOD, l'inclusion de logements sociaux et abordables pourrait nécessiter une bonification du financement des projets. Pour ce faire, la Communauté s'engage à explorer – à la lumière d'une analyse des difficultés rencontrées – la possibilité d'avoir notamment recours au Fonds du logement social. Le Fonds

pourrait contribuer à faciliter la réalisation d'interventions destinées au développement du logement social et abordable dans les aires TOD et le long des corridors de transport identifiés au PMAD.

Afin d'éviter d'alourdir le processus de livraison des unités, le recours au Fonds du logement social ou à d'autres sources de financement devra se concrétiser par la mise en place d'un mécanisme simple, incluant des balises connues de tous.

Plus spécifiquement, la Communauté évaluera :

- la pertinence d'intégrer des mesures de protection et de développement du logement social et abordable dans le cadre d'un programme de soutien à la réalisation des aires TOD et le long des corridors de transport;
- la possibilité de financer des projets-pilotes d'inclusion du logement social et abordable

en aires TOD dans chacun des cinq secteurs du Grand Montréal. L'expérience et les leçons tirées de ces projets-pilotes serviraient, par la suite, à établir les modalités d'une éventuelle bonification du remboursement de la contribution du milieu pour les projets localisés en aires TOD.

› Adoption d'une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels

Le 19 janvier 2012, la commission du développement économique, des équipements métropolitains et des finances recevait, de la part du comité exécutif de la Communauté, le mandat de recommander une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels pour la région métropolitaine de Montréal.

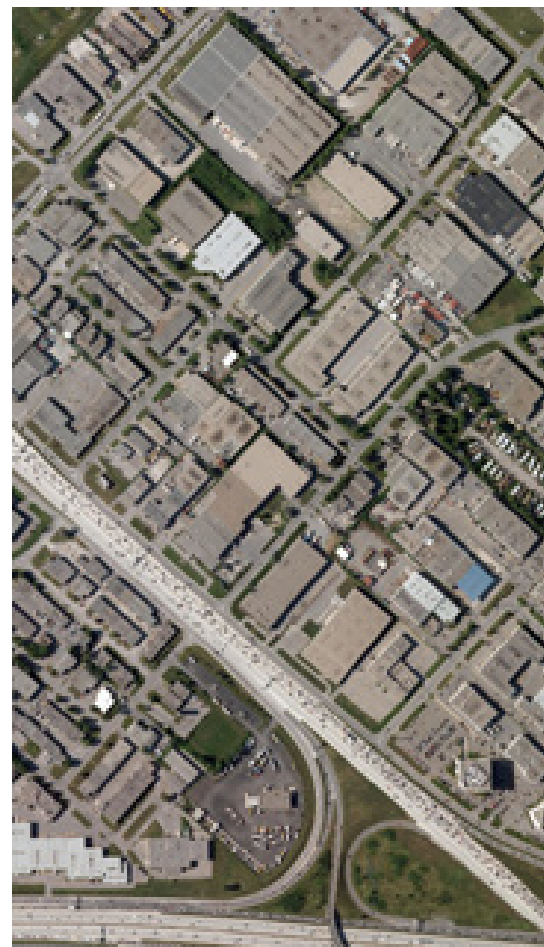
Cette stratégie, qui était l'une des actions prévues dans le *Plan d'action 2012-2017* du PMAD, devait mettre à profit les outils actuels de développement

économique de la région, notamment les grappes métropolitaines, Montréal International et les partenaires que sont les MRC, les centres locaux de développement (CLD) et les corporations de développement économique communautaire.

La stratégie, adoptée le 10 octobre 2013 par le comité exécutif de la Communauté, fait état de P.50 la situation de l'offre et de la demande d'espaces industriels dans le Grand Montréal, établit les principaux enjeux et détermine les axes stratégiques de même que les orientations qui leur sont associées. Enfin, la *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels* propose un plan d'action lié à la mise en valeur des espaces industriels.



http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20140424_strategie_espacesIndustriel.pdf



> Publication d'un recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnement

Dans plusieurs aires TOD, l'une des problématiques présentes en matière de développement réside dans l'aménagement optimal des espaces de stationnement. Ainsi, qu'il soit question de stationnements incitatifs ou de stationnements associés aux activités résidentielles, commerciales et industrielles, leur aménagement devrait viser à réduire l'empreinte au sol de manière à favoriser la qualité des milieux de vie et à optimiser le développement urbain.

Le *Recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnement* réalisé à l'automne 2012 vise à illustrer plusieurs bonnes pratiques en matière d'aménagement de stationnements de surface, étagés et souterrains, et ce, selon les réalités locales de la Communauté.

Ce recueil présente 14 stationnements existants et quatre projets fictifs intégrant une variété de principes exemplaires et novateurs. Il vise à stimuler l'innovation et à encourager l'intégration de ces espaces au sein de milieux de vie animés et durables.



http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20130131_RecueilStationnement.pdf

> Collaboration aux travaux du comité d'axe Taschereau/route 132

À l'hiver 2013, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a mis sur pied un comité d'axe regroupant des partenaires municipaux, régionaux, métropolitains et gouvernementaux afin de réfléchir aux interventions à réaliser pour améliorer la mobilité et la qualité du service de transport collectif dans l'axe du boulevard Taschereau et de la route 132 (R-132). Cet axe est identifié au PMAD comme corridor de transport.

Dès la mise en place du comité, les partenaires ont exprimé leur volonté d'arrimer les exercices de planification en matière d'aménagement aux exercices de planification en matière de transport collectif. Cette intention est alimentée par les objectifs du PMAD qui visent, parmi d'autres éléments, à optimiser les effets de synergie entre le développement urbain et le développement des infrastructures de transport en commun.

La collaboration de la CMM a permis de dresser un portrait statistique et une synthèse des documents de planification en vigueur.

ENCADRÉ 02

INITIATIVES ET PROJETS INSPIRANTS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE DANS LE GRAND MONTRÉAL

En plus des projets financés dans le cadre de programmes de la Communauté, voici une liste non exhaustive de projets inspirants qui s'inscrivent dans l'esprit du PMAD et qui sont en voie de réalisation dans le Grand Montréal.

➤ Redéveloppement du centre-ville de Châteauguay

Ayant reçu l'appui des citoyens lors du « Sommet Châteauguay 2020 », le projet de redéveloppement du centre-ville de Châteauguay est un vaste chantier visant à améliorer l'environnement, à renforcer l'économie et à enrichir l'offre en équipements culturels, le tout en créant un milieu de vie à l'échelle humaine favorisant le transport collectif et actif.

Pour mener à bien ce projet, la Ville de Châteauguay a adopté, en 2012, un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour son centre-ville. Les assises (orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre) de ce programme se rapprochent des principes d'aménagement durable poursuivis par le PMAD.



Credit photo : Graph Synergie. Image fournie par la Ville de Châteauguay

➤ Urbanova à Terrebonne

Urbanova est un projet de développement visant la création d'un milieu de vie sur un immense territoire riche en cours d'eau, milieux humides et boisés. Il s'agit d'un projet d'envergure ancré dans les principes de développement durable qui marque un point de rupture avec le modèle traditionnel de banlieue axé sur l'automobile.

Le projet se distingue également par l'adoption par la Ville de Terrebonne d'une grille d'écoresponsabilité qui encadre sa vision de développement. À l'aide d'un système de pointage, la grille permet d'encourager des pratiques plus respectueuses de l'environnement et de minimiser l'impact du développement sur celui-ci.



Credit photo : Arbour Photographe. Photo fournie par la Ville de Terrebonne.

› L'Espace de la Concorde à Laval

La Ville de Laval a élaboré un concept d'aménagement pour les terrains longeant la voie ferrée, à proximité de la station de métro de la Concorde, entre les boulevards du Souvenir et des Prairies. Le concept prévoit un pôle multifonctionnel autour de la station de métro, un secteur résidentiel comprenant une variété de typologies d'habitation, ainsi qu'un parc linéaire.

Ce concept d'aménagement s'inscrit en conformité avec le programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur de la station de métro de la Concorde, élaboré en 2007. S'inspirant des principes du TOD, le PPU vise à densifier le secteur et à changer sa vocation via, notamment, la relocalisation des activités industrielles et l'intensification des usages résidentiels.



Credit: Ville de Laval.

› Pôle Roland-Therrien de Longueuil

Le pôle Roland-Therrien est un projet de redéveloppement d'un ancien secteur industriel et commercial favorisant la création d'un milieu de vie à échelle humaine articulé autour d'espaces publics de qualité et axé sur le transport en commun. Le projet s'inscrit dans la démarche du PMAD qui préconise le développement de quartiers de type TOD.

Pour y arriver, une démarche de consultation innovante a été mise sur pied, incluant un exercice en amont de la planification du secteur. La démarche se démarque également par l'adoption d'une charte de participation qui décrit les valeurs communes associées au projet ainsi que les engagements communs des diverses parties prenantes. Cette démarche permettra au final d'impliquer de manière continue des citoyens et des partenaires interpellés par le projet.



Credit: Lemay+DAA. Image fournie par la Ville de Longueuil.

INITIATIVES ET PROJETS INSPIRANTS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN DURABLE DANS LE GRAND MONTRÉAL (SUITE)

› TOD Bois-Franc de l'arrondissement de Saint-Laurent à Montréal

Gagnant 2015 du Prix des Collectivités Durables de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) dans la catégorie « aménagement de quartiers », l'arrondissement de Saint-Laurent de la Ville de Montréal a élaboré un plan d'aménagement visant une approche novatrice quant à son développement urbain. Les objectifs poursuivis par ce projet, fondés sur les principes TOD, encouragent la création d'un quartier à échelle humaine axé sur le transport collectif et actif.

Le plan d'aménagement prévoit notamment la création d'un quartier mixte autour de la gare de train actuelle et de la future gare intermodale (train/métro) Bois-Franc. Ayant à terme un potentiel de développement de plus de 6 000 logements, la planification de ce secteur vise l'émergence d'un quartier complet, dans une perspective de développement durable, qui mise notamment sur la mixité sociale, la mixité des usages et des typologies de logements et les aménagements axés sur les déplacements piétonniers et à vélo.



Credit: DAA. Image fournie par l'arrondissement Saint-Laurent de la Ville de Montréal.

LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE

Les impacts directs du PMAD sur l'aménagement de la région sont grandement tributaires du processus de conformité qui doit être réalisé dans un premier temps entre les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations et le PMAD, puis, dans un deuxième temps, entre les SAD conformes au PMAD et les outils d'urbanisme municipaux. Cette section présente des exemples d'éléments novateurs ou inspirants que les MRC ou les agglomérations du Grand Montréal ont intégrés à leur outil de planifications relativement aux objectifs 1.1 et 1.2 du PMAD.

MRC de Vaudreuil-Soulanges

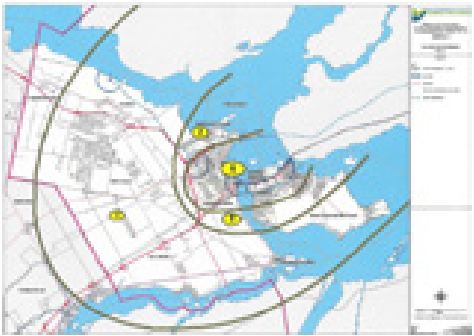
> Une application des seuils de densité qui tient compte des réalités de chaque municipalité

Afin de s'approprier les seuils minimaux de densité identifiés au PMAD, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a réalisé, à l'extérieur de ses aires TOD, une analyse de son territoire en fonction de divers paramètres tels que les densités actuelles observées, les espaces voués à une urbanisation optimale, les projections démographiques,

la localisation des services, commerces, infrastructures, les réseaux de transport routier et en commun, ainsi que les caractéristiques naturelles, environnementales, historiques et patrimoniales. Cet exercice a permis de déterminer des seuils minimaux moyens variables en fonction de trois aires de densification.

Figure 1. Seuils minimaux de densité par aire de densification retenue par la MRC de Vaudreuil-Soulanges afin de répondre aux densités inscrites au PMAD

	2011-2016	2017-2021	2022-2026	2027-2031
AIRE DE DENSIFICATION 1:				
VAUDREUIL-DORION (PARTIE CENTRE), L'ÎLE-PERROT, NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT (PARTIE NORD), PINCOURT (PARTIE NORD) ET TERRASSE-VAUDREUIL	20 LOG./HA	22 LOG./HA	24 LOG./HA	26 LOG./HA
AIRE DE DENSIFICATION 2:				
VAUDREUIL-DORION (PARTIE SUD), NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT (PARTIE CENTRE), PINCOURT (PARTIE SUD), L'ÎLE-CADIEUX ET VAUDREUIL-SUR-LE-LAC	16 LOG./HA	18 LOG./HA	20 LOG./HA	22 LOG./HA
AIRE DE DENSIFICATION 3:				
VAUDREUIL-DORION (PARTIE OUEST), NOTRE-DAME-DE-L'ÎLE-PERROT (PARTIE SUD), SAINT-LAZARE, HUDSON, POINTE-DES-CASCADES ET LES CÈDRES.	12 LOG./HA	14 LOG./HA	16 LOG./HA	18 LOG./HA
TOTAL (MOYENNE)	16 LOG./HA	18 LOG./HA	20 LOG./HA	22 LOG./HA



Source: Carte et tableau tirés du Règlement de concordance de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, 2015.

Agglomérations de Montréal et de Longueuil

› Accroître l'offre de logement social et inclure du logement social dans des projets de développement

Le PMAD affirme l'importance d'une offre résidentielle diversifiée, tant en matière de typologie que de coût, et l'importance dans les aires TOD de maintenir une offre adéquate de logements sociaux et abordables qui favorise la mixité sociale des milieux. Ces questions sont également traitées dans le projet de *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA) 2015-2020*, dont la version finale devrait être adoptée d'ici la fin du printemps 2015.

Bien que le PMAD ne présente pas de critères obligeant les MRC et les agglomérations à intégrer dans leur schéma des mesures liées à l'inclusion de logements sociaux et abordables, certains secteurs de la région ont été proactifs quant à cette question. C'est, entre autres, le cas des agglomérations de Longueuil et de Montréal.

Ainsi, afin de favoriser un habitat de qualité garant de la cohésion sociale et d'un développement social et économique optimal, le premier projet de révision du schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil évoque notamment la possibilité que les mesures suivantes soient mises de l'avant dans le cadre d'une future politique de l'habitation et du logement social :

- assurer une offre adéquate en logements sociaux et abordables bien répartie sur l'ensemble du territoire;
- mettre en place une stratégie d'inclusion de logements abordables, en particulier dans les projets d'envergure, dans les secteurs TOD et à proximité des corridors et des points d'accès au transport collectif ;
- encourager les normes urbanistiques et de construction qui permettent la réalisation d'unités de logements de qualité;

- faire des représentations auprès des gouvernements supérieurs pour accroître les pouvoirs locaux en matière de logement social et abordable et pour assurer le maintien à plus long terme des programmes subventionnés dans le but de permettre une meilleure planification des projets;
- intégrer aux outils de planification divers instruments d'urbanisme tels les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), les protocoles d'entente de développement, etc.

Le règlement de concordance adopté par l'agglomération de Montréal regroupe différentes mesures qui vont également dans ce sens. Notamment, il propose :

- d'élaborer une politique d'inclusion de logements sociaux et abordables d'ici à 2017;
- d'élaborer un programme d'acquisition foncière pour la réalisation de projets de logements sociaux;

- d'orienter les programmes de manière à soutenir la construction de logements abordables;
- d'inviter les instances publiques à considérer, au moment de se défaire d'immeubles excédentaires, la réalisation de projets incluant des logements abordables;
- de faire des représentations auprès des gouvernements de façon à :
 - obtenir des pouvoirs réglementaires en matière d'inclusion de logements abordables et de logements de dimension suffisante pour les familles;
 - pouvoir développer des outils assurant une offre résidentielle équilibrée et innovante, avec des produits familiaux et abordables, notamment à proximité des points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain;
 - assurer la reconduction des programmes d'habitation nécessaires, dont ceux permettant la conservation du parc de logements sociaux anciens, et maintenir un niveau de financement adéquat;
 - obtenir des ajustements réguliers aux programmes d'habitation afin de tenir compte des conditions de réalisation propres à l'agglomération montréalaise.

Crédit photo : Denis Tremblay/Bâtir son quartier.



MRC de Roussillon

> Instauration d'un bonus de densité pour mieux protéger le corridor forestier métropolitain sur le territoire de Léry

Afin de protéger une plus grande superficie du corridor forestier métropolitain situé dans le périmètre d'urbanisation de la municipalité de Léry et de conserver des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées, la MRC de Roussillon a opté pour une approche novatrice de type « bonus de

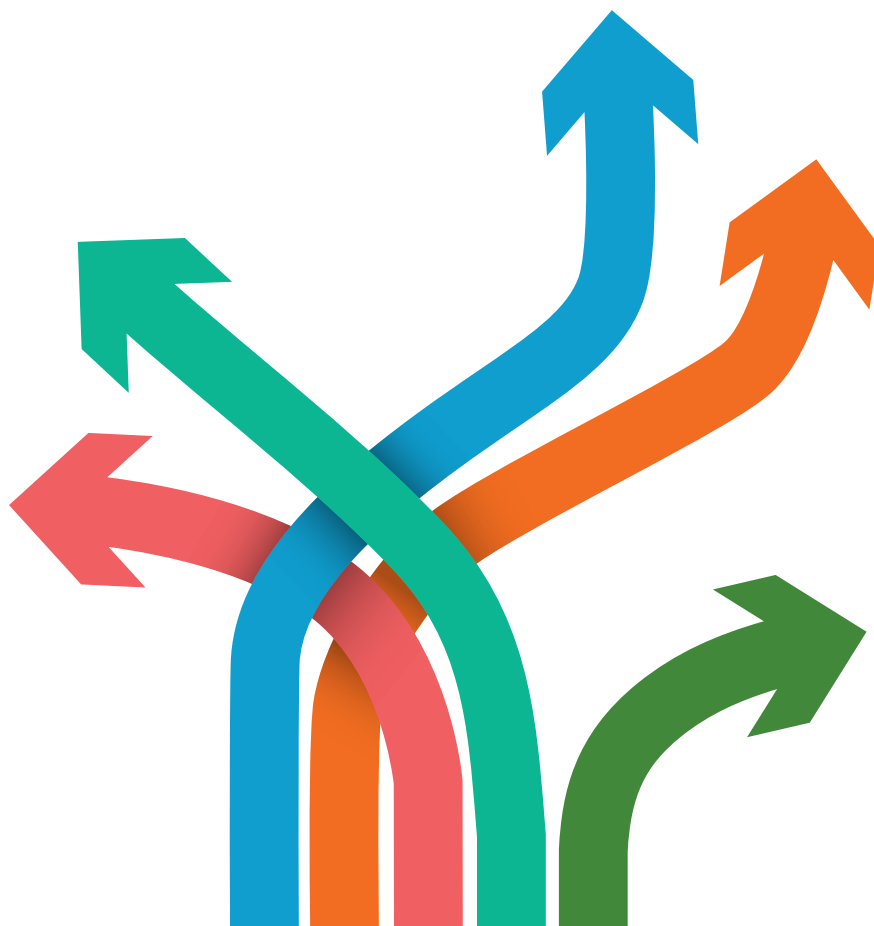
densité » qui permet l'établissement d'un plafond supérieur de densité résidentielle en échange d'un pourcentage de conservation plus élevé. Cette approche contribuera grandement à assurer le maintien de la biodiversité actuelle du secteur tout en permettant de réaliser des projets de développement résidentiel de qualité.

À titre d'exemple, une densité résidentielle de 10 logements à l'hectare est autorisée à moins de 200 m du boulevard Léry si 80 % des espèces floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées sont conservées et que 85 % des espèces arbustives et arborescentes dans l'aire d'affectation sont également conservées.

Tableau 2. Seuil de densité proposé en fonction du pourcentage de conservation, MRC de Roussillon

CRITÈRES	DENSITÉS RÉSIDENTIELLES BRUTES MAXIMALES AUTORISÉES (log./ha)					
	2	3	5	7	8,5	10
DISTANCE DU BOULEVARD DE LÉRY*	400 M	400 À 350 M	350 À 300 M	300 À 250 M	250 À 200 M	MOINS DE 200 M
CONSERVATION DES ESPÈCES ARBUSTIVE ET ARBORESCENTE DANS L'AIRE D'AFFECTATION	55 %	60 %	70 %	75 %	80 %	85 %
CONSERVATION DES ESPÈCES FLORISTIQUES MENACÉES OU VULNÉRABLES OU SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AINSI DÉSIGNÉES	55 %	60 %	65 %	70 %	75 %	80 %

*La distance est calculée à partir de l'emprise du boulevard de Léry jusqu'à la limite du lot construit à des fins résidentielles la plus éloignée.
Source : Tableau tiré du Règlement de concordance de la MRC de Roussillon, 2014.



LES INDICATEURS DE SUIVI

Afin de suivre l'avancement vers l'atteinte des objectifs 1.1 et 1.2 du PMAD, qui visent à orienter 40 % de la croissance des ménages dans les aires TOD d'ici 2031, à optimiser le développement urbain en fonction, notamment, de seuils minimaux de densité résidentielle brute, de même qu'à consolider les grands pôles économiques du Grand Montréal, nous présentons ici différents indicateurs de suivi construits à partir des données disponibles.

D'autres indicateurs seront développés au cours des prochaines années, notamment afin de mieux caractériser le développement dans les nouveaux quartiers TOD et dans les corridors de transport. En raison de la courte période qui s'est écoulée entre l'entrée en vigueur du PMAD et la réalisation de ce rapport de suivi, certaines données utilisées pour la construction de ces indicateurs ne sont pas disponibles pour la période suivant l'entrée en vigueur du PMAD. Les données disponibles les plus récentes sont toutefois présentées et pourront servir comme point de référence dans le cadre des prochains rapports de suivi du PMAD.

Indicateur

➤ Répartition des nouveaux logements par type de milieu

Les données les plus récentes compilées par la CMM en ce qui concerne la répartition des nouveaux logements par type de milieux proviennent des derniers rôles d'évaluation fournis annuellement par le Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT).

Rappelons que le PMAD vise à orienter 40 % de la croissance des ménages attendus d'ici 2031

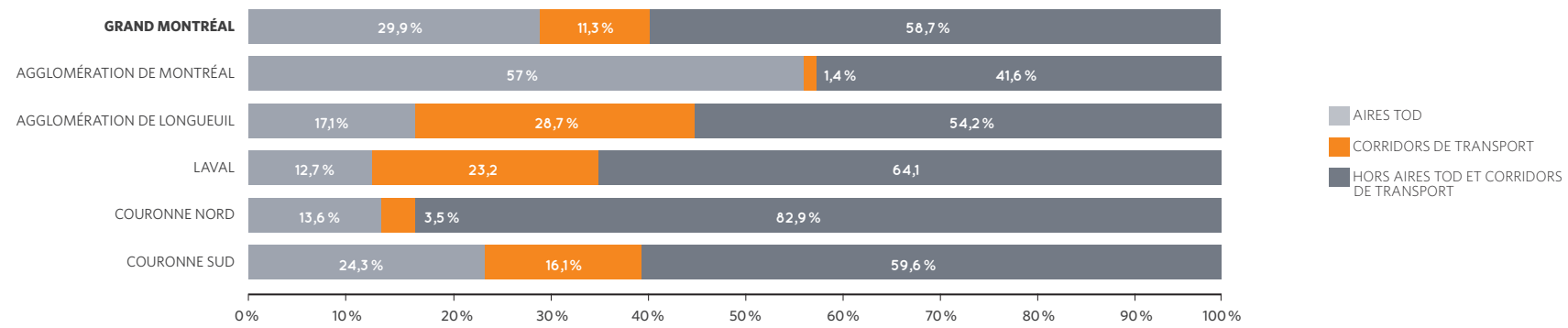
dans les aires TOD et identifie également des corridors de transport comme aires potentielles d'urbanisation et de densification.

De façon globale, en 2013, 37,7 % de l'ensemble des logements de la région sont situés dans les aires TOD et 14 % sont situés dans les corridors de transport. En ce qui concerne les nouveaux logements construits entre 2010 et 2013, 29,9 % sont situés dans les aires

TOD et 11,3 % dans les corridors de transport.

La proportion de nouveaux logements dans les aires TOD ou dans les corridors de transport présentée à la figure 2 à l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal varie notamment en fonction de la répartition des aires TOD et des corridors de transport dans la région (voir carte 3 en p. 41).

Figure 2. Répartition des nouveaux logements construits entre 2010-2013 par type de milieux (aires TOD, corridors de transport et hors aires TOD et corridors de transport), Grand Montréal et ses cinq secteurs



Source: MAMOT, rôles d'évaluation 2011 à 2014. Traitement CMM, 2015.

Indicateur

> Densité résidentielle brute des logements construits en aires TOD entre 2010 et 2013

Tous les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, actuel et projeté, sont identifiés dans le PMAD comme des aires à urbaniser suivant l'approche de planification intégrée aménagement/transport « TOD ».

Le PMAD établit des seuils minimaux de densité résidentielle brute pour les aires TOD en tenant compte de la grille de référence suivante :

SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE SELON LE TYPE DE DESSERTE (LOG./HA)			
DENSITÉ	MÉTRO-SLR	TRAIN DE BANLIEUE	TRAMWAY-BUS*
TRÈS ÉLEVÉ	150	110	80
ÉLEVÉ	110	80	60
MOYEN	80	60	40
FAIBLE	60	40	30

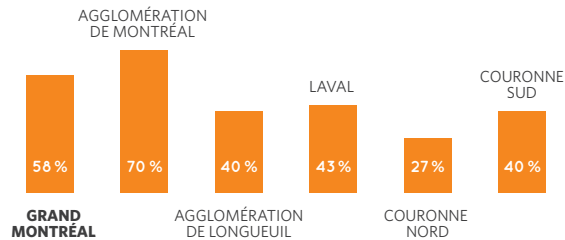
* Comprend les SRB et les axes de rabattements.
Source : CMM. Tableau 11 du PMAD.

Les données les plus récentes compilées par la CMM à partir des derniers rôles d'évaluation permettent d'estimer à 76 logements à l'hectare la densité résidentielle brute des nouveaux logements

construits dans les aires TOD entre 2010 et 2013. Il s'agit d'une densité plus élevée que celle observée pour l'ensemble des logements en aire TOD – quelle que soit leur année de construction – qui se chiffre à 53 logements à l'hectare. Bien que les exercices de conformité au PMAD ne soient pas tous complétés et que les objectifs et critères du PMAD ne se reflètent pas encore dans les outils d'urbanisme locaux, 90 des 155 aires TOD identifiées au PMAD présentent une densité résidentielle brute supérieure aux seuils minimaux prescrits par le PMAD en ce qui concerne les nouveaux logements construits entre 2010 et 2013.

Rappelons que la CMM travaille actuellement, de concert avec les municipalités concernées, à la réalisation d'exercices de planification intégrée en vue de mettre en place des quartiers TOD dans chacun des secteurs géographiques de la région. (voir l'indicateur de la p. 65)

Figure 3. Proportion des aires TOD dont la densité résidentielle brute estimée des logements construits entre 2010 et 2013 a atteint les seuils de densité prescrits par le PMAD, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques



Source : MAMOT, rôles d'évaluation 2011 à 2014. Traitement : CMM, 2015.

Tableau 3. Estimation de la densité résidentielle brute dans les aires TOD, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques

SECTEUR	DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE (LOG./HA)	
	ENSEMBLE DES LOGEMENTS SITUÉS EN AIRES TOD	LOGEMENTS CONSTRUITS EN AIRES TOD ENTRE 2010 ET 2013
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	70	146
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	28	52
LAVAL	30	62
COURONNE NORD	20	40
COURONNE SUD	16	37
GRAND MONTRÉAL	53	76

Source : MAMOT, rôles d'évaluation 2011 à 2014. Traitement : CMM, 2015.

Indicateur

> Densité brute des logements construits à l'extérieur des aires TOD entre 2010 et 2013

Le PMAD a défini, à l'extérieur des aires TOD, des seuils minimaux de densité résidentielle brute s'appliquant aux terrains vacants ou à redévelopper à des fins résidentielles compris à l'intérieur du périmètre métropolitain d'urbanisation. Pour ces espaces, des seuils minimaux de densité ont été établis à l'échelle des MRC et des agglomérations. Une approche progressive est proposée pour les MRC des couronnes Nord et Sud afin de permettre une adaptation graduelle de ces territoires à des seuils de densité plus élevés. Pour les agglomérations de Montréal et de Longueuil,

des seuils distincts ont été établis entre les parties centrales et périphériques du territoire.

Les données présentées au tableau 5 montrent une densification de l'espace résidentiel dans la grande majorité des MRC et des agglomérations de la région au cours des dernières années. Ainsi, la densité des nouveaux logements construits à l'extérieur des aires TOD entre 2010 et 2013 est plus importante (27 log./ha) que celle que l'on observe pour l'ensemble des logements hors TOD, sans égard à la période de construction (20 log./ha).

Le tableau 4 montre également que bien que les exercices de conformité au PMAD ne soient pas complétés et que les objectifs et les critères du PMAD ne se reflètent pas encore dans les outils d'urbanisme locaux, la densité brute des logements construits entre 2010 et 2013 a été supérieure à celle prescrite par le PMAD pour la période 2011-2016 dans la majorité des MRC de la région. Seules l'agglomération de Longueuil et les MRC de Mirabel, de L'Assomption et de Vaudreuil-Soulanges n'ont pas atteint ces seuils.

**QUE
REPRÉSENTE
UN HECTARE ?**

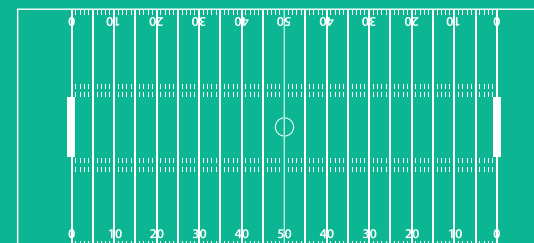
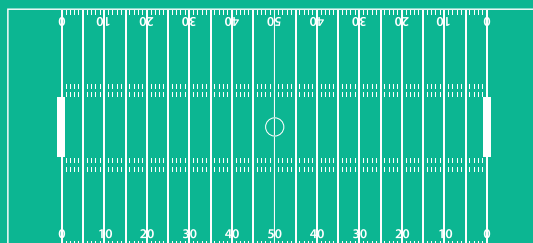


Tableau 4. Estimation de la densité résidentielle brute à l'extérieure des aires TOD, MRC et agglomérations du Grand Montréal

MRC/AGGLOMÉRATION	DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE (LOG./HA)		SEUIL MINIMAUX DE DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE HORS DES AIRES TOD 2011-2016 (LOG./HA)
	ENSEMBLE DES LOGEMENTS SITUÉS HORS DES AIRES TOD	LOGEMENTS CONSTRUITS HORS DES AIRES TOD ENTRE 2010 ET 2013	
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL - CENTRE	62	168	60
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL - HORS CENTRE	21	48	30
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL - CENTRE	25	29	35
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL - HORS CENTRE	12	17	30
LAVAL	22	37	30
DEUX-MONTAGNES (PARTIE CMM)	12	22	17
L'ASSOMPTION (PARTIE CMM)	16	18	19
LES MOULINS	12	21	18
MIRABEL	11	15	18
THÉRÈSE-DE BLAINVILLE	14	31	21
BEAUHARNOIS-SALABERRY (PARTIE CMM)	12	18	18
LA VALLÉE-DU-RICHELIEU (PARTIE CMM)	12	25	18
MARGUERITE-D'YOUVILLE	15	25	19
ROUSSILLON	15	24	17
ROUVILLE (PARTIE CMM)	12	ND	16
VAUDREUIL-SOULANGES (PARTIE CMM)	7	11	16
GRAND MONTRÉAL	20	27	-

Source : MAMOT, rôles d'évaluation 2011 à 2014. Traitement : CMM, 2015.

MÉTHODOLOGIE POUR L'ESTIMATION DU NOMBRE DE NOUVEAUX LOGEMENTS ET CELLE DES DENSITÉS RÉSIDENTIELLES BRUTES

Afin de calculer la densité résidentielle des logements pour une période donnée, il est d'abord nécessaire de connaître le nombre de nouveaux logements construits (ou ajoutés) pendant la période et la croissance de la superficie résidentielle pour le territoire étudié. Pour ce faire, les rôles d'évaluation municipale 2011 et 2014 fournis par le MAMOT sont utilisés. Les rôles présentent généralement la situation qui prévalait dans chaque territoire l'année précédente. Ainsi, le rôle 2011 offre un portrait

du parc immobilier tel qu'il était en 2010 et le rôle 2014 donne le portrait de 2013.

Afin d'estimer le nombre de nouveaux logements pour la période 2010-2013, le nombre de logements au rôle 2011 pour un territoire x est soustrait du nombre de logements sur le même territoire inscrit au rôle 2014*. La même soustraction est réalisée afin d'estimer la superficie résidentielle qui s'est ajoutée entre 2010 et 2013.

Le rapport entre l'augmentation de logements pour la période 2010-2013 et l'augmentation de la superficie résidentielle pour la même période permet d'estimer la densité nette des logements construits entre 2010 et 2013.

Afin d'estimer la densité brute à laquelle fait référence le PMAD, c'est-à-dire la densité résidentielle qui inclut les espaces voués à d'autres usages dont la rue, les parcs et les espaces publics, la superficie résidentielle est multipliée par 1,25.

NOMBRE DE LOGEMENTS EN 2013 — NOMBRE DE LOGEMENTS EN 2010

$$\left(\frac{\text{SUPERFICIE RÉSIDENTIELLE EN 2013} - \text{SUPERFICIE RÉSIDENTIELLE EN 2010}}{\text{SUPERFICIE RÉSIDENTIELLE EN 2010}} \right) \times 1,25$$

**DENSITÉ RÉSIDENTIELLE
BRUTE DES LOGEMENTS
AJOUTÉS (LOG./HA)**

*Tant pour 2011 que pour 2014, le nombre de logements est calculé à partir de l'attribut b00n de l'UEF où l'attribut b00u correspond à la catégorie résidentielle (codes 1000 à 1519 et codes 1600 à 1910).

** Tant pour 2011 que pour 2014, cette superficie correspond à l'attribut b79s de l'UEF.

Indicateur

> État d'avancement concernant la conception de projets novateurs de type TOD

La Communauté travaille actuellement de concert avec plusieurs municipalités afin de les soutenir dans des études ou l'élaboration d'une planification détaillée visant la conception de projets novateurs qui applique les principes évoqués au critère 1.1.3 du PMAD portant sur l'aménagement des aires TOD.

Six projets de planification détaillée sont en cours de réalisation dans le cadre de l'aide financière conjointe accordée par la CMM et le gouvernement du Québec.

Après avoir réalisé un diagnostic et, dans certains cas, un énoncé de vision ou un audit stratégique, les villes de Candiac, de Repentigny, de Deux-Montagnes, de Longueuil et de Montréal ont entrepris des travaux en vue, notamment, de se doter d'un plan directeur, d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) ou d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE). Des exercices de consultation publique, des rencontres thématiques et des séances d'idéation ont, dans certains cas, été menés afin de permettre aux parties prenantes d'obtenir de l'information et de participer aux démarches en cours.

Par ailleurs, à l'hiver et au printemps 2015, le comité exécutif de la Communauté a également résolu d'accorder une aide financière dans le cadre de son programme TOD à d'autres municipalités en vue de réaliser un exercice de planification détaillée ou diverses études favorisant des projets novateurs de type TOD. Ainsi, onze autres projets s'amorcent et se réaliseront prochainement.

Tableau 5. État d'avancement concernant la conception de projets novateurs de type TOD

PROJET	APPROBATION D'UNE AIDE FINANCIÈRE PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF DE LA COMMUNAUTÉ	SIGNATURE D'UNE CONVENTION DE FINANCEMENT	RÉALISATION DES LIVRABLES
STATION NAMUR			
GARE CANDIAC			
GARE REPENTIGNY			
GARE DEUX-MONTAGNES			
GARE SAINT-HUBERT			
GARE MONT-SAINT-HILAIRE			
GARE SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE			
GARE SAINTE-THÉRÈSE			
GARE MASCOUCHE			
TERMINUS SAINTE-JULIE			
STATIONNEMENT INCITATIF CHÂTEAUGUAY			
STATIONNEMENT INCITATIF PANAMA (ARRÊT PROJETÉ SLR BROSSARD)			
GARE McMASTERVILLE			
STATION ASSOMPTION			
FUTURES STATIONS ANJOU/LANGELIER			
STATION DE LA CONCORDE			
STATION CARTIER			

 RÉALISÉ

 EN COURS

 NON ENTAMMÉ

Source : CMM, 2015.

Indicateur

➤ Proportion des logements locatifs et des logements sociaux et abordables dans les aires TOD et les corridors de transport

Tout en cherchant à favoriser un développement urbain dans les aires TOD ainsi que dans les corridors de transport, le PMAD met en lumière l'importance de tenir compte de la mixité sociale dans le développement de ces espaces.

Une des mesures permettant de préserver ou de favoriser la mixité sociale est d'encourager la présence de logements locatifs ou de logements sociaux et abordables, qui pourront convenir

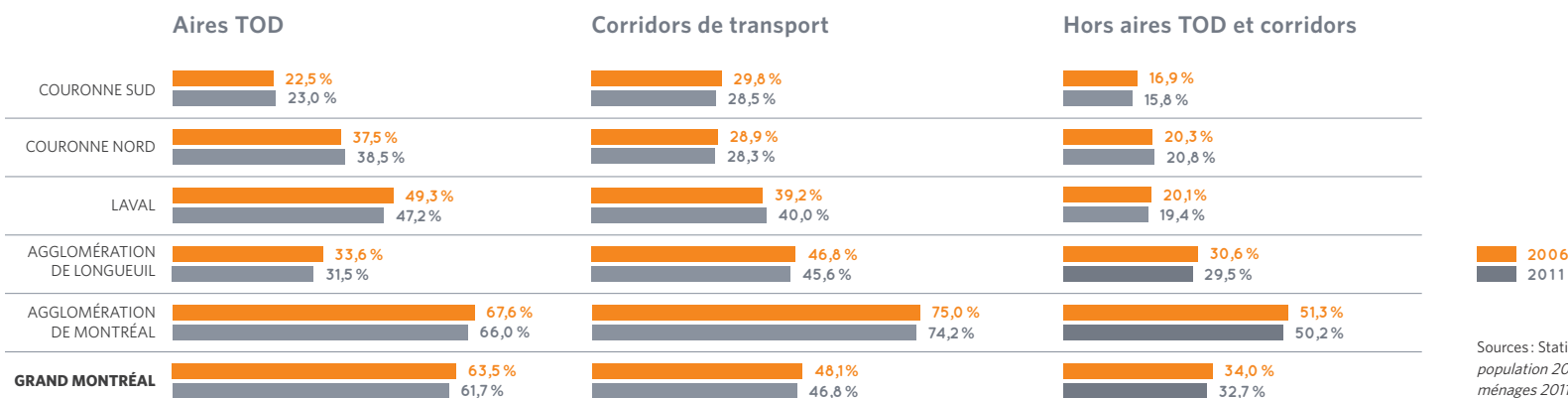
notamment aux ménages dont la situation financière ne permet pas l'accès à la propriété.

Actuellement, dans chacun des cinq secteurs du Grand Montréal, la proportion de logements locatifs sur l'ensemble des logements est supérieure dans les aires TOD et dans les corridors de transport que dans le reste du territoire. Tant dans les aires TOD que dans les corridors de transport, la proportion de logements locatifs demeure relativement élevée,

bien que l'on observe des différences marquées entre l'agglomération de Montréal et les quatre autres secteurs géographiques de la région. Par exemple, la proportion de logements locatifs en aires TOD passe de 66 % dans l'agglomération de Montréal à 23 % dans la couronne Sud.

À l'image de ce que l'on observe à l'échelle de l'ensemble du Grand Montréal, la proportion de logements locatifs tend toutefois à diminuer au

Figure 4. Proportion de logements locatifs sur l'ensemble des logements occupés en aires TOD, dans les corridors de transport et hors aires TOD et corridors, 2006 et 2011



Sources : Statistique Canada, Recensement de la population 2006 et Enquête nationale auprès des ménages 2011. Traitement : CMM, 2015.

cours des dernières années dans les aires TOD et les corridors de transport. Cette situation s'explique par la diminution des mises en chantier de logements locatifs. Depuis 2010, seulement 14 % de l'ensemble des mises en chantier résidentielles dans le Grand Montréal sont des logements locatifs. Dans une optique de mixité sociale, cette situation est préoccupante, en particulier pour les aires TOD et les corridors de transport encore peu développés ou qui feront prochainement l'objet d'un processus de redéveloppement.

En ce qui concerne plus spécifiquement les logements sociaux et abordables, ils représentent, dans les secteurs géographiques autres que l'agglomération de Montréal, entre 1% et 4% de l'ensemble des logements en aires TOD et dans les corridors de

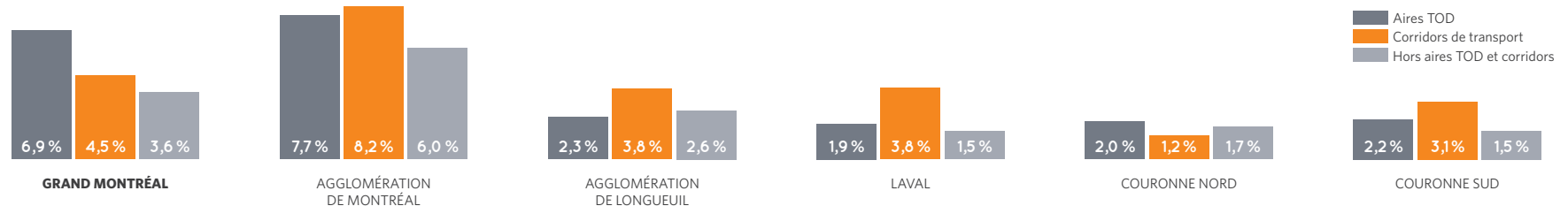
transport. Dans l'agglomération de Montréal, la proportion de logements sociaux et abordables parmi l'ensemble des logements situés dans les aires TOD et dans les corridors de transport est respectivement de 7,7% et de 8,2%. Ces plus fortes proportions de logements sociaux et abordables observées dans l'agglomération de Montréal s'expliquent notamment par le fait que ce secteur concentre près de 80% de tous les logements sociaux et abordables de la région.

Bien que la proportion des logements sociaux et abordables sur l'ensemble des logements dans les aires TOD (6,9%) et dans les corridors de transport (4,5%) soit relativement faible, elle est toutefois plus élevée que dans le reste du territoire du Grand Montréal (3,6%). À l'échelle des cinq secteurs de la région, seule l'agglomération de Longueuil affiche une

part de logements sociaux et abordables légèrement moins élevée dans les aires TOD qu'à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport, et seule la couronne Nord affiche une part de logements sociaux et abordables moins élevée dans les corridors de transport qu'à l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport.

À noter que le *Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), 2015-2020*, qui sera soumis pour adoption au conseil de la Communauté à la fin du printemps 2015, prévoit, en lien avec les objectifs du PMAD, de mettre en œuvre une stratégie assurant la pérennité et le développement de logements sociaux et abordables dans les aires TOD et le long des corridors de transport.

Figure 5. Proportion des logements sociaux et abordables sur l'ensemble des logements occupés en aires TOD, dans les corridors de transport et hors aires TOD et corridors, 2010-2012



Sources : (1) Logements occupés : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages 2011*.

(2) Logements sociaux et abordables : SCHL, SHQ, SHDM, Ville de Montréal et CHJM. Données fournies à la CMM en 2010 et 2012. Traitement : CMM, 2015.

Les plus récentes données de projections des ménages issues du scénario de référence de l'édition 2014 des estimations démographiques de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) nous apprennent que le Grand Montréal devrait compter 1 894 100 ménages en 2031. Il en comptait 1 567 700 en 2011. Il s'agit donc d'une augmentation de 326 400 ménages entre 2011 et 2031.

Ces nouvelles données s'inscrivent en continuité avec les projections présentées dans l'édition 2009 des estimations démographiques de l'ISQ, lesquelles ont été utilisées dans le cadre de l'élaboration du PMAD. En effet, à cette époque, la croissance projetée du nombre de ménages pour la période 2011-2031 était de 319 400, soit 7 000 ménages de moins que les projections plus récentes.

Cet écart entre les projections de l'édition 2009 et 2014 de l'ISQ est essentiellement dû à une révision à la hausse de la croissance projetée du nombre de ménages pour la période 2011-2016 (+ 98 600 ménages dans l'édition 2009 contre + 105 700 dans l'édition 2014).

À l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, l'édition 2014 prévoit une augmentation du nombre de ménages entre 2011-2031 légèrement plus élevée que pour l'édition 2009 pour l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil et pour Laval. La croissance démographique dans la couronne Nord est toutefois revue à la baisse et la croissance dans la couronne Sud demeure stable comparativement aux projections de l'édition 2009.

Il est estimé que les espaces vacants et à redéveloppement compris à l'intérieur du périmètre métropolitain peuvent accueillir l'ensemble de ces nouveaux ménages, en considérant la densité prescrite au PMAD.

Figure 6. Croissance estimée du nombre de nouveaux ménages dans le Grand Montréal pour la période 2011-2031 selon les éditions 2009 et 2014 des projections démographiques de l'ISQ

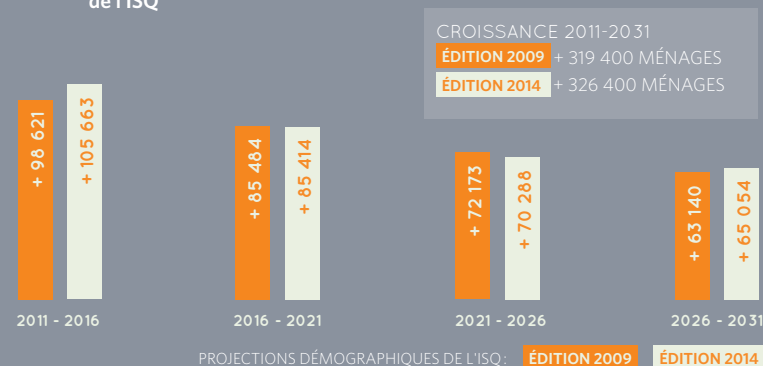
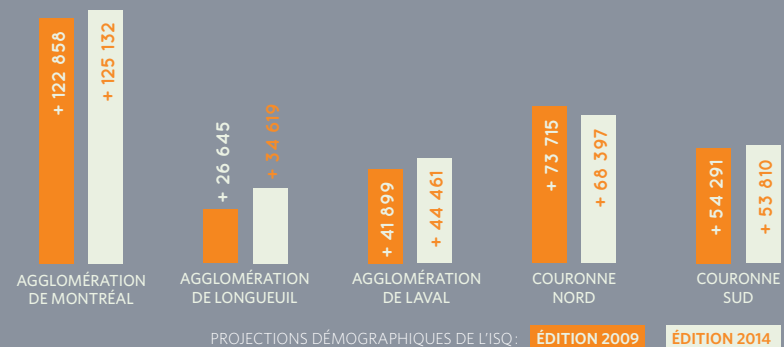


Figure 7. Croissance estimée du nombre de nouveaux ménages pour la période 2011-2031 selon les éditions 2009 et 2014 des projections démographiques de l'ISQ, cinq secteurs du Grand Montréal



Source : ISQ, *Perspectives démographiques du Québec et des régions*, édition 2009 et 2014. Scénario de référence
Traitement : CMM, 2015.



Indicateur

> Part de l'emploi concentré dans les pôles économiques

Le Grand Montréal regroupe neuf grands pôles économiques identifiés par le PMAD : le centre-ville de Montréal, le pôle Saint-Laurent/Dorval, le pôle Anjou, le pôle Laval, le pôle Longueuil, le pôle Université de Montréal, le pôle Marché central, le pôle Port de Montréal/Hochelaga et le pôle Aéroport de Mirabel.

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. Le PMAD mise sur la consolidation de ces pôles économiques de façon à protéger et à mettre en valeur les acquis en termes d'infrastructures et

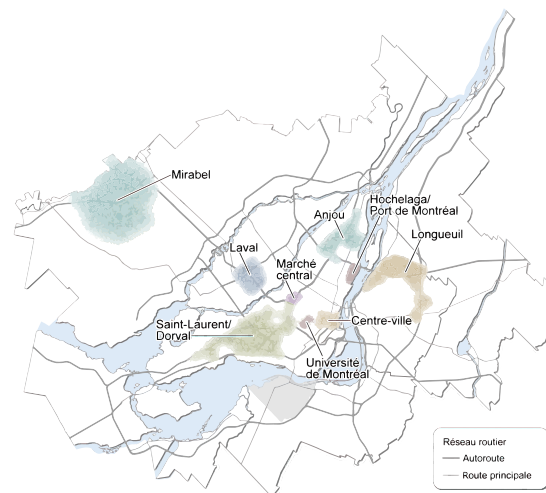
d'activités économiques majeures essentielles à la compétitivité du Grand Montréal.

Entre 2006 et 2011, années les plus récentes pour lesquelles les données sont disponibles, la part de l'emploi métropolitain dans les pôles économiques a légèrement diminué, passant de 36,7 % à 35,5 %.

Cette situation s'explique par une légère augmentation de l'emploi à l'extérieur des pôles économiques combinée à une stagnation de l'emploi dans les pôles économiques. À l'extérieur des pôles économiques, le nombre d'emplois est passé de 1,08 M en 2006 à 1,14 M en 2011, alors que dans les pôles économiques

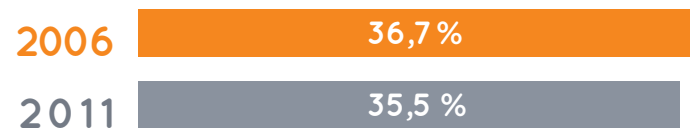
l'emploi est demeuré relativement stable, passant de 627 300 emplois à 626 200 emplois.

Lorsque l'on observe la situation à l'échelle de chacun des pôles économiques, on constate que le nombre d'emplois a stagné ou a légèrement baissé dans tous les pôles à l'exception du centre-ville de Montréal, où le nombre d'emplois est passé de 243 600 emplois en 2006 à 251 800 emplois en 2011.

Carte 5. Pôles économiques du Grand Montréal

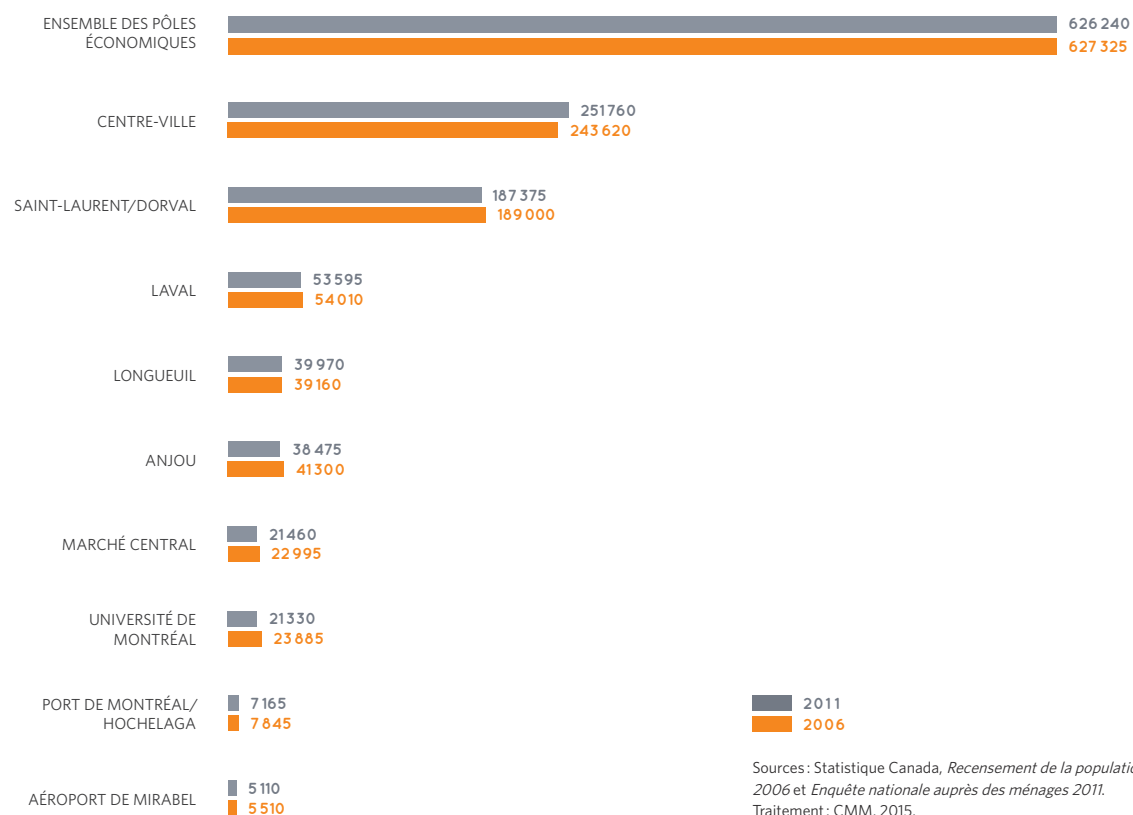
Source : CMM, 2015.

Figure 8. Proportion des emplois du Grand Montréal localisés dans les pôles économiques, 2011

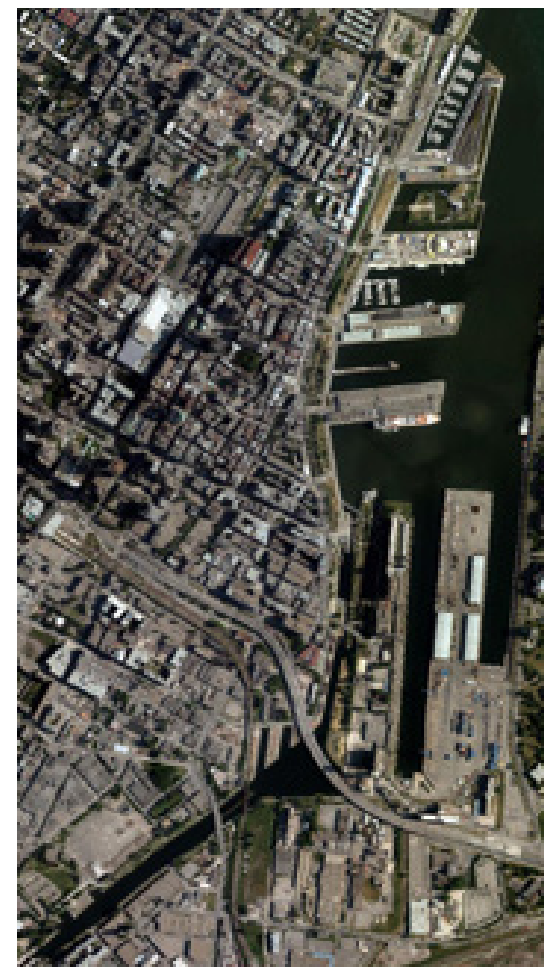


Sources : Statistique Canada, *Recensement de la population 2006 et Enquête nationale auprès des ménages 2011*.
Traitement CMM, 2015.

Figure 9. Emplois dans les pôles économiques du Grand Montréal, 2006-2011



Sources : Statistique Canada, *Recensement de la population 2006* et *Enquête nationale auprès des ménages 2011*.
Traitement : CMM, 2015.

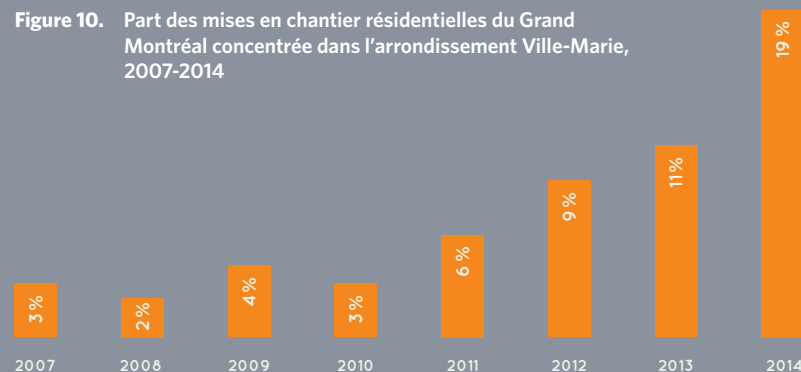


En plus d'être le principal pôle d'emplois et le cœur économique de la région, le centre-ville de Montréal connaît un boom immobilier important depuis quelques années. Le nombre de projets situés dans l'arrondissement de Ville-Marie, qui regroupe le centre-ville, s'est multiplié depuis quelques années, qu'il s'agisse d'unités résidentielles, d'espaces commerciaux ou à bureaux ou de chambres d'hôtels. Uniquement en termes résidentiels, ce sont plus de 10 000 logements qui se sont ajoutés sur ce territoire entre 2007 et 2014. Pour cette dernière année, 19 % des nouveaux logements de la région ont été construits dans l'arrondissement Ville-Marie.

Parmi les projets d'envergure actuellement en cours au centre-ville, on retrouve de grands projets immobiliers tels que l'Icône, la phase 1 du 21^e Arrondissement, L'Avenue, la Tour des Canadiens et la tour Windsor. À cela s'ajoutent les projets structurants pour l'arrondissement et la métropole que sont le CHUM et le futur réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Afin d'encadrer de manière cohérente le développement sur son territoire, l'arrondissement a élaboré plusieurs programmes particuliers d'urbanisme (PPU) dans les dernières années et a réalisé de nombreux projets d'aménagement du domaine public, permettant ainsi de redynamiser le centre-ville. L'arrondissement a également élaboré un cadre de révision des hauteurs et des densités du centre-ville, lequel a été adopté par le conseil municipal en juin 2012. Ces différentes interventions urbanistiques permettent notamment d'améliorer l'expérience urbaine et de stimuler la construction sur plusieurs terrains vacants et stationnements de surface au centre-ville.

Figure 10. Part des mises en chantier résidentielles du Grand Montréal concentrée dans l'arrondissement Ville-Marie, 2007-2014



Source : SCHL, *Relevé des mises en chantier* 2007 à 2014.
Traitement : CMM, 2015.



OBJECTIF



FAVORISER UNE OCCUPATION OPTIMALE DE LA ZONE AGRICOLE EN AUGMENTANT LA SUPERFICIE DES TERRES EN CULTURE

Dans le Grand Montréal, en périphérie des espaces urbanisés de la région, s'étend une zone agricole d'une superficie de 220 400 hectares qui couvre 58 % de la superficie terrestre totale de la région.

Grâce à la qualité des sols que l'on y retrouve, à des conditions climatiques parmi les plus favorables au Québec, à la proximité d'un marché important de consommateurs et à la présence de nombreuses

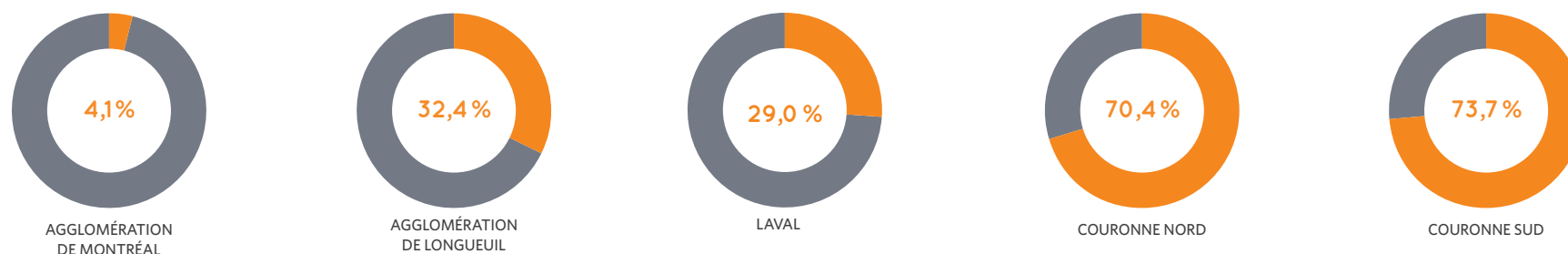
entreprises liées à l'industrie agroalimentaire, l'activité agricole dans le Grand Montréal est particulièrement dynamique. Toutefois, à l'image de ce que l'on observe dans la plupart des régions métropolitaines, la zone agricole est confrontée aux pressions exercées par le développement urbain.

Considérant l'importance des activités agricoles et agroalimentaires sur le territoire métropolitain, le

PMAD entend favoriser la réalisation, par les MRC et les agglomérations, d'outils de développement et de mise en valeur de la zone agricole.

Par ailleurs, le PMAD établit une cible de croissance de 6 % de la superficie des terres en culture du Grand Montréal d'ici 2031. Une grande partie de cette croissance des terres en culture pourrait être atteinte par la remise en culture de terres en friche.

Figure 11. Part du territoire terrestre des cinq secteurs du Grand Montréal couvert par la zone agricole protégée, 2014



Source : CPTAQ, *Rapport annuel 2014*, compilation spéciale. Traitement : CMM, 2015.

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

Afin d'appuyer l'atteinte de l'objectif 1.3 du PMAD, qui vise à favoriser une occupation optimale de la zone agricole en augmentant la superficie des terres en culture, la Communauté a réalisé un ensemble d'actions depuis l'entrée en vigueur du PMAD, dont les plus significatives sont présentées ci-dessous.

› Soutien à l'élaboration de plans de développement de la zone agricole (PDZA)

En lien avec l'intention énoncée dans le PMAD de favoriser la réalisation d'outils de développement et de mise en valeur de la zone agricole, la Communauté s'est associée financièrement, en juin 2012, au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) et au ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) pour soutenir les MRC et les agglomérations dans l'élaboration de plans de développement de la zone agricole (PDZA). L'aide financière conjointe de la Communauté et du gouvernement du Québec s'élève à 25 000 \$ par MRC ou agglomération. Étant donné que la MRC de Roussillon avait déjà complété son PDZA au moment de la mise en

place du programme d'aide, il a été convenu que la somme allouée servirait à la mise en œuvre d'une des actions ciblées.

En plus de cette aide financière, la Communauté a fourni, depuis 2012, un soutien technique aux MRC et aux agglomérations pour l'élaboration de leur PDZA. Elle a notamment participé à plusieurs rencontres régionales, mis sur pied un comité de pilotage métropolitain sur lequel siégeaient des représentants des MRC, des agglomérations, de l'Union des producteurs agricoles, du MAPAQ et du MAMOT afin d'alimenter les réflexions, et a mis sur pied un comité technique pour approfondir certaines thématiques.

De plus, à l'automne 2012, la Communauté a réalisé, conjointement avec le MAPAQ, une série de portraits statistiques agricoles⁴ permettant de soutenir les MRC et les agglomérations dans l'élaboration harmonisée de leur PDZA.

En date d'avril 2015, parmi les 14 MRC et agglomérations présentes sur le territoire du Grand Montréal :

- Huit MRC ou agglomérations ont terminé leurs travaux et ont adopté leur PDZA. Il s'agit des MRC de L'Assomption, de Marguerite-d'Youville, de Mirabel, de Thérèse-De Blainville, de Vaudreuil-Soulanges, de Rouville, de Beauharnois-Salaberry et de l'agglomération de Longueuil.

⁴ Les portraits statistiques agricoles des MRC et agglomérations du Grand Montréal sont disponibles sur cette page : <http://cmm.qc.ca/fr/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/agriculture/>

- Deux MRC ou agglomérations prévoient adopter leur PDZA d'ici la fin l'automne 2015. Il s'agit de Laval et de l'agglomération de Montréal.
- La MRC de Roussillon, qui avait déjà complété son PDZA en 2010 dans le cadre des projets-pilotes du MAPAQ, a réalisé et adopté un

plan d'affaires visant à établir un modèle de conservation de terres à vocation agricole sur son territoire.

- La MRC Les Moulins a commencé ses travaux et prévoit adopter son PDZA à l'automne 2015.
- La MRC de Deux-Montagnes n'a pas encore

complété l'élaboration de son plan de travail.

- La MRC de La Vallée-du-Richelieu, qui a plutôt choisi de réaliser son propre outil régional de développement et de mise en valeur de la zone agricole pour l'été 2015, n'est pas admissible à l'aide financière conjointe.

➤ Tenue des deux premiers forums métropolitains sur la mise en valeur de la zone et des activités agricoles

Le 1^{er} novembre 2012 a eu lieu le premier Forum métropolitain sur la mise en valeur de la zone et des activités agricoles. Des représentants du MAPAQ, du MAMROT, de l'Union des producteurs agricoles (UPA), de la Communauté, des MRC et des municipalités, ainsi que des agronomes, des journalistes, des universitaires et des professionnels en agriculture durable ont discuté des enjeux et des préoccupations auxquels fait face l'agriculture périurbaine et urbaine du Grand Montréal.

Plus d'une centaine de participants, élus et professionnels, ont ainsi assisté à l'événement.

Les réflexions des différents représentants ont mis en lumière l'ensemble des mutations sociales, économiques et environnementales dont il importe de tenir compte afin de mettre en valeur la zone et les activités agricoles.

Ce premier forum s'étant avéré un succès, la Communauté a organisé un second Forum métropolitain portant sur la mise en valeur de la zone et des activités agricoles le 6 septembre 2013. À cette occasion, une quinzaine de conférenciers d'horizons variés ont présenté différentes problématiques liées à diverses thématiques

agricoles telles que l'agroforesterie, la remise en culture de friches ou la mise en marché des produits agricoles.

Plus de 120 personnes se sont réunies à l'occasion de ce deuxième forum qui a favorisé des échanges concernant plusieurs enjeux liés à l'agriculture métropolitaine. Quatre ateliers ont eu lieu au cours desquels des pistes de réflexion et d'action pour soutenir le développement de l'agriculture sur le territoire du Grand Montréal ont été énoncées.

› Élaboration d'un plan d'action métropolitain de mise en valeur des activités agricoles



1^{er} Forum : <http://cmm.qc.ca/evenements/forum-agricoles-2012/>

2^e Forum : <http://cmm.qc.ca/evenements/forum-agricoles-2013/>

Dans le cadre des travaux de soutien à l'élaboration de plans de développement de la zone agricole (PDZA), les différents partenaires ont fait valoir qu'un certain nombre d'enjeux liés à la mise en valeur de la zone agricole auraient intérêt à être évalués et résolus à l'échelle métropolitaine et non uniquement à celle des MRC et des agglomérations.

En janvier 2014, afin de répondre aux demandes formulées par les partenaires, le comité exécutif de la Communauté a confié au comité consultatif agricole le mandat d'élaborer un plan d'action métropolitain de mise en valeur des activités agricoles, complémentaire aux outils régionaux en cours d'élaboration.

En juin 2014, un projet de plan d'action était envoyé aux partenaires concernés afin de recueillir leurs commentaires. La proposition de plan d'action comprenait cinq parties :

- un portrait statistique du territoire agricole métropolitain et de ses activités;
- un diagnostic du territoire agricole et de ses activités sous la forme d'une analyse « forces, faiblesses, contraintes et opportunités »;
- une identification des enjeux agricoles métropolitains;
- un énoncé de vision du plan métropolitain de mise en valeur des activités agricoles;
- une série d'actions et de moyens de mise en œuvre du plan.

À l'automne 2014, les partenaires ont transmis à la Communauté des mémoires sur le projet de plan d'action métropolitain et deux périodes d'échanges ont eu lieu. Les travaux se poursuivent et le plan d'action métropolitain devrait être complété pour juin 2015.

LES BONS COUPS DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE AGRICOLE (PDZA)

Dans le cadre de l'objectif 1.3 qui vise à favoriser une occupation optimale de la zone agricole en ciblant une augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine, le PMAD invite les MRC et les agglomérations à développer des outils régionaux de développement et de mise en valeur de la zone agricole.

Dans cette section, nous présentons quelques éléments inspirants qui ont été intégrés aux plans de développement de la zone agricole (PDZA) adoptés par les MRC et les agglomérations de la région.

PDZA de la MRC de Mirabel

> Mise en valeur des secteurs agricoles moins dynamiques

Dans le cadre de son PDZA, la MRC de Mirabel a effectué une étude visant à identifier et à mieux caractériser les secteurs agricoles moins

dynamiques de son territoire. Cette étude s'est appuyée sur une lecture croisée de plusieurs données dont les terres en friche, la qualité des sols, la localisation et la concentration des exploitations agricoles, les éléments naturels (boisés, espèces fauniques et floristiques) ainsi que la présence d'usages autres que l'agriculture en zone agricole. À la suite de cette étude, le PDZA de la MRC de Mirabel prévoit élaborer un plan d'action visant la mise en valeur des secteurs de moindre dynamisme dans le but d'accroître les surfaces exploitées ou cultivées à des fins agricoles. Ce plan permettra de préciser la limite de ces secteurs afin d'identifier des zones d'interventions prioritaires et de déterminer les créneaux potentiels de remise en valeur, dont l'agroforesterie. L'identification des secteurs propices au développement de l'agriculture biologique est également prévue.

PDZA de l'agglomération de Longueuil

> Poursuite du projet Éco-Territoire 21

L'agglomération de Longueuil étant située dans un bassin versant dit « dégradé » en vertu du *Règlement sur les exploitations agricoles* (REA) du gouvernement du Québec, entré en vigueur en juin 2002, certaines contraintes réglementaires existent en ce qui a trait à la remise en culture des terres en friche sur son territoire.

Pour tenter de remédier à cette problématique, l'agglomération de Longueuil identifie comme mesure de son PDZA, la poursuite du projet Éco-Territoire 21, qui propose un modèle agricole adapté au contexte prévalant dans un bassin versant dégradé. En jachère depuis plusieurs années, l'Éco-Territoire 21 dispose de tous les éléments pour devenir un lieu éducatif vivant comprenant

de nouveaux modèles agricoles, des techniques d'agriculture à faible impact environnemental, des outils de concertation et de planification territoriale, la redéfinition du rôle de l'agriculteur, la connaissance de la nature et de l'agriculture, etc. Ce projet vise à démontrer qu'il est possible de remettre en culture des terres en friche tout en minimisant les impacts sur l'environnement.

Deux lots de la Ville de Longueuil sont visés par le projet. Pour ces deux parcelles, les analyses agronomiques ont déjà été réalisées. À terme, l'Éco-Territoire 21 devrait contribuer au développement d'une agriculture écologique de proximité, favoriser la diffusion de connaissances en production biologique, proposer des solutions novatrices pour répondre aux besoins des producteurs et sensibiliser la population aux enjeux environnementaux de la production agricole.

PDZA de la MRC de Vaudreuil-Soulanges

> Protection et mise en valeur du paysage et du patrimoine bâti agricole

En plus d'une vocation productive, le PDZA de la MRC de Vaudreuil-Soulanges reconnaît plusieurs rôles à l'agriculture. Ces rôles peuvent, à titre d'exemple, être associés au paysage, à l'environnement, à l'éducation ou au récréotourisme.

Un portrait réalisé dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement identifie une perte du patrimoine bâti agricole. Par conséquent, le PDZA intègre une mesure visant à poursuivre le projet d'inventaire des bâtiments agricoles et des paysages culturels initié par le schéma d'aménagement révisé. Une identification exhaustive des bâtiments et des paysages agricoles ayant une valeur patrimoniale est prévue dans le but de redéfinir les connaissances entourant ce patrimoine et d'en favoriser la conservation, la protection, la mise en valeur et la diffusion.

PDZA de la MRC de L'Assomption

> Mise en œuvre d'une plateforme d'excellence en agriculture

Bien que l'agriculture de la MRC de L'Assomption dispose d'un éventail intéressant de productions, les données du portrait agricole réalisé dans le cadre du PDZA sous-tendent des potentiels de consolidation et de développement pour de nouvelles productions animales et végétales.

Afin d'explorer ce potentiel, la MRC de L'Assomption a ciblé dans son PDZA une mesure visant la mise en place d'une plateforme d'excellence en agriculture. Cette plateforme permettra de mener une veille stratégique sur les tendances, les innovations et le développement de créneaux en matière agricole, et d'établir un programme d'accompagnement pour les producteurs agricoles.

Par cette mesure, le PDZA de la MRC de L'Assomption vise la diversification des activités agricoles et des modèles de production, les circuits courts, l'agrotourisme et l'agroalimentaire, et ce, dans un contexte où le marché métropolitain évolue

au rythme des attentes (produits locaux, créneaux, biologiques, etc.) d'une pluralité de consommateurs.

Par ailleurs, la MRC souhaite également faire valoir de nouvelles occasions d'affaires ou de nouvelles façons de faire pour enrichir la culture entrepreneuriale des exploitations agricoles de son territoire. Par exemple, le développement de différentes formes de circuits courts et de l'agrotourisme peuvent s'inscrire en complémentarité aux activités agricoles dites traditionnelles. En plus de consolider les liens entre les consommateurs urbains et les producteurs, le développement de ce type d'activité a pour but de stimuler l'économie (transformateur et distributeur alimentaire) et de consolider l'offre touristique de la MRC.



Plusieurs projets inspirants en matière d'agriculture métropolitaine ont été réalisés dans la région au cours des dernières années et s'inscrivent dans l'esprit du PMAD. C'est le cas du marché public de Longueuil et des Fermes Lufa.

> Le marché public de Longueuil

Lieu d'échanges et d'informations, le marché public permanent de Longueuil, né en 2012, est plus qu'un simple espace commercial. Le marché propose une offre diversifiée de produits alimentaires par l'entremise de kiosques maraîchers, de boutiques alimentaires spécialisées et de restaurateurs.

Ouvert à l'année, le marché permet, de par sa proximité à la zone agricole de l'agglomération, d'offrir une vitrine aux agriculteurs de la région. Il permet ainsi de concilier les activités des milieux urbains avec la pérennité et la valorisation de la zone agricole.



Credit photo : Alain Chastellas. Photo fournie par la Ville de Longueuil.

> Fermes Lufa

Fondées en 2009, les Fermes Lufa sont constituées de deux serres commerciales, l'une à Montréal et l'autre à Laval, d'une superficie totale de près de 7000 m² d'espaces cultivables. Près de 200 tonnes de nourriture sont produites chaque année, le tout sans la nécessité de terrains supplémentaires pour la production.

Ce projet permet notamment de créer des circuits courts alimentaires, de réduire les émissions de gaz à effet de serre engendrées par le transport des aliments et de diminuer l'effet d'îlots de chaleur.



Credit photo : Les fermes Lufa.

LES INDICATEURS DE SUIVI

Afin de suivre l'avancement vers l'atteinte de l'objectif 1.3 du PMAD qui vise à augmenter de 6 % la superficie globale des terres en culture du Grand Montréal d'ici 2031, nous présentons ici les données les plus récentes concernant les superficies cultivées, les superficies des terres à vocation forestière et les superficies de terres en friche.

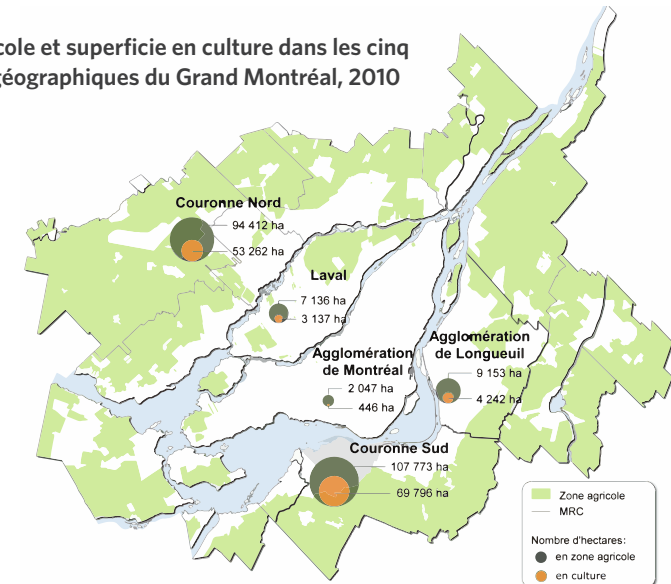
Indicateur

➤ Croissance de la superficie des terres en culture

Selon les données les plus récentes provenant des fiches d'enregistrement du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), 59,4 % de la zone agricole du Grand Montréal était cultivée, ce qui représente 130 882 hectares⁵, dont une grande majorité (90 367 ha) est consacré à la culture de céréales et de protéagineux. En plus des terres en culture, la superficie de la zone agricole est occupée par des bâtiments agricoles ou d'élevage, des terres boisées, des cours d'eaux, des milieux humides, des aires protégées, des friches agricoles ou différents usages non agricoles (résidences le long des rangs, infrastructures routières et ferroviaires, projets institutionnels et d'utilité publique, lignes de transport

En raison de la courte période s'étant écoulée entre l'entrée en vigueur du PMAD et la réalisation de ce rapport, certaines données utilisées pour l'élaboration de ces indicateurs ne sont pas disponibles pour la période suivant l'entrée en vigueur du PMAD. Les données les plus récentes sont toutefois présentées ici. Elles pourront servir de point de référence dans le cadre des prochains rapports de suivi du PMAD.

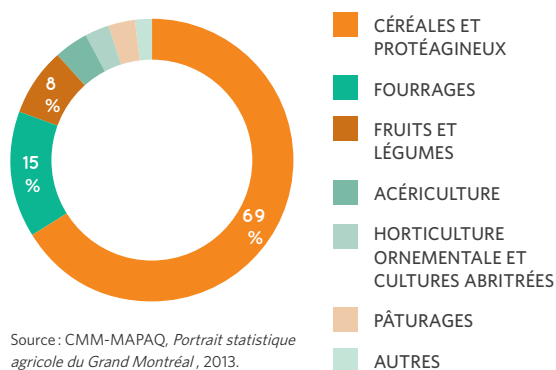
Carte 6. Zone agricole et superficie en culture dans les cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, 2010



Sources : CPTAQ, *Rapports annuels 2010*; MAPAQ, Enregistrement des exploitations agricoles du Québec, 2004 (mise à jour de janvier 2005) et 2010 (mise à jour de juillet 2012).

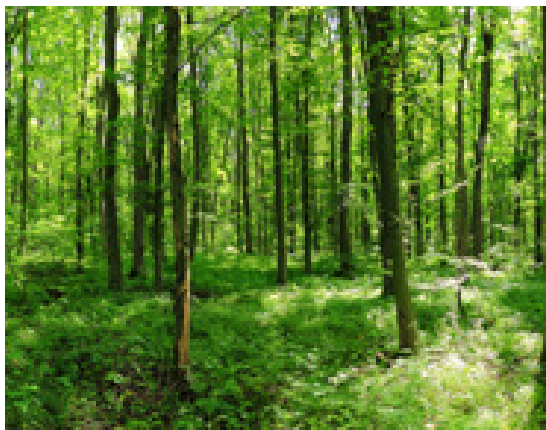
⁵ Contrairement aux superficies en culture totale présentées dans le *Portrait statistique agricole du Grand Montréal* réalisé par la Communauté et le MAPAQ et publié en avril 2013, les superficies présentées ici incluent les terres vouées à l'acériculture.

Figure 12. Répartition de la superficie en culture du Grand Montréal par type de culture, 2010



Indicateur

> Superficie des terres à vocation forestière



Bien que souvent distinguées des activités strictement agricoles, les activités sylvicoles sont considérées au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec* comme faisant partie intégrante de l'agriculture.

Les données du tableau 7 présentent le nombre de producteurs forestiers reconnus par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) ainsi que la superficie de leurs terres enregistrées à vocation forestière situées sur le territoire du Grand Montréal.

d'énergie et infrastructures de communication, industries et commerces). Entre 2004 et 2010, les données du MAPAQ démontrent que la superficie cultivée est passée de 128 080 à 130 882 hectares, ce qui correspond à une augmentation de 2,2 %.

Rappelons que l'objectif 1.3 du PMAD vise à augmenter de 6 % la superficie des terres en culture du Grand Montréal au cours de la période 2011-2031.

Des travaux sont actuellement en cours en partenariat avec le MAPAQ afin d'actualiser les données sur la superficie en culture et de développer une méthodologie qui se baserait notamment sur la photo-interprétation. Cette méthodologie devrait entre autres permettre d'identifier les terres en culture non enregistrées au MAPAQ.

Les producteurs forestiers reconnus par le MFFP sont des propriétaires de boisés dont au moins quatre hectares sont à vocation forestière, c'est-à-dire destinés à la production de matière ligneuse.

Cette superficie à vocation forestière doit être dotée d'un plan d'aménagement forestier (PAF) certifié conforme aux règlements de l'agence régionale de mise en valeur des forêts privées de la région administrative où se trouvent ces terres. Les producteurs forestiers reconnus peuvent

bénéficier de plusieurs programmes d’aide à la mise en valeur de leur boisé.

Dans le Grand Montréal, les producteurs forestiers reconnus par le MFFP sont situés dans les couronnes Nord et Sud et dans l’agglomération de Longueuil. Toutefois, il est à noter que l’on ne retrouve pas d’agence régionale de mise en valeur des forêts privées sur le territoire de l’agglomération de Montréal et de Laval.

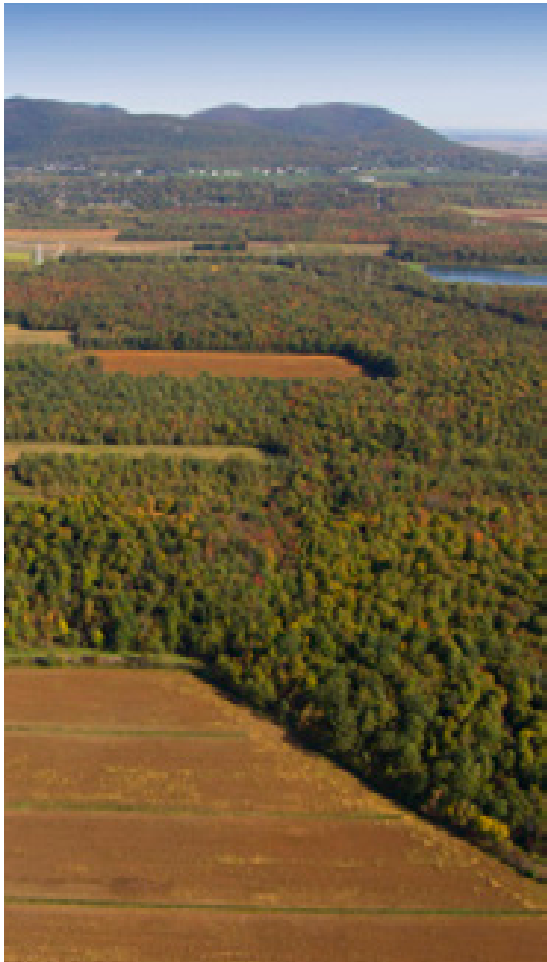
En 2014, le Grand Montréal regroupait 171 producteurs forestiers reconnus pour un total de 4 203 ha de superficie exploitée à vocation forestière, donc destinée à la production de

matière ligneuse. Puisque la superficie boisée en zone agricole représente environ 46 900 ha, il est estimé qu’environ 9 % du couvert forestier en zone agricole regroupe des terres enregistrées comme étant à vocation forestière et qu’environ 2 % de l’ensemble de la zone agricole protégée est composé de terres enregistrées comme étant à vocation forestière.

Tableau 6. Producteurs forestiers et superficies forestières exploitées reconnues par le MFFP, 2014

SECTEUR	NOMBRE DE PRODUCTEURS FORESTIERS	SUPERFICIE À VOCATION FORESTIÈRE DES LOTS ENREGISTRÉS
COURONNE NORD	94	2 729 HA
COURONNE SUD	72	1 369 HA
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	5	105 HA
GRAND MONTRÉAL	171	4 203 HA

Sources : Agences régionales de mise en valeur des forêts privées de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie, décembre 2014.
Note : Les données présentées ne couvrent que les municipalités faisant partie de la CMM.
Traitement : CMM, 2015.



Indicateur

> Estimation de la superficie des terres en friche

Dans le but d’augmenter, d’ici 2031, la superficie globale des terres cultivées de 6 % à l’échelle métropolitaine, le PMAD invite les MRC et les agglomérations à travailler sur la remise en culture des terres en friche. Contrairement à la jachère, pouvant être définie comme un arrêt intentionnel et de courte durée de préparation du sol pour des pratiques agricoles, la friche est un réel abandon de la terre pour une période indéterminée.

En 2012, la CMM, de concert avec le MAPAQ, a réalisé un rapport de caractérisation des friches herbacées et arbustives de huit hectares et plus dans la zone agricole du Grand Montréal. Cette caractérisation était basée sur les travaux de caractérisation du territoire agricole effectués en 2009, conjointement avec le MAPAQ.

Les résultats de cette caractérisation démontrent que la zone agricole du Grand Montréal regroupe

un peu plus de 5 500 ha de friches herbacées et arbustives de huit hectares et plus.

Puisque les friches de moins de huit hectares n’étaient pas incluses dans cette analyse, le portrait des friches agricoles dans le Grand Montréal demeure partiel. À noter que des travaux sont actuellement en cours afin d’obtenir des données plus exhaustives sur les friches dans le Grand Montréal.

Tableau 7. Estimation des superficies de terres en friche de 8 ha et plus dans le Grand Montréal, 2012

SECTEUR	TOTAL (HA)
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	163,5
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	1 150,4
LAVAL	537,1
COURONNE NORD	2 026,3
COURONNE SUD	1 647,6
GRAND MONTRÉAL	5 524,9

Source : CMM, *Caractérisation des principales friches herbacées et arbustives en zone agricole*, 2013.



OBJECTIF

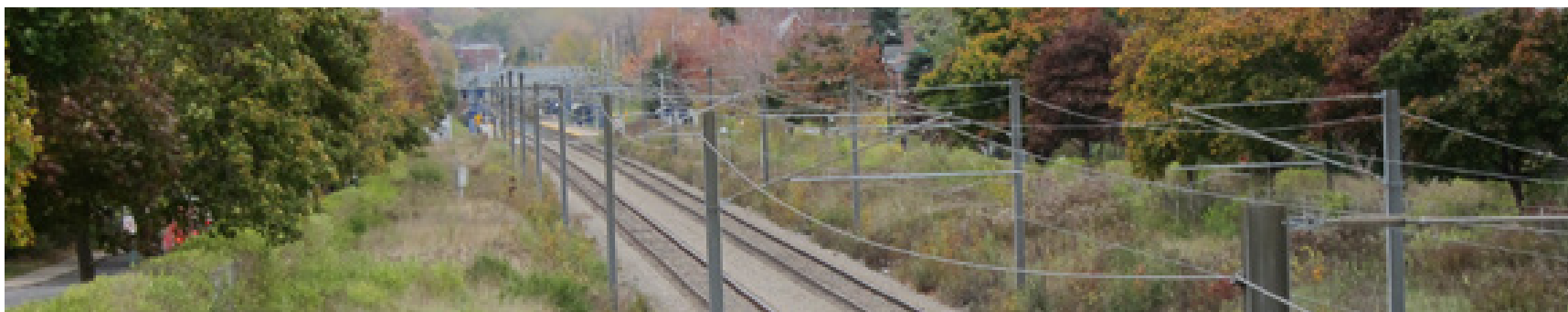


IDENTIFIER ET ENCADRER LES CONTRAINTES MAJEURES DE NATURE ANTHROPIQUE CHEVAUCHANT PLUSIEURS MRC

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 et au sentiment de confiance de la population.

En ce sens, le PMAD identifie le réseau ferroviaire comme source possible de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. En effet, ce réseau est utilisé pour le transport de marchandises dangereuses et représente une source de bruit et de vibration. Les abords de ce réseau doivent donc faire l'objet d'un aménagement qui tient compte de ces risques.

Les récents projets de conversion et de modification des réseaux d'oléoducs des compagnies Enbridge et TransCanada, dont une partie des tracés sillonnent le Grand Montréal, ont également amené la CMM à se positionner et à formuler des recommandations liées à la sécurité des personnes et de l'environnement.



LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

Afin d'appuyer l'atteinte de l'objectif 1.5 du PMAD, qui visent à identifier et encadrer les contraintes majeures de nature anthropique chevauchant plusieurs MRC, la Communauté a réalisé un ensemble d'actions depuis l'entrée en vigueur du PMAD, dont les plus significatives sont présentées ci-dessous.

➤ Mise sur pied d'un comité de travail sur la sécurité ferroviaire

Deux types de contraintes sont généralement évoquées lorsqu'il est question d'équipements et d'infrastructures ferroviaires : celles pouvant être qualifiées de nuisances, telles que le bruit et les vibrations, et celles associées au transport des matières dangereuses.

Suite à la tragédie de Lac-Mégantic, qui a mis en lumière les risques liés au transport des marchandises dangereuses par rail, le comité exécutif de la Communauté a pris différentes décisions en vue de documenter la question des nuisances liées aux d'équipements et aux infrastructures ferroviaires et d'apporter des précisions aux modalités d'application du critère 1.5.2 du PMAD portant sur l'identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC.

Les réflexions entourant les nuisances reliées aux bruits et aux vibrations ont été confiées à la commission de l'aménagement tandis que celles relatives aux risques associés au transport des matières dangereuses ont été confiées à un comité de travail sur la sécurité ferroviaire. Ce comité rassemblait autour d'une même table des représentants en sécurité civile et des aménagistes des cinq secteurs de la Communauté, des représentants du ministère de la Sécurité publique, du ministère des Transports du Québec (MTQ) et du MAMOT, ainsi que des représentants des directions régionales de santé publique des agences de la santé et des services sociaux de la région de Montréal.

Les travaux de la commission de l'aménagement et du comité de travail sur la sécurité ferroviaire ont permis de formuler des suggestions quant

aux modalités d'application du critère 1.5.2 inscrit au PMAD, et un document de référence intitulé *Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires* a été produit.



http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20141204_ferroviaire-fascicule-web.pdf

➤ Mises en place d'un comité de vigilance métropolitain sur les projets d'oléoduc

Le 6 mars 2014, l'Office national de l'énergie (ONÉ) autorisait la compagnie Enbridge à inverser le sens d'écoulement du pétrole dans la canalisation 9B qui relie North Westover, en Ontario, à Montréal, estimant qu'il était dans l'intérêt public d'approuver le projet.

L'inversion de la canalisation 9B, soit un tronçon de 639 km, est la seconde et dernière phase de l'initiative d'accès aux raffineries de l'est du Canada menée par Enbridge. En plus de se prononcer positivement sur l'inversion de la canalisation, l'ONÉ s'est prononcé en faveur de la demande d'Enbridge visant l'accroissement de la capacité de la canalisation 9B. Enbridge pourra ainsi faire passer de 240 000 à 300 000 le nombre de barils de pétrole brut acheminés par jour vers l'est du pays.

L'ONÉ a toutefois imposé un certain nombre de conditions devant être respectées avant que la mise en service de son oléoduc soit possible. Enbridge devra notamment s'assurer de l'intégrité

de la canalisation et déposer un plan d'intervention d'urgence en cas de déversement.

À la suite du feu vert accordé par l'ONÉ, un comité de vigilance métropolitain a été mis en place à l'initiative de la Communauté.

Ce comité est composé de représentants en matière de sécurité civile et d'aménagement provenant des cinq secteurs de la Communauté ainsi que de représentants des territoires limitrophes comme la MRC d'Argenteuil. Au besoin, des représentants des compagnies pétrolières concernées sont également invités aux rencontres de travail. À l'origine, le mandat principal du comité de vigilance métropolitain était de faire le suivi des conditions fixées par l'ONÉ en ce qui a trait à la réalisation et à l'exploitation de l'oléoduc d'Enbridge. Pour ce faire, le comité s'est notamment penché sur les questions entourant les plans d'intervention d'urgence et le franchissement des cours d'eau.

Suite à l'annonce de la compagnie TransCanada de

poursuivre les travaux entourant la réalisation d'un nouveau projet d'oléoduc, le comité de vigilance métropolitain a également été saisi de ce dossier.



LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE

Les impacts directs du PMAD sur l'aménagement de la région sont grandement tributaires du processus de conformité qui doit être réalisé dans un premier temps entre les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations et le PMAD, puis entre les SAD conformes au PMAD et les outils d'urbanisme municipaux. Cette section présente certains éléments novateurs ou inspirants que les MRC ou les agglomérations du Grand Montréal ont intégrés à leur outil de planification dans le cadre de l'objectif 1.5 du PMAD.

➤ Vers une meilleure cohabitation des usages aux abords du réseau ferroviaire

Toutes les MRC et les agglomérations ayant complété leur concordance au PMAD ont intégré des dispositions particulières visant une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords du réseau ferroviaire.

À titre d'exemple, la MRC de Thérèse-De Blainville demande à ses villes d'interdire la construction d'un nouveau bâtiment principal destiné à accueillir un usage sensible à moins de 30 m de l'emprise d'une voie ferrée ou d'une gare de triage. De plus, les municipalités de cette MRC doivent tenir compte d'une norme de bruit dans les 150 mètres d'une voie ferrée et dans les 300 mètres d'une gare de triage.

Les MRC de Roussillon et de Beauharnois-Salaberry exigent, quant à elles, la réalisation d'études de bruit pour l'implantation d'un usage sensible à l'intérieur d'un périmètre de 300 m d'une voie principale et de 1 000 m d'une gare de triage. La MRC de Roussillon exige également la réalisation d'études sur les vibrations dans un périmètre de 75 m des installations ferroviaires.

Pour sa part, l'agglomération de Montréal exige que la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement prévoie la réalisation d'études de bruit dans les 30 m d'une voie principale et dans les 300 m d'une gare de triage, ainsi que d'études sur les vibrations

dans un périmètre de 75 m des installations ferroviaires. Elle demande également que la réglementation d'urbanisme d'une municipalité ou d'un arrondissement exige une évaluation des risques lorsqu'un usage sensible s'implante aux abords de l'emprise d'une gare de triage ou d'une voie principale.

MRC de Roussillon et agglomération de Longueuil

› Prise en compte de la qualité de l'air aux abords des autoroutes dans l'aménagement du territoire

La prise en compte de la qualité de l'air aux abords des autoroutes est une donnée encore peu considérée dans les outils de planification. La présence d'éléments toxiques, tels que l'ozone troposphérique et les particules fines à proximité des artères routières, peuvent toutefois avoir des effets à court et à long terme sur la santé publique.

Dans le cadre de son règlement de concordance, la MRC de Roussillon a poussé plus loin la réflexion et a

suggéré, à ses municipalités, de limiter l'implantation d'infrastructures potentiellement utilisées par la population vulnérable (hôpitaux, écoles, résidences pour personnes âgées, garderies, CLSC, CHSLD, etc.) à proximité des autoroutes.

Le premier projet de schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil fait également état de plusieurs mesures entreprises au niveau de l'agglomération de Longueuil et des villes liées

pour réduire la pollution de l'air et l'émission de gaz à effet de serre (GES), notamment par l'adoption de règlements locaux encadrant la marche au ralenti des véhicules, l'achat de véhicules hybrides par les autorités municipales et part la mise en place d'une réglementation encadrant l'installation de foyers au bois et les feux de foyer extérieurs.

OBJECTIF



AUTRES OBJECTIFS LIÉS À L'ORIENTATION 1 DU PMAD

Parmi les six objectifs de l'orientation 1 du PMAD, deux n'ont pas fait l'objet de mesures ou d'actions significatives de la part de la Communauté depuis l'entrée en vigueur du PMAD. Il s'agit d'objectifs qui relèvent davantage de la conformité entre les SAD et le PMAD.

C'est le cas de l'objectif 1.4 du PMAD qui demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal d'identifier à leur SAD les installations métropolitaines actuelles et de localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées en fonction d'un ensemble de critères.

C'est également le cas de l'objectif 1.6 du PMAD qui délimite le périmètre métropolitain et expose les critères pouvant mener à une modification de ce périmètre. Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, aucune modification n'a été apportée au périmètre métropolitain.



ORIENTATION

02

SUIVI DE LA MISE
EN ŒUVRE DE
L'ORIENTATION 2
DU PMAD : UN GRAND
MONTRÉAL AVEC DES
RÉSEAUX DE TRANSPORT
PERFORMANTS ET
STRUCTURANTS

➤ OBJECTIFS

HAUSSER LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS EN TRANSPORT EN COMMUN 94

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ.....	94
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE.....	98
LES INDICATEURS DE SUIVI	103

OPTIMISER ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER POUR SOUTENIR LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES 105

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ.....	106
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE.....	110
LES INDICATEURS DE SUIVI	111

FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE 113

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ.....	114
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE.....	117
LES INDICATEURS DE SUIVI	118

AUTRE OBJECTIF LIÉ À L'ORIENTATION 2 DU PMAD 123

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

Dans cette perspective, le PMAD souhaite favoriser les bonnes conditions de déplacement des personnes et des marchandises sur les réseaux routiers de la région en réduisant la congestion routière et les impacts environnementaux et sociaux qui y sont associés.

Pour ce faire, le PMAD souhaite notamment soutenir le virage vers le transport en commun.

De plus, le PMAD considère le développement des modes de transport actifs à des fins récréatives et utilitaires comme une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport.

OBJECTIF



HAUSSER LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS EN TRANSPORT EN COMMUN

Un des objectifs établis par le PMAD est de hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021, ce qui représente une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à la part modale du transport en commun de 2008. La Communauté estime que la réalisation des projets de transport en commun prioritaires identifiés dans le PMAD permettra l'atteinte de cet objectif.

Ces projets sont les suivants :

- les prolongements du réseau métropolitain de métro et du matériel roulant additionnel requis;
- le remplacement des voitures MR-73;
- la mise en place du système rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX;
- l'instauration des mesures préférentielles pour le réseau d'autobus, notamment les voies réservées pour les couronnes Nord et Sud;
- la mise sur pied du train de l'Ouest comme

mesure de mitigation aux travaux de l'échangeur Turcot;

- la mise en œuvre du projet d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10.

La réalisation de ces projets s'ajoute aux projets majeurs de transport en commun déjà engagés au moment de l'adoption du PMAD dont le renouvellement des voitures de métro de première génération (MR-63) et le train de l'Est, entré en service en décembre 2014.

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

Afin d'appuyer l'atteinte de l'objectif 2.2 du PMAD, qui vise à hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021, la Communauté a notamment adopté deux rapports, l'un proposant des recommandations

pour le financement du transport en commun, l'autre identifiant les priorités d'investissements en transport en commun pour les prochaines années. À ces actions s'ajoutent les travaux réalisés par la Communauté en vue de mettre en place des quartiers novateurs de type

TOD. Le développement de ces quartiers dont l'aménagement est axé sur le transport en commun permettra de contribuer à l'objectif d'hausser la part modale pour ce type de transport.

› Adoption d'un rapport proposant des recommandations pour le financement du transport en commun

Dans le cadre de la mise en œuvre du PMAD, la commission du transport de la Communauté a évalué les nouvelles sources de revenus qui pourraient être mises en place afin de pourvoir au financement adéquat du transport en commun métropolitain. Pour ce faire, la commission du transport a procédé à une démarche de consultation en deux volets : le premier était axé sur des rencontres particulières avec des experts et le second consistait en des séances de consultation publique. Les séances de consultation publique se sont tenues au cours des mois d'avril et de mai 2012 et, au total, 107 mémoires ont été transmis à la commission du transport. La commission a déposé son rapport au comité exécutif au mois d'août 2012.

Celui-ci recommande notamment la majoration de la taxe sur l'essence et des droits d'immatriculation, la priorisation des projets en transport en commun et la réalisation d'études portant sur le financement du transport en commun.

Les études ont été amorcées par la Communauté, qui a réalisé trois notes techniques portant sur la taxation du stationnement sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), sur la contribution additionnelle du secteur privé sur le territoire de la Communauté, et sur la captation de la valeur foncière. La communauté a également mandaté CIRANO pour la réalisation d'une étude relative à la tarification routière pour la région métropolitaine de Montréal, qui a été rendu publique en juin 2013. La question du financement du transport en commun fait toujours l'objet de discussion avec le gouvernement du Québec.



http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120816_consultationTC_rapportCommission.pdf

› Identification des priorités d'investissements en transport en commun

En réponse au mandat que lui a confié le comité exécutif, la commission du transport de la Communauté a déposé, en mai 2013, un rapport sur la priorisation des projets de transport en commun dans le Grand Montréal. Ce mandat faisait suite aux recommandations que la commission avait déposées, en août 2012, dans le cadre de son précédent mandat portant sur le financement du transport collectif métropolitain. Cet exercice de priorisation était également une des actions prévues au *Plan d'action 2012-2017* du PMAD.

Le rapport sur la priorisation des projets de transport en commun dans le Grand Montréal présente des recommandations sur la séquence des investissements et sur le calendrier de réalisation des projets de transport en

commun métropolitain à privilégier d'ici 2021, conformément aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD. Pour réaliser cet exercice de priorisation, la commission a consulté l'AMT et les autorités organisatrices de transport (AOT) de l'agglomération de Montréal, de l'agglomération de Longueuil, de Laval ainsi que des couronnes Nord et Sud. La présentation de leurs exercices de planification respectifs a permis de bien saisir les enjeux propres à chaque AOT, à chacune des parties du territoire, ainsi que les priorités de maintien et de développement des différents réseaux, qu'il s'agisse du métro, des trains de banlieue ou des dessertes par autobus.

Le coût total des projets pour l'horizon 2021 est estimé à 14,5 G\$. Le rapport propose de reporter des projets totalisant 7,3 G\$ à l'horizon 2022-2031.



http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20130522_priorisationTC_rapportCommission.pdf

Voici la synthèse des recommandations présentées dans le rapport sur la priorisation des projets de transport en commun dans le Grand Montréal :

Priorité 1. Le maintien des actifs

Priorité 2. Les projets de développement en cours de réalisation : le train de l'Est et le SRB Pie-IX

Priorité 3. Les projets de développement dont la réalisation est prévue d'ici à 2021 :

- À court terme, la réalisation de voies réservées de type SRB sur les axes suivants :
 - boulevard de la Concorde
 - boulevard Taschereau
 - A30/route 132/route 138/route 134/
boulevard Taschereau

- rue Sherbrooke (Montréal) et rue Notre-Dame (Repentigny) ainsi que le réaménagement du terminus Radisson
- A25 Nord ainsi que le réaménagement du terminus Radisson
- A15 avec stationnements incitatifs
- A19 et Notre-Dame (Montréal)
- Amélioration de la desserte en transport en commun dans l'ouest de l'île de Montréal et de l'aéroport Montréal-Trudeau
- SLR Axe A10
- Amorce des prolongements du métro selon la séquence établie par le gouvernement
- Mesures temporaires et permanentes pour le TC dans le cadre des travaux routiers du MTQ

LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE

Les impacts directs du PMAD sur l'aménagement de la région sont grandement tributaires du processus de conformité qui doit être réalisé entre les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des

agglomérations et le PMAD, puis entre les SAD conformes au PMAD et les outils d'urbanisme municipaux. En lien avec l'objectif 2.2 du PMAD qui vise à hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun

à la période de pointe du matin d'ici 2021, nous présentons ici certains éléments intéressants du nouveau schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

Agglomération de Montréal

› Propositions visant à favoriser l'augmentation de la part modale du transport en commun

L'agglomération de Montréal se démarque par le fort achalandage du transport en commun sur son territoire, en particulier au centre de l'agglomération. Environ un déplacement sur trois dans ce secteur du Grand Montréal est effectué en transport en commun.

Dans le cadre de son schéma d'aménagement, l'agglomération de Montréal a pour objectifs d'accroître et d'améliorer l'offre en transports collectif et actif ainsi que la complémentarité de ces modes

de transport afin que 55 % des déplacements des résidents de l'agglomération, en période de pointe du matin, s'effectuent en transports collectif et actif d'ici 2021.

En ce qui concerne le transport en commun, le schéma de l'agglomération de Montréal propose notamment :

- d'améliorer la desserte en transport en commun de l'ouest de l'île en s'appuyant sur le Plan de mobilité de l'Ouest;
- d'analyser la bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville, en évaluant différents modes de transport collectif : système léger sur rail,

tram-train ou système rapide par bus;

- d'élaborer des plans locaux de déplacements à l'échelle des arrondissements et des municipalités qui traduisent les orientations du schéma d'aménagement et du plan de transport à l'échelle locale, afin d'assurer la quiétude et la sécurité des quartiers résidentiels, tout en améliorant l'accès aux principaux pôles d'activité;

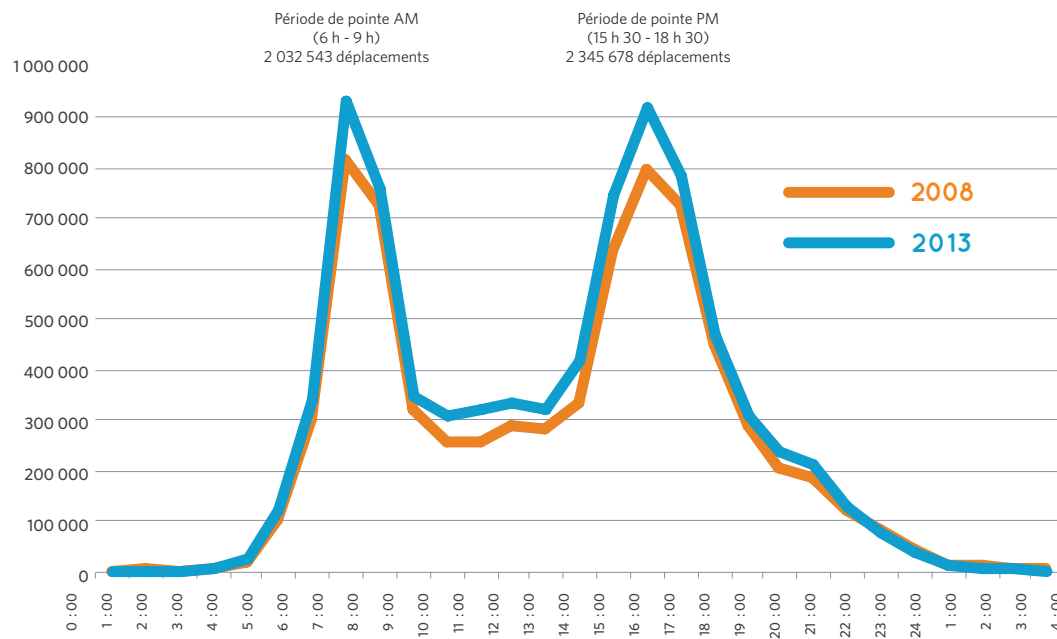
- de réviser le partage de la rue pendant des travaux de réfection routière afin de favoriser les déplacements actifs et en transport collectif;
- d'intégrer des infrastructures favorisant les déplacements en transports collectif et actif lors de la réhabilitation ou de la construction de grands projets routiers;
- d'encadrer les densités et les usages aux abords du réseau supérieur de transport collectif en vue d'augmenter la compacité des quartiers et la diversité des activités.



De plus en plus de personnes se déplacent sur le territoire du Grand Montréal. En 2013, le nombre de déplacements journaliers a atteint 8,2 millions. Entre 2008 et 2013, une croissance de 12 % des déplacements a été enregistrée, comparativement à une croissance de 6 % de la population. Ces chiffres représentent une augmentation importante par rapport aux enquêtes Origine-Destination précédentes. Il s'agit également d'un renversement de la tendance observée depuis 1998 pour les déplacements journaliers.

Le nombre de déplacements effectués en période de pointe du matin ne cesse d'augmenter depuis 1998. En 2013, pour la première fois sur le territoire du Grand Montréal, plus de deux millions de déplacements sont réalisés entre 6 h et 9 h le matin. On observe le même constat pour les déplacements réalisés en période de pointe de fin de journée, soit entre 15 h 30 et 18 h 30. Globalement, plus de 50 % des déplacements journaliers sont réalisés lors des deux périodes de pointe.

Figure 13. Distribution horaire des déplacements des résidents du Grand Montréal lors d'une journée normale de semaine, 2008 et 2013



Source : Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013 (version v13a_2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2015.

En ce qui concerne le mode de déplacement des personnes, on observe une nette reprise de l’usage de l’auto suite à la baisse observée en 2008. Ainsi, en période de pointe du matin, entre 2008 et 2013, le nombre de déplacements en automobile a augmenté de 14,4 % alors que le nombre de déplacements en transport en commun a augmenté de 8,6 %.

Cette situation engendre une pression sur l’utilisation

des infrastructures de transport dans le Grand Montréal aux heures les plus achalandées de la journée, ce qui amplifie les problèmes de congestion. Sans compter que les données présentées ne tiennent pas compte des déplacements liés au transport des marchandises effectués en grande majorité aux mêmes heures. Dans un tel contexte, l’utilisation du transport en commun représente le choix à privilégier pour les déplacements des personnes vers les pôles

d’activités du Grand Montréal, d’où l’importance de poursuivre les efforts afin de développer l’offre de transport en commun. Également, pour plusieurs secteurs du Grand Montréal, et afin de soutenir le développement des activités économiques de la région, une meilleure coordination et l’utilisation des corridors routiers et ferroviaires s’avèrent aussi nécessaires afin d’assurer la mobilité des biens et des personnes.

Tableau 8. Nombre de déplacements des résidants du Grand Montréal période de en de pointe AM (6 h - 9 h) selon le mode de déplacement, 1998-2013

MODE DE TRANSPORT	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS				VARIATION 2008-2013	
	2013	2008	2003	1998	EN NOMBRE	EN %
Automobile	1 219 813	1 066 440	1 102 376	1 048 067	153 373	14,4%
Transport en commun	445 230	409 848	353 048	326 899	35 382	8,6%
Autres modes motorisés	135 594	156 609	155 150	162 096	-21 015	-13,4%
Transports actifs	224 604	206 016	190 998	194 032	18 588	9,0%
TOTAL POINTE AM	2 025 241	1 838 913	1 801 572	1 731 094	186 328	10,1%

Source: Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013 (version v13a_2a_05jan2015). Traitement: CMM, 2015.

Parallèlement à l’importante hausse des déplacements en automobile dans la région entre 2008 et 2013, le nombre de voitures a continué de croître plus rapidement que la population dans le Grand Montréal. Ainsi, le taux de motorisation, c’est-à-dire le nombre de voitures par habitant, a augmenté, et ce, dans chacun des cinq secteurs géographiques de la région.

Tableau 9. Taux de motorisation dans le Grand Montréal et ses cinq secteurs 1998-2013

SECTEUR DE RÉSIDENCE	NOMBRE D'AUTOMOBILES				NOMBRE D'HABITANTS				TAUX DE MOTORISATION			
	2013	2008	2003	1998	2013	2008	2003	1998	2013	2008	2003	1998
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	845 431	797 727	752 480	707 668	1 886 445	1 854 402	1 812 659	1 775 764	44,8 %	43,0 %	41,5 %	39,9 %
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	242 618	219 525	200 293	187 224	399 098	385 535	371 880	373 014	60,8 %	56,9 %	53,9 %	50,2 %
LAVAL	244 246	214 874	192 856	176 805	401 553	368 707	343 035	330 438	60,8 %	58,3 %	56,2 %	53,5 %
COURONNE NORD	381 572	321 511	269 751	239 286	552 625	493 648	445 553	418 718	69,0 %	65,1 %	60,5 %	57,1 %
COURONNE SUD	330 126	281 359	241 191	214 432	472 361	429 714	386 210	365 100	69,9 %	65,5 %	62,5 %	58,7 %
GRAND MONTRÉAL	2 043 994	1 834 997	1 656 573	1 525 414	3 712 082	3 532 006	3 359 337	3 263 035	55,1 %	52,0 %	49,3 %	46,7 %

Source : Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013 (version v13a_2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2015.

LES INDICATEURS DE SUIVI

Afin de mesurer les progrès réalisés vers l'atteinte de l'objectif 2.2 du PMAD qui vise à hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021, nous présentons ici certaines des

données les plus récentes provenant des enquêtes Origine-Destination (O-D) dans la grande région de Montréal. Les résultats de la 10^e enquête O-D dans la grande région de Montréal ont été dévoilés en janvier 2015. Cette enquête descriptive s'est

déroulée du 5 septembre au 21 décembre 2013 et porte sur les caractéristiques des déplacements qu'effectuent les personnes durant les jours ouvrables de semaine.

Indicateur

➤ Part modale du transport en commun

Globalement, la part modale du transport en commun en 2013 est demeurée stable par rapport à 2008, à 25 %. À l'échelle des secteurs géographiques du Grand Montréal, on observe toutefois une hausse de la part modale du transport en commun à Laval et dans les couronnes Nord et Sud. Cette hausse peut être attribuée à la bonification de l'offre de services, tels que le prolongement du métro à Laval, les ajouts de service sur les lignes de trains de banlieue de Candiac et de Saint-Jérôme, les ajouts de service d'autobus par plusieurs conseils intermunicipaux de transport (CIT) et les ajouts de places de

stationnement incitatif. Dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil, on observe une légère baisse de la part modale du transport en commun. Plusieurs projets récemment réalisés, en voie de réalisation, ou en phase de planification dans ces secteurs du Grand Montréal pourront améliorer la performance du transport collectif par rapport à l'auto, tels que l'ouverture récente de la Ligne Mascouche (train de l'Est), la mise en place du SRB Pie IX, les projets de SLR sur l'axe du nouveau pont Champlain et dans l'ouest de l'île de Montréal ainsi que les prolongements du réseau de métro.



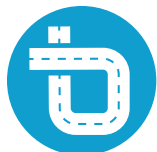
Tableau 10. Nombre de déplacements et part modale du transport en commun pour les déplacements motorisés réalisés par les résidents du Grand Montréal, en période de pointe AM (6 h - 9 h), selon le secteur d'origine du déplacement, 1998-2013

ORIGINE	DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN				DÉPLACEMENTS « TOUS MODES MOTORISÉS »				PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN			
	2013	2008	2003	1998	2013	2008	2003	1998	2013	2008	2003	1998
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	300 775	287 014	260 639	245 278	869 904	810 070	821 414	797 031	34,6 %	35,4 %	31,7 %	30,8 %
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	47 851	46 339	38 629	37 306	203 624	190 043	185 927	183 487	23,0 %	24,4 %	20,8 %	20,3 %
LAVAL	43 276	34 576	25 362	22 861	209 310	181 134	178 855	166 800	20,7 %	19,1 %	14,2 %	13,7 %
COURONNE NORD	26 345	19 462	14 039	10 485	270 112	235 016	222 676	204 076	9,8 %	8,3 %	6,3 %	5,1 %
COURONNE SUD	26 725	22 330	14 293	10 865	247 367	216 934	199 671	184 959	10,8 %	10,3 %	7,2 %	5,9 %
HORS CMM	256	128	86	48	4 319	3 349	3 561	2 484	5,9 %	3,8 %	2,4 %	1,9 %
TOTAL	445 230	409 848	353 048	326 843	1 804 636	1 636 547	1 612 103	1 538 837	24,7 %	25,0 %	21,9 %	21,2 %

Note : La part modale TC est la proportion des déplacements réalisés en transport en commun par rapport aux déplacements « tous modes motorisés ». Ceux-ci incluent les déplacements des résidents effectués en automobile, en transport en commun, en autobus scolaire ou autres types d'autobus, en taxi, en motocyclette, en transport adapté, ainsi que les déplacements bimodaux. 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.

Source : Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003, 2008 et 2013 (version v13a_2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2015.

OBJECTIF



OPTIMISER ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER POUR SOUTENIR LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

L'objectif 2.3 du PMAD vise 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.

Pour appuyer cet objectif, le PMAD compte également sur l'identification d'un réseau artériel métropolitain (RAM) qui, en complémentarité au réseau routier supérieur sous la responsabilité du MTQ, favorisera la connectivité des déplacements des marchandises à l'échelle de la région.

La Communauté reconnaît aussi l'importance de maintenir et de développer ses pôles logistiques et ses installations multimodales. Afin d'améliorer l'accessibilité à ses installations et à certains secteurs ou équipements stratégiques, la Communauté considère que l'ajout ciblé de capacité ou de tronçons routiers devrait être considéré.

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

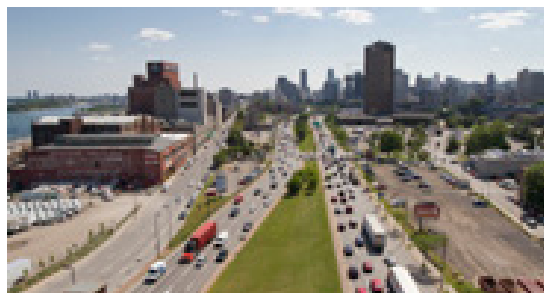
Afin d'appuyer l'atteinte de l'objectif 2.3 du PMAD, la Communauté a réalisé un ensemble d'actions en lien, notamment, avec le règlement sur l'identification du réseau artériel métropolitain ainsi qu'avec les pôles logistiques.

› Adoption d'un règlement sur l'identification du réseau artériel métropolitain

L'identification du réseau artériel métropolitain (RAM) sur le territoire de la Communauté est l'une des mesures prévues dans le *Plan d'action 2012-2017* du PMAD. Elle a pour objectif d'appuyer les efforts d'optimisation des conditions de circulation sur le territoire métropolitain en appui au réseau routier supérieur qui est sous la responsabilité du MTQ. À la suite des travaux amorcés en 2012, le conseil de la Communauté a adopté, le 13 juin 2013, le *Règlement sur l'identification du réseau artériel métropolitain*⁷. Ce réseau est composé des voies de circulation routière favorisées pour le déplacement des personnes et des marchandises entre les municipalités du territoire de la

Communauté, et avec l'extérieur de ce territoire. Le RAM est :

- composé de voies de circulation routière existantes et projetées;
- sans égard à l'autorité responsable de ces routes (propriété ou gestion);
- à l'exclusion des autoroutes; et,
- hiérarchisé selon trois classes.



Les voies de circulation du réseau sont hiérarchisées selon la classification qui suit :

- **Voie de classe 1** : voie de circulation désignée pour assurer le déplacement entre les municipalités du territoire de la Communauté et avec l'extérieur de ce territoire, en complément du réseau d'autoroutes.
- **Voie de classe 2** : voie de circulation de substitution à une voie de circulation de classe 1 et aux autoroutes lors d'entraves à la circulation routière.
- **Voie de classe 3** : voie de circulation qui relie le territoire d'une municipalité à une voie de circulation de classe 1 ou à une autoroute sur le territoire de la Communauté.

⁷ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/reglements/2013-59_Reglement_Identification_RAM.pdf



› Élaboration d'un rapport sur le développement du corridor de l'autoroute 30 en complémentarité avec les principales infrastructures de transport des marchandises du Grand Montréal



De novembre 2010 à décembre 2012, l'ouverture consécutive de quatre tronçons totalisant 54,2 km dans le secteur ouest de la Rive-Sud a permis le parachèvement de l'autoroute 30 (aussi connue sous l'appellation « autoroute de l'Acier ») reliant dorénavant Vaudeuil-Dorion à Sorel-Tracy. Il est prévu que cette voie de contournement facilitera le transit vers l'Ontario, les Maritimes et

les États-Unis, réduira la congestion sur l'île de Montréal et agira comme vecteur économique pour la région.

En mai 2013, le gouvernement du Québec annonçait la mise en place d'un comité interministériel afin d'élaborer une vision stratégique du développement économique le long de l'autoroute 30. Dans le cadre de ces travaux, la Communauté a rédigé un rapport intitulé *Corridor de l'autoroute 30: pour un développement complémentaire à la plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal*⁸.

Ce rapport met en lumière les différents projets de pôles logistiques prévus le long de l'autoroute 30 au cours des prochaines années et démontre que l'espace vacant dans ce secteur, tant résidentiel qu'industriel, est suffisant pour accueillir la croissance projetée.

⁸ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20141017_memoireCMM_StrategieMaritime.pdf

➤ Dépôt d'un mémoire, dans le cadre des consultations sur la stratégie maritime, qui insiste sur l'importance d'un réseau routier fluide pour la chaîne logistique multisites du Grand Montréal

En septembre 2014, dans le cadre des consultations concernant l'implantation de la stratégie maritime du gouvernement du Québec, la Communauté a déposé un mémoire intitulé *Stratégie maritime: un levier économique durable pour l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal*.

Avantagée par le fleuve Saint-Laurent qui ouvre une voie d'accès jusqu'au cœur du continent, la région métropolitaine de Montréal représente un pôle nord-américain stratégique qui soutient une industrie du transport et d'entreposage. En 2014, cette industrie employait 97 100 personnes dans la région.

Le Grand Montréal possède un patrimoine logistique considérable constitué de réseaux et de plateformes intermodales concentrés géographiquement au centre de l'agglomération. Les quatre modes de transport des marchandises y sont présents : les infrastructures portuaires, parmi lesquelles le port de Montréal occupe une place prédominante, les aéroports Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel, les réseaux ferroviaires continentaux du CN et du CP ainsi que des centres intermodaux. Dans cet ensemble, le port de Montréal joue un rôle de pivot stratégique en assurant la réception et le transbordement de la plus grande partie des marchandises du commerce intercontinental. Le

maillon faible de cette zone logistique est toutefois la vétusté et la congestion endémique du réseau routier supérieur qui agit comme cordon ombilical entre les installations du port de Montréal, les cours de triage et les terminaux intermodaux du CN et du CP.

Le mémoire a notamment fait valoir que l'accélération de la remise à niveau du réseau routier supérieur du Grand Montréal ainsi que la mise en place de mesures de décongestion de ce réseau qui relie les différents pôles logistiques actuels et projetés sur le territoire métropolitain sont incontournables.



LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE

Les impacts directs du PMAD sur l'aménagement de la région sont grandement tributaires du processus de conformité qui doit être réalisé entre les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations et le PMAD, puis entre les SAD conformes au PMAD et les outils d'urbanismes municipaux. Nous présentons ici certains éléments intéressants introduits au schéma d'aménagement et de développement de la MRC Les Moulins pour assurer la mise en œuvre de l'objectif 2,3 du PMAD.

MRC Les Moulins

➤ Évaluation de l'impact de nouveaux pôles générateurs de déplacements sur le réseau de transport actuel

La MRC Les Moulins souhaite que l'aménagement de nouveaux pôles susceptibles de générer un flux significatif de déplacements des personnes fasse l'objet d'une évaluation des impacts sur le réseau de transport actuel. À cette fin, le document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement de la MRC intègre certaines normes spécifiques relatives à ces pôles générateurs de déplacement.

Ainsi, tout nouveau projet de développement ou de redéveloppement générant des flux significatifs de déplacements des personnes devra, avant

d'être autorisé par la municipalité, être appuyé par les études suivantes :

- Une évaluation de la desserte en transport afin d'y assurer l'accessibilité par divers modes de transport (collectif, actif, etc.) et ses aménagements inhérents (abribus, espace de rangement pour bicyclettes, banc, trottoir, etc.);
- Une évaluation des impacts relatifs à la fluidité et à la sécurité des échanges de déplacements avec le réseau routier et à sa capacité de le gérer.

Ces études devront, préalablement à l'émission

de l'autorisation par la municipalité, avoir été transmises à l'agence Urbis Transport Urbain Les Moulins et avoir obtenu un avis ou des commentaires de la part de cet organisme. Cet avis ou ces commentaires pourront être pris en considération par la municipalité afin d'assurer une planification intégrée des divers modes de transport avec l'implantation de tous nouveaux projets générateurs de déplacements.

LES INDICATEURS DE SUIVI

Afin de suivre l'avancement vers l'atteinte de l'objectif 2.3 du PMAD qui vise à soutenir les déplacements des personnes et des marchandises, les données présentées dans cette section portent sur l'intensité de la congestion routière dans la région.

Indicateur

> Les coûts de la congestion

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.

L'étude la plus récente pour la région de Montréal a été réalisée par le MTQ en 2010 à partir des données de l'Enquête O-D 2003. Elle décrit les coûts socioéconomiques de la congestion, c'est-à-dire les coûts assumés par la société et qui sont attribuables à la congestion.

Selon l'étude, la congestion engendre des coûts estimés à 1,4 milliard en 2003, dont 1,2 milliard est attribuable aux retards, c'est à dire à la valeur des heures perdues dans la congestion. Les autres coûts liés à la congestion routière dans la région sont les coûts d'utilisation des véhicules, les coûts de carburant et le coût des émissions polluantes et de gaz à effet de serre.

En comparaison aux autres régions métropolitaines, le problème de la congestion routière demeure préoccupant dans le Grand

Montréal comme le font valoir le *TomTom Americas Traffic Index* et le *INRIX Traffic Scorecard*, deux classements reconnus en ce qui concerne l'intensité de la congestion routière dans les régions métropolitaines. Selon ces classements, le Grand Montréal se situe parmi les dix régions métropolitaines nord-américaines ayant la plus forte congestion routière, alors que la région se classe pourtant 16^e en ce qui concerne la taille de sa population.

Tableau 11. Coûts socioéconomiques attribuables à la congestion récurrente sur les autoroutes et les artères en 2003 (M\$ de 2003)

SECTEUR GÉOGRAPHIQUE	RETARDS	COÛTS D'UTILISATION DES VÉHICULES (EXCLUANT LE CARBURANT)	COÛTS DES CARBURANTS	ÉMISSIONS POLLUANTES	ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	COÛT TOTAL POUR LA SOCIÉTÉ
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	753,0	68,0	23,8	8,9	4,9	858,6
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL (EXCLUANT SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE)	174,0	14,0	5,0	2,0	1,0	196,0
LAVAL	164,0	16,0	5,4	2,0	1,1	188,5
COURONNE NORD	76,0	8,0	2,8	1,0	0,6	88,4
COURONNE SUD	79,0	8,0	3,0	1,2	0,6	91,8
GRAND MONTRÉAL	1 246,0	114,0	39,9	15,0	8,1	1 423,0

Source : Ministère des Transports du Québec, Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003 (mars 2009). Traitement : CMM, 2015.

Tableau 12. 15 régions métropolitaines nord-américaines où la congestion routière est la plus importante selon le *TomTom Index* et le *INRIX Traffic Scorecard*

RANG	TOMTOM AMERICAS TRAFFIC INDEX, 2014	RANG	INRIX TRAFFIC SCORECARD, 2014
1	LOS ANGELES	1	HONOLULU
2	VANCOUVER	2	LOS ANGELES
3	SAN FRANCISCO	3	SAN FRANCISCO
4	HONOLULU	4	AUSTIN
5	SEATTLE	5	MONTRÉAL
6	TORONTO	6	NEW YORK
7	SAN JOSE	7	BRIDGEPORT
8	NEW YORK	8	SAN JOSE
9	OTTAWA	9	SEATTLE
10	MONTRÉAL	10	TORONTO
11	MIAMI	11	BOSTON
12	WASHINGTON	12	VANCOUVER
13	PORTLAND	13	WASHINGTON
14	NEW ORLEANS	14	MIAMI
15	CALGARY	15	CHICAGO

Source : TomTom Americas Traffic Index, 2014 et INRIX Traffic Scorecard, (janvier 2013 à janvier 2014).

OBJECTIF



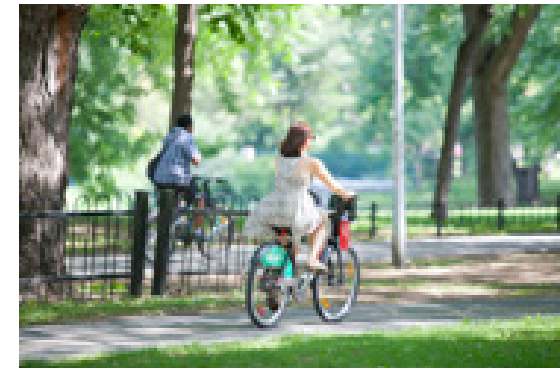
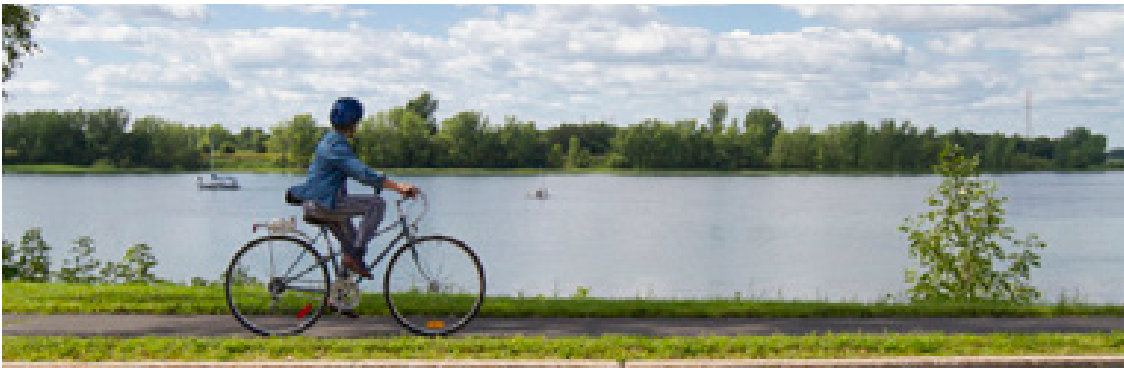
FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Le développement des aménagements et des infrastructures voués aux transports actifs (déplacements à pied ou à vélo) pour des fins récréatives et utilitaires est une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport. Un réseau piétonnier et cyclable misant sur la continuité et la connectivité, tout en procurant une accessibilité aux secteurs

commerciaux, aux secteurs d'emplois ou résidentiels ainsi qu'aux stations de transport en commun, contribue à diminuer les déplacements devant être réalisés en automobile et joue ainsi un rôle positif en matière de santé publique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

En plus de favoriser les déplacements actifs par le développement de quartiers TOD dont

l'aménagement facilite ce type de déplacements, le PMAD mise également sur le développement d'un Réseau vélo métropolitain à des fins utilitaires et récréatives permettant d'assurer des liaisons entre les différents secteurs du Grand Montréal, et dont la première composante sera le Sentier cyclable et pédestre entre Oka à Mont-Saint-Hilaire.



LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

Afin de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine, qui est l'objectif 2.4 du PMAD, la Communauté a réalisé un ensemble d'actions principalement en lien avec la mise en place du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire.

➤ Mise en place d'un premier lien structurant du Réseau vélo métropolitain : le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire

Une des priorités du PMAD en matière de transport actif est le développement d'un Réseau vélo métropolitain à des fins utilitaires et récréatives. Ce réseau permettra d'assurer la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal en procurant une accessibilité aux équipements de transport, aux pôles d'emplois, aux secteurs commerciaux, aux stations de transport en commun, aux attraits récréotouristiques de la Trame verte et bleue et aux attraits patrimoniaux.

Ainsi, afin de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine, la Communauté a amorcé, en 2012, l'élaboration d'un plan directeur qui représentera la vision de ce Réseau vélo métropolitain à l'horizon 2031.

Un premier axe cyclable du Réseau vélo métropolitain est en cours de développement : le

Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire. La réalisation de ce premier grand projet cyclable métropolitain, estimé à 60 M\$, est rendue possible grâce à un financement tripartite entre le gouvernement du Québec, la CMM et les municipalités. Une entente a été conclue à cet effet entre la CMM et le gouvernement du Québec en juillet 2012.

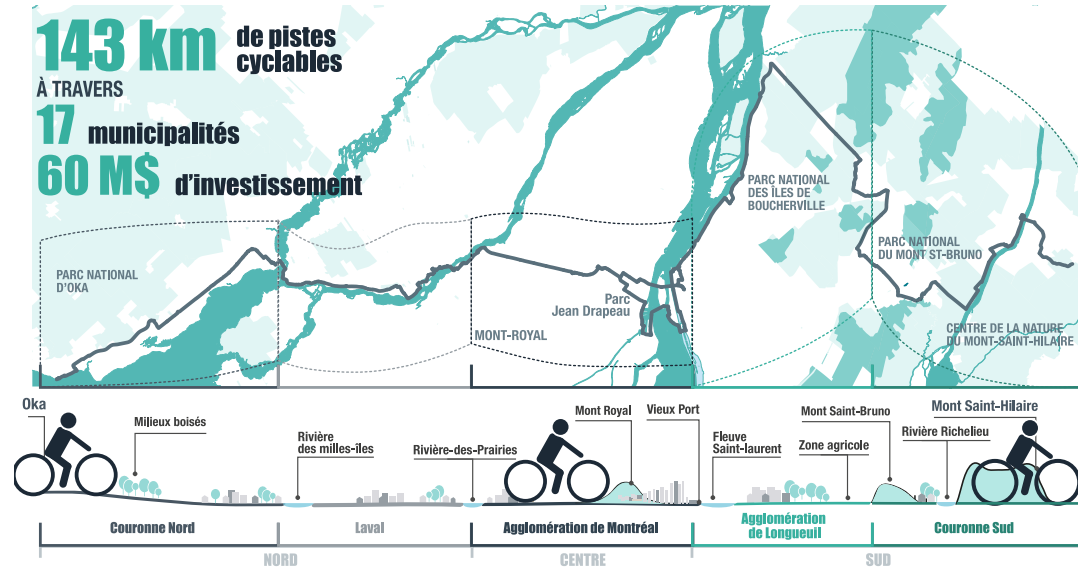
Une étude de faisabilité a été réalisée en 2012, en partenariat avec les municipalités, afin de déterminer le tracé et les interventions à effectuer d'ici 2017 pour rendre possible l'aménagement du sentier cyclable et pédestre. Enfin, le *Programme d'aide financière pour le projet d'aménagement d'un sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire* a été adopté en février 2013 par le conseil de la Communauté afin de déterminer les modalités

de l'aide financière qui est accordée aux municipalités pour la réalisation du sentier.

D'une longueur de 143 km, le sentier :

- reliera les trois parcs nationaux de la région de Montréal (parc d'Oka, parc des Îles de Boucherville et parc du mont Saint-Bruno) ainsi que le Centre de la nature du mont Saint-Hilaire (partie de la Réserve de biosphère de l'UNESCO);
- traversera 17 municipalités, soit Oka, Saint-Joseph-du-Lac, Pointe-Calumet, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Deux-Montagnes, Laval, Montréal, Saint-Lambert, Longueuil, Boucherville, Saint-Bruno-de-Montarville, Varennes, Sainte-Julie, Saint-Basile-le-Grand, McMasterville, Beloeil et Mont-Saint-Hilaire.

SENTIER CYCLABLE ET PÉDESTRE ENTRE OKA ET MONT-SAINT-HILAIRE



› Tenue du Forum vélo métropolitain

Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur d'un Réseau vélo métropolitain de la CMM, Vélo Québec a organisé un Forum vélo métropolitain pour le compte de la CMM. Trois rencontres d'une demi-journée chacune ont eu lieu à Montréal, Laval et Longueuil en juin 2014. Le forum s'adressait aux élus, directeurs et professionnels

de l'aménagement, de l'urbanisme et des transports provenant des municipalités. Le Forum vélo métropolitain a permis de faire le point sur l'état du réseau cyclable à l'échelle métropolitaine, d'identifier les principaux défis techniques et les solutions applicables localement. Il a également été question de la complémentarité entre le vélo et

les transports publics ainsi que de la mobilité active dans les quartiers TOD. Des exemples de bonnes pratiques ont été présentés par des représentants des municipalités, de l'AMT et du MTQ. À la suite de cet événement, un guide technique destiné aux municipalités a été réalisé par Vélo Québec.

En plus des projets financés par les programmes de la CMM, voici quelques projets réalisés par des partenaires de la Communauté qui s'inscrivent dans l'esprit du PMAD en matière de mobilité active.

› Vélostation de la gare de Deux-Montagnes

En juillet 2013, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) annonçait l'ouverture officielle de sa toute première vélostation à la gare Deux-Montagnes. Cette vélostation offre 78 places pour les vélos, réparties sur des supports à deux étages dans un abri dont l'accès est contrôlé. L'installation a principalement pour but de développer l'intermodalité entre le transport actif et collectif.



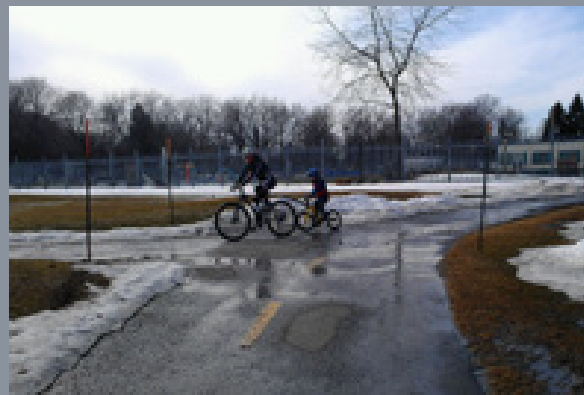
Credit photo : AMT

› Le réseau vélo quatre saisons de la Ville de Montréal

En décembre 2014, la Ville de Montréal a dévoilé la nouvelle carte des voies cyclables quatre saisons. La carte présente 260 km d'espaces cyclables que les arrondissements se sont engagés à déneiger, ce qui représente 47 % de l'ensemble du réseau cyclable de Montréal.

› Mise en place de l'événement Vélo sous zéro

Vélo Québec, en partenariat avec ENvironnement JEUnesse, a organisé au cours de l'hiver 2014 et 2015 les deux premières éditions de l'événement de vélo hivernal Vélo sous zéro. L'objectif de cet événement est de démystifier la pratique du vélo en hiver. Le parcours de 15 km, sur rues ouvertes, emprunte une partie du réseau vélo quatre saisons de la Ville de Montréal.



Credit photo : CMM

LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE

Les impacts directs du PMAD sur l'aménagement de la région sont grandement tributaires du processus de conformité qui doit être réalisé entre les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations et le PMAD, puis entre les SAD conformes au PMAD et les outils d'urbanisme municipaux. En lien avec l'objectif 2.4 du PMAD, qui vise à favoriser la mobilité active, voici certains éléments inspirants du SAD révisé de la MRC de Roussillon.

MRC de Roussillon

> Mise en place d'un réseau cyclable régional à l'échelle de la MRC

La MRC de Roussillon annonce dans son schéma d'aménagement révisé qu'en plus de vouloir participer activement à la mise en place du Réseau vélo métropolitain, elle souhaite développer un réseau cyclable régional à partir, principalement, des voies cyclables locales aménagées par les municipalités. La mise en place de ce réseau est basée sur les paramètres suivants :

- la localisation des attraits et des sites d'intérêt régionaux;
- la possibilité d'utiliser le réseau à des fins utilitaires et non seulement récréatives, notamment par la connexion avec les voies cyclables utilitaires locales;
- la connexion des deux principales agglomérations de la MRC, soit les secteurs Est (La Prairie, Candiac, Delson, Saint-Philippe, Sainte-Catherine et Saint-Constant) et Ouest (Châteauguay et Mercier);
- L'interconnexion des municipalités rurales au réseau cyclable régional;
- Les différentes options de circuits à l'intérieur et à l'extérieur de la MRC;
- Les liens inter-MRC et les liens avec la réserve amérindienne;
- Le développement d'une piste multifonctionnelle dans l'axe de la route 132.

Le schéma de la MRC de Roussillon souligne que les principaux pôles d'emplois de la MRC ne sont actuellement pas accessibles en vélo, sauf sur le territoire de la ville de Châteauguay, et que la MRC tentera de favoriser, dans son plan de mobilité durable, le développement des réseaux cyclables locaux vers les secteurs économiques d'importance.

LES INDICATEURS DE SUIVI

Afin de suivre l'avancement vers l'atteinte de l'objectif 2.4 du PMAD qui vise à favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine, trois indicateurs sont présentés dans ce rapport, soit le nombre de kilomètres complétés du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, la part modale du transport actif et la proportion de logements situés à proximité d'une voie cyclable.

Indicateur

➤ Nombre de kilomètres complétés du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire

Le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, premier grand projet cyclable métropolitain et premier lien structurant du Réseau vélo métropolitain, s'inscrit dans le cadre de la mise en place de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Les interventions à effectuer d'ici la fin 2017 pour l'aménagement de ce sentier cyclable

et pédestre de 143 km permettront de relier les parcs nationaux d'Oka, des Îles-de-Boucherville, du mont Saint-Bruno, de même que le Centre de la Nature du mont Saint-Hilaire ainsi que plusieurs espaces verts et bleus du Grand Montréal.

Ce sentier, planifié avec la collaboration de Vélo Québec, permettra l'aménagement de nouveaux

tronçons cyclables tout en utilisant des tronçons déjà en place. Au début de la mise en place du sentier, 89,2 km nécessitaient des travaux alors que 53,8 km étaient déjà complétés. En date d'avril 2015, 47,6 % du sentier était complété, soit 68 des 143 km du sentier. Depuis l'adoption du programme d'aide financière pour l'aménagement du sentier, en février 2013, des travaux ont été complétés sur 14,3 km des 89,2 km nécessitant des travaux. Parmi les principaux tronçons réalisés depuis 2013, signalons les tronçons traversant Beloeil (2,9 km), McMasterville (1 km) et Sainte-Julie (2,3 km), sur la couronne Sud, ainsi que certains tronçons de Laval (5,2 km).



Tableau 13. Nombre de mètres complétés du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, en date d'avril 2015

MUNICIPALITÉS OU TERRITOIRES TRAVERSÉS PAR LE SENTIER	PLANIFIÉ			RÉALISÉ		
	LONGUEUR DES SEGMENTS SANS TRAVAUX PRÉVUS (M)	LONGUEUR DES SEGMENTS AVEC DES TRAVAUX PRÉVUS (M)	LONGUEUR TOTALE DU PROJET (M)	LONGUEUR TOTALE DES SEGMENTS AVEC TRAVAUX COMPLÉTÉS (M)	LONGUEUR TOTALE (TRAVAUX COMPLÉTÉS ET SANS TRAVAUX PRÉVUS) (M)	POURCENTAGE DU PROJET RÉALISÉ
	A	B	C	D	E = (A+D)	F=(E/C)
SÉPAQ (PARC NATIONAL D'OKA)	0	7 457	7 457	0	0	0 %
OKA	0	2 933	2 933	1 737	1 737	59 %
POINTE-CALUMET	0	3 686	3 686	0	0	0 %
SAINTE-MARTHE-SUR-LE-LAC	0	3 472	3 472	0	0	0 %
SAINT-JOSEPH-DU-LAC	0	189	189	0	0	0 %
DEUX-MONTAGNES	205	4 012	4 217	0	205	5 %
LAVAL	379	16 117	16 496	5 192	5 571	34 %
MONTRÉAL	15 429	14 837	30 266	0	15 429	51 %
LONGUEUIL	8 815	4 688	13 503	0	8 815	65 %
SAINT-LAMBERT	4 163	0	4 163	0	4 163	100 %
BOUCHERVILLE	0	7 915	7 915	798	798	10 %
VARENNES	1 484	6 874	8 358	0	1 484	18 %
SAINTE-JULIE	7 600	2 270	9 870	2 270	9 870	100 %
SAINT-BRUNO-DE-MONTARVILLE	6 154	1 716	7 870	0	6 154	78 %
SAINT-BASILE-LE-GRAND	6 135	4 466	10 601	310	6 445	61 %
McMASTERVILLE	384	2 236	2 620	1 088	1 472	56 %
BELOEIL	458	2 893	3 351	2 893	3 351	100 %
MONT-SAINT-HILAIRE	2 554	3 484	6 038	0	2 554	42 %
TOTAL	53 760	89 245	143 005	14 288	68 048	47,6 %

Source : CMM, 2015.

Indicateur**> Part modale du transport actif**

Entre 2008 et 2013, le nombre de déplacements actifs journaliers, soit les déplacements réalisés uniquement à pied ou à vélo, a augmenté de 79 800, ce qui représente une augmentation de 8,3 %. Toutefois, la part modale du transport actif à l'échelle de l'ensemble du Grand Montréal est demeurée relativement stable, passant de 13,2 %, en 2008, à 12,7 %, en 2013. Seule l'agglomération de Montréal a vu sa part modale du transport actif augmenter, les autres secteurs ayant connu une légère baisse.

Il faut tenir compte qu'en raison du climat québécois, le nombre de déplacements journaliers réalisés en transport actif peut varier selon la saison. Les données présentées sur la part modale du transport actif dans la région proviennent de l'Enquête O-D 2013, qui s'est déroulée entre le 5 septembre et le 21 décembre 2013.

Comme le montre le tableau 15, la marche domine largement le vélo pour ce qui est du nombre de déplacements actifs. À l'échelle du Grand Montréal, 86 % des déplacements actifs sont des

déplacements à pied alors que les autres 14 % sont effectués à vélo. Toutefois, alors que le nombre de déplacements à pied est demeuré relativement stable entre 2008 et 2013 (+4,9 %), le nombre de déplacements à vélo est quant à lui en forte croissance (+35,4 %). Cette hausse importante s'explique principalement par l'augmentation de l'utilisation du vélo à Laval (+16,5 %) et dans l'agglomération de Montréal (+53,3 %).

Dans l'agglomération de Montréal, l'augmentation de l'utilisation du vélo peut notamment être attribuée au développement du réseau cyclable mais également au succès remporté par le service de vélo en libre-service BIXI lancé en 2009. Au cours de la saison 2014, ce service était offert dans 11 arrondissements de Montréal ainsi qu'à Westmount et dans le Vieux-Longueuil. Toujours en 2014, BIXI a été en service durant 210 jours, ce qui représente près de 60 % de l'année. Il a généré 3,2 millions de déplacements au total et 16 397 déplacements en moyenne pour une journée type de semaine.

L'aménagement de quartiers favorisant les déplacements actifs, tout comme les efforts déployés afin de mettre sur pied un Réseau vélo métropolitain, devraient permettre l'augmentation de la part modale du transport actif sur tout le territoire du grand Montréal au cours des prochaines années.



Tableau 14. Déplacements actifs réalisés par les résidents du Grand Montréal, pour une période de 24 h, selon le secteur d'origine du déplacement, 2003 à 2013.

ORIGINE	DÉPLACEMENTS ACTIFS			DÉPLACEMENTS TOTAUX			PART MODALE DU TRANSPORT ACTIF		
	2013	2008	2003	2013	2008	2003	2013	2008	2003
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	781 240	696 949	624 553	4 588 530	4 188 495	4 271 154	17,0 %	16,6 %	14,6 %
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	73 674	75 933	71 179	861 457	773 075	783 767	8,6 %	9,8 %	9,1 %
LAVAL	49 814	45 527	45 891	796 415	678 305	665 125	6,3 %	6,7 %	6,9 %
COURONNE NORD	72 626	78 095	79 596	1 008 348	866 385	826 966	7,2 %	9,0 %	9,6 %
COURONNE SUD	66 519	67 570	63 057	819 276	701 329	670 629	8,1 %	9,6 %	9,4 %
HORS CMM	851	823	821	125 601	95 983	101 590	0,7 %	0,9 %	0,8 %
TOTAL	1 044 725	964 897	885 097	8 199 628	7 303 572	7 319 231	12,7 %	13,2 %	12,1 %

Tableau 15. Déplacements à vélo et déplacements à pied réalisés par les résidents du Grand Montréal, pour une période de 24 h, selon le secteur d'origine du déplacement, 2008 et 2013.

ORIGINE	DÉPLACEMENTS VÉLO				DÉPLACEMENTS À PIED			
	2013	2008	VARIATION (%)	PART MODALE 2013	2013	2008	VARIATION (%)	PART MODALE 2013
AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	116 001	75 675	53,3	2,5 %	665 239	621 274	7,1	14,5 %
AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	9 852	9 537	3,3	1,1 %	63 822	66 396	-3,9	7,4 %
LAVAL	4 327	3 714	16,5	0,5 %	45 487	41 813	8,8	5,7 %
COURONNE NORD	7 136	8 501	-16,1	0,7 %	65 490	69 593	-5,9	6,5 %
COURONNE SUD	6 476	8 648	-25,1	0,8 %	60 044	58 922	1,9	7,3 %
HORS CMM	321	322	-0,2	0,3 %	530	501	5,8	0,4 %
TOTAL	144 112	106 397	35,4	1,8 %	900 612	858 499	4,9	11,0 %

Note : Les déplacements actifs sont les déplacements des résidents du Grand Montréal qui ont été réalisés uniquement à la marche ou à vélo.
Source : Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013 (version v13a_2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2015.

Indicateur

> Nombre de logements situés à proximité d'une voie cyclable

D'après les données recueillies par la CMM en 2013 auprès des municipalités du Grand Montréal ainsi que les données de Vélo Québec sur le tracé de la Route verte, les voies cyclables dans le Grand Montréal regroupent différents types d'aménagement, qu'ils s'agissent de pistes cyclables, de bandes cyclables, de chaussées désignées ou sentiers polyvalents, qui s'étendent sur plus de 2 200 km. Un peu plus de 360 km des voies cyclables du Grand Montréal font partie de la Route verte, un itinéraire cyclable qui relie différentes régions du Québec.

À l'échelle du Grand Montréal, les deux tiers des logements (66,8 %) sont situés à 300 m et moins d'une voie cyclable, la moitié (52 %) à 200 m et moins, et un tiers (32,3 %) à 100 m et moins.

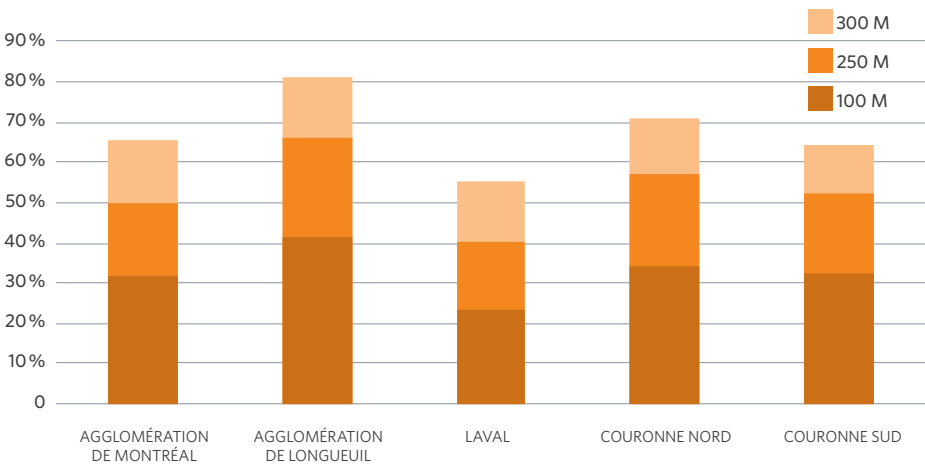
Parmi les cinq secteurs géographiques de la région, c'est dans l'agglomération de Longueuil que l'on retrouve la plus forte proportion de logements situés à 300 m et moins d'une voie cyclable (81 %), suivie de la couronne Nord (71,2 %), de l'agglomération de Montréal (65,7 %), de la couronne Sud (64,3 %) et finalement de Laval (55,2 %).

Bien que l'accessibilité à des voies cyclables rendant la pratique du vélo plus sécuritaire est un des facteurs clés favorisant l'utilisation de ce mode de transport, la connectivité du réseau joue également un rôle primordial. Dans plusieurs quartiers, villes ou secteurs de la région, la discontinuité entre les voies cyclables et le manque de desserte des principaux pôles d'emplois,

d'études, de commerces ou de loisirs, deviennent un frein à l'utilisation optimale des voies cyclables.

C'est dans l'optique d'accroître la connectivité des voies cyclables à l'échelle métropolitaine que s'inscrit la mise en place du Réseau vélo métropolitain, dont le premier axe est le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire (voir p. 114 pour plus de détails).

Figure 14. Proportion des logements ayant accès à une infrastructure cyclable dans un rayon donné, Grand Montréal et ses cinq secteurs géographiques, 2013



Sources: CMM, Vélo Québec et MAMOT, Rôles d'évaluation municipaux 2014. Traitement: CMM, 2015.

OBJECTIF



AUTRE OBJECTIF LIÉ À L'ORIENTATION 2 DU PMAD

Parmi les quatre objectifs de l'orientation 2 du PMAD, l'objectif 2.1, qui consiste à identifier un réseau de transport en commun permettant de structurer l'urbanisation, n'a pas fait l'objet de mesures de la part de la Communauté.

Ce réseau a été identifié dans le PMAD et les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations doivent maintenant intégrer ce réseau afin d'être jugé conforme au PMAD.



SUIVI DE LA MISE
EN ŒUVRE DE
L'ORIENTATION 3
DU PMAD: UN GRAND
MONTRÉAL AVEC UN
ENVIRONNEMENT
PROTÉGÉ ET MIS
EN VALEUR

› OBJECTIFS

PROTÉGER LES MILIEUX NATURELS DU GRAND MONTRÉAL 126

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ.....	127
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE.....	132
LES INDICATEURS DE SUIVI	134

METTRE EN VALEUR LE MILIEU NATUREL, LE MILIEU BÂTI ET LES PAYSAGES DANS UNE PERSPECTIVE INTÉGRÉE ET GLOBALE À DES FINS RÉCRÉOTOURISTIQUES..... 140

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ.....	140
LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE.....	154
LES INDICATEURS DE SUIVI	157

AUTRES OBJECTIFS LIÉS À L'ORIENTATION 3 DU PMAD..... 160

Le Grand Montréal dispose d'un riche patrimoine naturel et bâti ainsi que des paysages emblématiques qui sont un atout important pour la qualité de vie de la population et l'attractivité de la région. À cet égard, le PMAD présente différents objectifs de protection et de mise en valeur des espaces naturels, patrimoniaux et paysagers.

Il propose notamment d'assurer la protection des bois et des corridors forestiers d'intérêt métropolitain, et présente différentes mesures de protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

En matière de mise en valeur de ces différents éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une Trame verte et bleue.



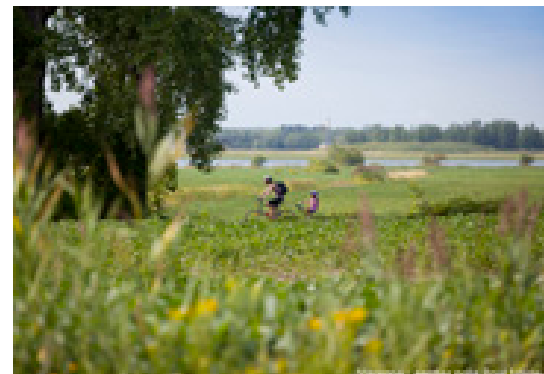
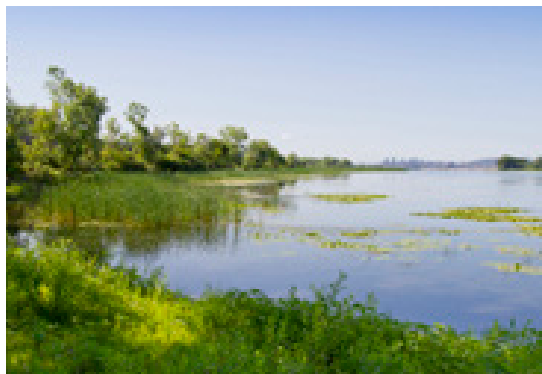
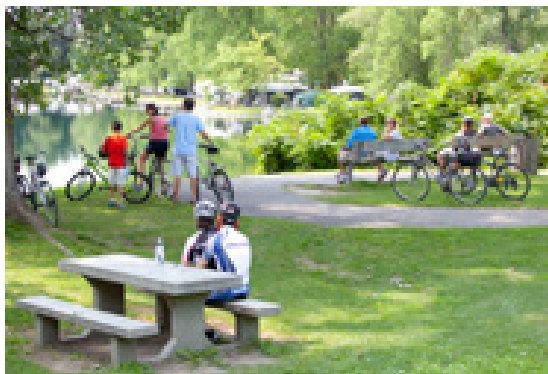
PROTÉGER LES MILIEUX NATURELS DU GRAND MONTRÉAL

Afin d'atteindre son objectif de protection de 17 % du territoire du Grand Montréal, la Communauté mise sur la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains ainsi que sur la protection des milieux humides.

Pour ce faire, la Communauté compte sur l'intégration des critères de protection du PMAD dans les schémas d'aménagement et de

développement des MRC et des agglomérations qui se répercuteront sur les outils d'urbanisme de leurs municipalités. De plus, la Communauté compte sur l'acquisition et la conservation d'espaces boisés dans les bois et les corridors forestiers métropolitains à l'aide des programmes Fonds vert et Trame verte et bleue, ainsi que sur la mise en place d'un plan de reboisement métropolitain pour atteindre cet objectif.

En ce qui concerne les milieux humides, le PMAD s'adresse aux MRC du Grand Montréal afin qu'elles demandent 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* publié en 2008.



LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

Afin de favoriser l'atteinte de l'objectif 3.1 du PMAD qui vise la protection 17 % du territoire du Grand Montréal, la Communauté a réalisé un ensemble d'actions liées principalement à la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains.

> Publication d'un document de référence afin d'appuyer la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains par les MRC et les municipalités

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 co-dominantes 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 m 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 définies par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ou par 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 a révisé

les limites de ces bois et a ajouté 52 corridors forestiers dorénavant admissibles au programme de financement du Fonds vert (pour plus de détails sur ce programme, voir p. 129).

Au Québec, la législation permet d'octroyer des formes de protection aux bois et aux corridors forestiers métropolitains. En effet, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) accorde des pouvoirs aux MRC et aux agglomérations pour régir ou restreindre sur tout ou sur une partie de son territoire la plantation et l'abattage d'arbres afin d'assurer la protection du couvert forestier et de favoriser l'aménagement durable de la forêt privée. De plus, des sanctions sont prévues pour l'abattage d'arbres fait en contravention avec une

disposition réglementaire adoptée par le conseil d'une MRC.

Dans le cadre du PMAD, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations d'identifier les usages compatibles à la protection qui permettent de conserver la diversité biologique, le couvert forestier et les fonctionnalités écologiques des bois et des corridors forestiers métropolitains 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,



http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/fascicule_boisCorridors_web.pdf

Carte 7. Bois et corridors forestiers métropolitains



■ Couvert forestier
□ Bois et corridors forestiers métropolitains

Source: CMM, 2015.

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.

Afin d'appuyer les MRC, les agglomérations, et les municipalités dans leur effort à se conformer au PMAD en ce qui concerne la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains, la Communauté a publié, en septembre 2013, un document de référence intitulé *Identification et protections des bois et des corridors forestiers métropolitains*.

➤ Acquisition et conservation d'espaces boisés grâce au Fonds vert et au programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue

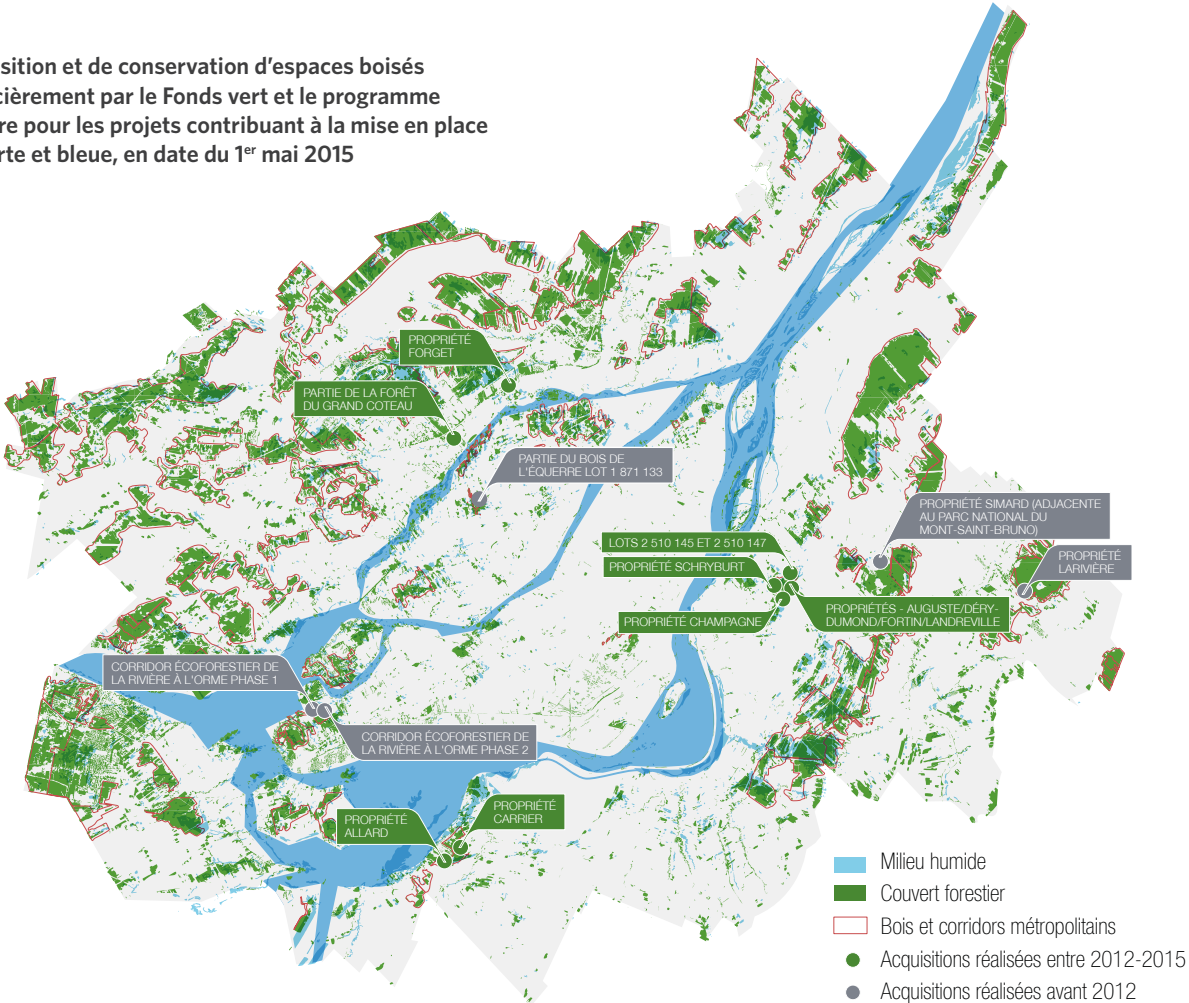
Créé en 2005, le *Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés* (Fonds vert) vise à soutenir des initiatives d'acquisition de secteurs boisés par des municipalités, des MRC, des agglomérations ou des organismes à but non lucratif mandatés par les municipalités, dans le but de contribuer au développement d'un réseau d'espaces boisés de valeur écologique à l'échelle métropolitaine. Ce programme vise en particulier la protection et la conservation dans les bois et les corridors forestiers métropolitains.

Depuis 2005, le programme a contribué au financement de douze projets d'une valeur globale de 17,8 M\$, dont 2,8 M\$ proviennent de la Communauté. Ces projets ont permis la protection de plus de 185 hectares d'espaces boisés répartis dans chacun des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal.

S'appuyant sur les succès du programme, le conseil de la Communauté a réaffecté, en avril 2014, un montant de 1,2 M\$ pour l'acquisition de nouveaux espaces boisés.

Parallèlement au Fonds vert, le *Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain*, mis en place en février 2013, a contribué à deux projets d'acquisition dans le corridor forestier Châteauguay-Léry. Au total, 11,4 hectares pour une valeur totale de 2,2 millions, dont 1 million consenti par la Communauté et le gouvernement du Québec selon les conditions du programme, ont été acquis. Le corridor forestier Châteauguay-Léry fait partie des cinq grands projets de la Trame verte et bleue (voir p. 141).

Carte 8. Projets d'acquisition et de conservation d'espaces boisés appuyés financièrement par le Fonds vert et le programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue, en date du 1^{er} mai 2015



Source : CMM, 2015.

› Mise sur pied de la Table des maires et mairesses pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels du Grand Montréal

À l'initiative des maires Georges Bourelle, de Beaconsfield, et Martin Murray, de Saint-Bruno-de-Montarville, une Table des maires et mairesses pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels du Grand Montréal a été mise sur pied en septembre 2014. Cette

table de concertation permettra non seulement de coordonner les efforts des municipalités, mais aussi de partager l'expertise et de réfléchir sur la mise en place de mesures concertées en matière de protection et de mise en valeur des milieux naturels.

Un forum pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels du Grand Montréal a eu lieu en mai 2015. Il a donné le coup d'envoi aux travaux de la table des maires et mairesses.

› Mise sur pied d'un comité pour l'élaboration d'un plan de reboisement

Au printemps 2014, la Communauté a mis sur pied un comité dont le mandat est l'élaboration d'un plan de reboisement pour le Grand Montréal. Ce comité regroupe des représentants de la Communauté ainsi que des partenaires tels que le Jour de la Terre, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) et Nature Action Québec. À terme, ce plan, dont l'élaboration fait partie des mesures inscrites au *Plan d'action 2012-2017* du PMAD, devrait proposer un ensemble

de stratégies et de moyens en vue d'atteindre l'objectif de 30 % de couvert forestier dont fait mention le PMAD. Plusieurs travaux en cours (mise à jour des données sur le couvert forestier du Grand Montréal, caractérisation des friches, etc.) contribueront à alimenter le comité dans l'élaboration de ce plan.

La mise sur pied du comité et l'élaboration du plan de reboisement s'inscrivent également dans le

cadre des travaux portant sur la lutte à l'agrile du frêne. En effet, l'agrile causera dans les années à venir la mort de nombreux frênes dans la région métropolitaine, tant en milieu urbain, qu'agricole et forestier. Bien que les impacts de cette mortalité soient nettement plus préoccupants en zone urbaine, ils pourraient altérer certains écosystèmes forestiers du Grand Montréal et nuire au maintien de leurs fonctions écologiques.

LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE

Les impacts directs du PMAD sur l'aménagement de la région sont grandement tributaires du processus de conformité qui doit être réalisé entre les schémas d'aménagement des MRC

et des agglomérations (SAD) et le PMAD, puis entre les SAD conformes au PMAD et les outils d'urbanisme municipaux. Cette section présente certains éléments novateurs ou inspirants que les

MRC ou les agglomérations du Grand Montréal ont intégrés à leurs outils de planification en lien avec l'objectif 3.1 du PMAD visant la protection des milieux naturels du Grand Montréal.

MRC de Roussillon

› Le corridor vert de Châteauguay-Léry

En plus de préserver les aires protégées et les bois et les corridors forestiers métropolitains identifiés au PMAD, le schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon a identifié 428 hectares supplémentaires de terrains à haute valeur écologique en créant le corridor vert de Châteauguay-Léry. Celui-ci est beaucoup plus vaste (813 ha) que le corridor forestier

métropolitain de Châteauguay-Léry identifié au départ dans le PMAD (385 ha).

Appuyée financièrement par l'Entente pour le financement de projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue survenue entre la Communauté et le gouvernement du Québec, la MRC de Roussillon a élaboré un plan de conservation qui confirme la haute valeur

écologique du secteur et la pertinence d'élargir le territoire couvert par le corridor. Mentionnons qu'en 2013, dans le cadre de l'Entente pour le financement de projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue, la Ville de Châteauguay a réalisé deux acquisitions stratégiques pour un total de 11,4 hectares dans ce corridor forestier.

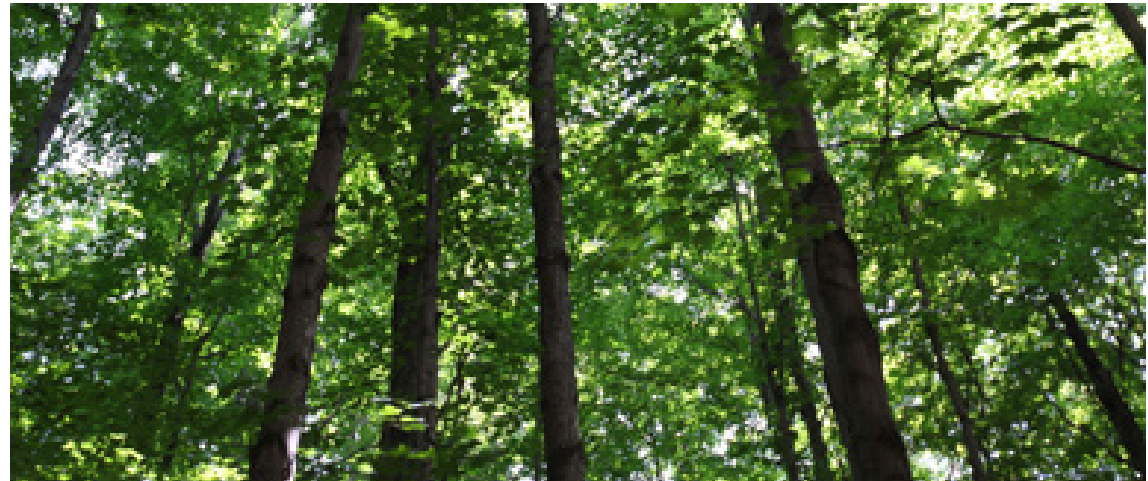
Agglomération de Longueuil

› La protection du boisé Du Tremblay

En 2005, l'agglomération de Longueuil a inscrit le boisé Du Tremblay dans son plan de conservation et de gestion des milieux naturels à titre de zone prioritaire de conservation. Les propriétés appartenant à la ville situées à l'intérieur des limites du boisé Du Tremblay représentent 60 % de la superficie totale et sont actuellement en processus d'être désignées « refuge faunique » par le gouvernement du Québec. Ce statut permettra, entre autres, d'assurer la conservation de la rainette faux-grillon de l'Ouest, ainsi que la conservation et la mise en valeur de l'habitat, des milieux humides et d'autres composantes de la faune, dont le cerf de Virginie.

De plus, en mars 2012, la Ville de Longueuil a entrepris des démarches d'acquisitions auprès de propriétaires privés. À ce jour, l'acquisition de six lots d'une superficie totale de près de 4,38 ha a été financée dans le cadre du Fonds vert de la Communauté.

Au total, dans le projet de schéma d'aménagement de l'agglomération de Longueuil, les superficies du boisé Du Tremblay protégées par une affectation particulière (protection et récréation en zone urbaine et forêt périurbaine en zone agricole) totalisent 420 hectares, ce qui représente environ 90 hectares supplémentaires par rapport au bois métropolitain qui avait été identifié au PMAD.



LES INDICATEURS DE SUIVI

Afin de suivre l'avancement vers l'atteinte de l'objectif 3.1 du PMAD qui vise la protection de 17 % du territoire du Grand Montréal d'ici 2031, deux indicateurs sont présentés dans ce rapport, soit la superficie des aires protégées inscrites au registre des aires protégées du gouvernement

du Québec en fonction des critères de L'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), et la superficie protégée dans le cadre du programme Fonds vert et du programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue.

À noter que la CMM entreprendra prochainement des travaux visant à répertorier sur son territoire les espaces présentant des statuts de protection sans pour autant être inscrits au registre des aires protégées du gouvernement du Québec établi en fonction des critères de l'UICN.

Indicateur

> Superficies inscrites au registre des aires protégées du gouvernement du Québec en fonction des critères de l'UICN

L'UICN a élaboré un système reconnu de classification des aires protégées. Ce système permet une harmonisation relative à l'évaluation des moyens de protection de la biodiversité et facilite la comparaison d'un État ou d'une région à une autre par l'utilisation de critères communs.

Au Québec, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) a le devoir, de par la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, de tenir un registre des aires protégées et

de procéder à sa mise à jour, en tenant compte des catégories reconnues de l'UICN. Les aires protégées du Grand Montréal enregistrées au registre comprennent notamment trois parcs nationaux du Québec (parc d'Oka, des Îles-de-Boucherville et du mont Saint-Bruno), plusieurs réserves naturelles, des refuges fauniques, des milieux naturels de conservation volontaire et près d'une dizaine d'autres désignations d'aires protégées.

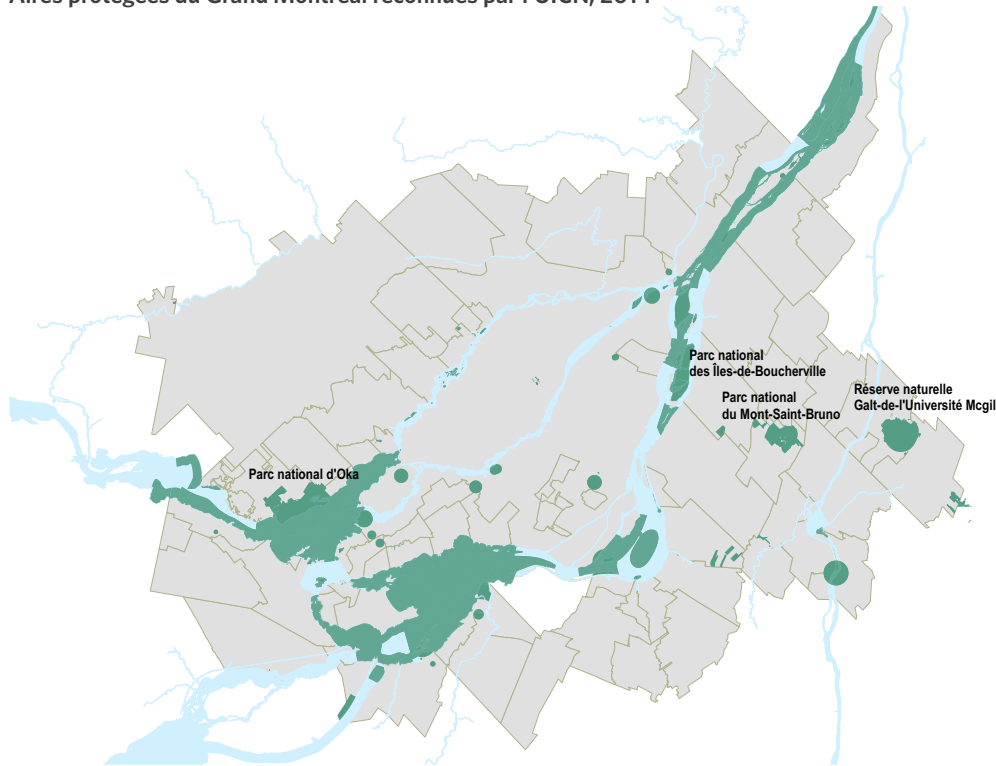
En 2014, les aires protégées dans le Grand Montréal couvraient 41 956 hectares, dont 9 632

en milieu terrestre (23 %) et 32 323 en milieu aquatique (77 %). En comparaison avec 2012, il s'agit d'une diminution de la superficie des aires protégées en milieu aquatique (-179 ha), mais d'une augmentation de la superficie des aires protégées en milieu terrestre (+ 446 hectares).

En termes de proportion, la part du territoire du Grand Montréal en aires protégées est demeurée relativement stable entre 2012 et 2014, à 9,6 %. La proportion du territoire terrestre en aires protégées a toutefois augmenté, passant de 2,4 % à 2,5 %,

alors que la proportion du territoire aquatique en aires protégées a diminué, passant de 62,1 % à 61,7 %.

Carte 9. Aires protégées du Grand Montréal reconnues par l'UICN, 2014

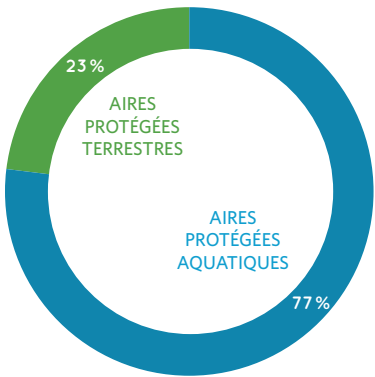


Source : MDDELCC, Registre des aires protégées au 31 décembre 2014, compilation spéciale.
Traitement : CMM, 2015.

Parmi les aires protégées terrestres inscrites au registre depuis 2012, on retrouve notamment sept nouvelles réserves naturelles, soit :

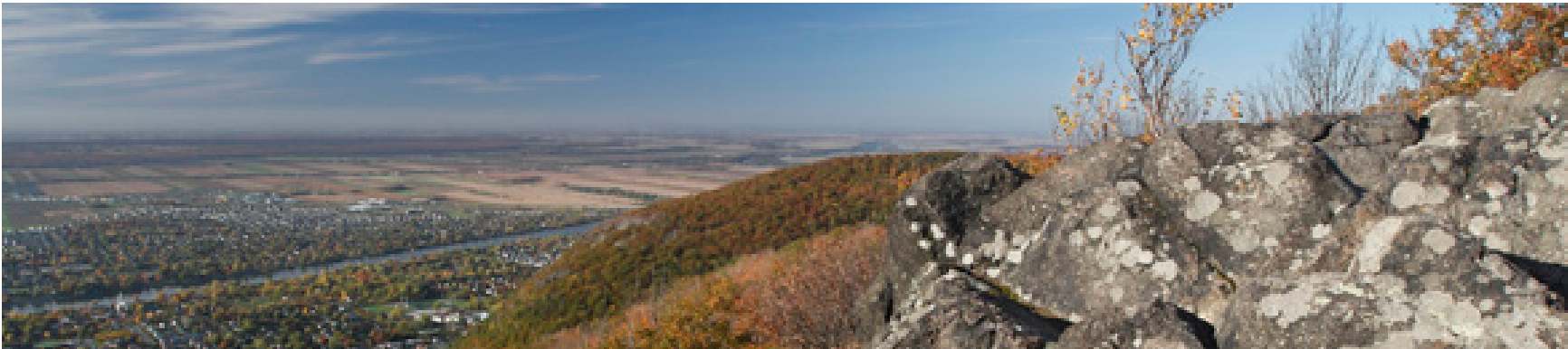
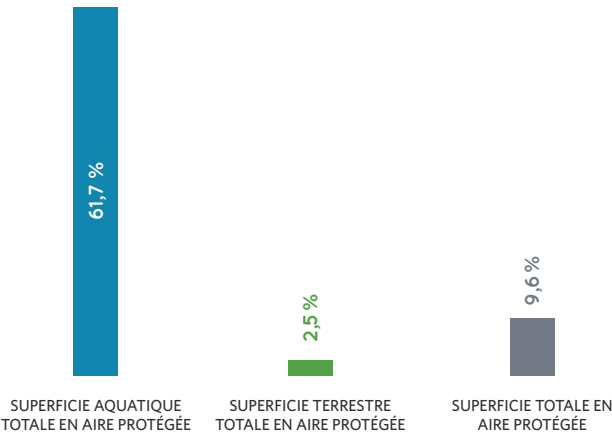
- la réserve naturelle du Bois-de-Brossard, à Brossard (230,1 ha);
- la réserve naturelle du Boisé-Du Tremblay, à Boucherville (74,6 ha);
- les nouvelles sections de la Réserve naturelle du Piémont-du-Mont-Saint-Hilaire, à Mont-Saint-Hilaire (34,3 ha) et à Saint-Jean-Baptiste (25,5 ha);
- la réserve naturelle de la Forêt-du-Grand-Coteau, à Rosemère (12,3 ha);
- la réserve naturelle North River Farm (Conservation de la nature – Québec/Parcelle McCall – Phase 2), à Mirabel (9,6 ha);
- la réserve naturelle de la Coulée-des-Érables, à Saint-Mathieu-de-Beloeil (5,3 ha);
- la réserve naturelle du Père-Louis-Trempe, à Westmount (1 ha).

Figure 15. Répartition de la superficie des aires protégées du Grand Montréal par milieu aquatique et terrestre, 2014



Source : MDDELCC, Registre des aires protégées au 31 décembre 2014, compilation spéciale.
Traitement : CMM, 2015.

Figure 16. Proportion de la superficie aquatique, terrestre et totale en aire protégée, Grand Montréal, 2014



LES TERRITOIRES PRÉSENTANT DES STATUTS DE PROTECTION SITUÉS À L'EXTÉRIEUR DES AIRES PROTÉGÉES INSCRITS AU REGISTRE DU MDDELCC

137

Dans le Grand Montréal, différents territoires sont désignés par des statuts de protection sans pour autant répondre à l'ensemble des critères du système de classification des aires protégées de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) et ainsi être intégrés au registre des aires protégées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Afin d'obtenir un portrait plus complet des espaces protégés sur son territoire, la Communauté amorcera bientôt des travaux dont l'objectif sera d'inventorier les milieux naturels protégés qui ne répondent pas à l'ensemble des critères de protection de l'UICN.

À titre d'exemple d'espaces protégés non inscrits au registre des aires protégées du MDDELCC, mentionnons l'habitat de la Rivière-des-Mille-Îles, situé entre Laval et Terrebonne, dont la superficie est de 262,43 ha et le refuge faunique Pierre-Étienne-Fortin, situé sur la rivière Richelieu, entre Chambly et Richelieu, qui compte 63,12 ha. Ces deux territoires sont protégés et reconnus par le

gouvernement du Québec. Cependant, puisqu'ils sont, en tout ou en partie touchés par la présence de droits miniers, gaziers ou pétroliers, ils ne sont pas admissibles au titre d'aire protégée, selon les critères de l'UICN. La désignation légale de protection de ces espaces demeure malgré tout valide et tout projet de développement sur ces territoires doit en tenir compte.

Parmi les autres territoires non inscrits au registre des aires protégées du MDDELCC mais qui, au terme des exercices de conformité au PMAD, obtiendront un certain statut de protection, on peut penser aux bois et corridors forestiers métropolitains identifiés au PMAD. En effet, le PMAD 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, qui permettent de conserver la diversité biologique, le couvert forestier et les fonctionnalités écologiques des bois et des corridors forestiers métropolitains, et d'adopter des mesures interdisant l'abattage d'arbres.



Sources : MDDELCC

Indicateur**> Superficie protégée dans le cadre des programmes
Fonds vert et Trame verte et bleue**

La Communauté a mis sur pied deux programmes d'aide financière qui visent notamment la protection des milieux naturels et favorise ainsi l'augmentation de la superficie protégée dans la région. Il s'agit du *Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés* (Fonds vert) et du *Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain*.

Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, le Fonds vert a contribué à réaliser des projets d'acquisition au boisé Du Tremblay, à Longueuil et à Boucherville, dans la forêt du Grand Coteau, à Lorraine, et dans le secteur du projet Urbanova, à Terrebonne. Ces acquisitions ont permis de protéger 30,5 hectares d'espaces boisés.

De plus, le programme de la Trame verte et bleue, mis en place en février 2013, a contribué à deux projets d'acquisition dans le corridor forestier Châteauguay-Léry, totalisant 11,4 hectares.

Globalement, les programmes Fonds vert et Trame verte et bleue ont permis de protéger 41,9 hectares depuis l'entrée en vigueur du PMAD.

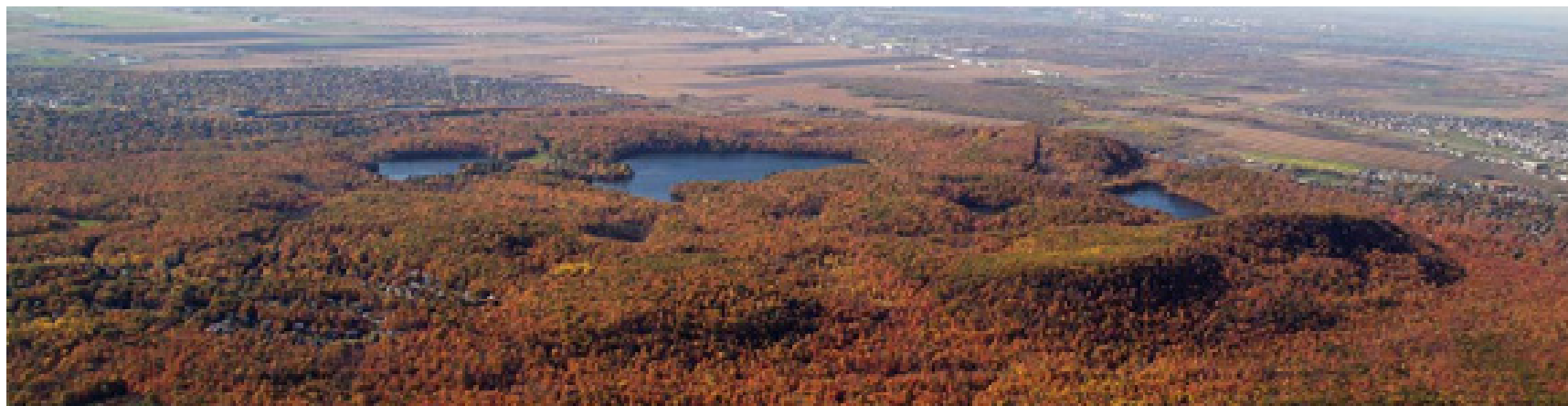


Tableau 16. Projets d'acquisitions et de conservation financés en partie par les programmes Fonds vert et Trame verte et bleue, 2012-2014

PROGRAMME	TITRE DU PROJET	SECTEUR GÉOGRAPHIQUE	MUNICIPALITÉ	PARTENAIRES	NOMBRE D'HECTARES PROTÉGÉS
FONDS VERT	PROPRIÉTÉ FORGET	COURONNE NORD	TERREBONNE	CMM/VILLE DE TERREBONNE/ NAQ	8,7
FONDS VERT	PARTIE DE LA FORÊT DU GRAND COTEAU	COURONNE NORD	LORRAINE	CMM/VILLE DE LORRAINE	4,09
FONDS VERT	LOTS 2 510 145 ET 2 510 147	AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	BOUCHERVILLE	CMM/VILLE DE BOUCHERVILLE/ NAQ	13,36
FONDS VERT	PROPRIÉTÉS - AUGUSTE/ DÉRY-DUMONT/FORTIN/ LANDREVILLE	AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	LONGUEUIL	CMM/VILLE DE LONGUEUIL/ NAQ	0,37
FONDS VERT	PROPRIÉTÉ SCHRYBURT	AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	LONGUEUIL	CMM/VILLE DE LONGUEUIL/ NAQ	0,15
FONDS VERT	PROPRIÉTÉ CHAMPAGNE	AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL	LONGUEUIL	CMM/VILLE DE LONGUEUIL/ NAQ	3,86
TOTAL FONDS VERT					30,53
TRAME VERTE ET BLEUE	PROPRIÉTÉ ALLARD	COURONNE SUD	CHÂTEAUGUAY	CMM/VILLE DE CHÂTEAUGUAY/ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	6,2
TRAME VERTE ET BLEUE	PROPRIÉTÉ CARRIER	COURONNE SUD	CHÂTEAUGUAY	CMM/VILLE DE CHÂTEAUGUAY/ GOUVERNEMENT DU QUÉBEC/ NAQ/CNC	5,2
TOTAL TRAME VERTE ET BLEUE					11,4
TOTAL - TOUS LES PROGRAMMES					41,93

CNC: Conservation de la Nature du Canada - section Québec.
 NAQ: Nature-Action Québec.
 Source : CMM, 2015.



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 milieux naturels, les paysages, et le patrimoine bâti, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une Trame verte et bleue.

La mise en place de cette trame s'articule autour d'un ensemble de projets de mise en valeur des milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages, appuyés financièrement par le *Programme d'aide financière pour les projets*

contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain, mais également par le Fonds bleu.

LES ACTIONS RÉALISÉES PAR LA COMMUNAUTÉ

➤ Début de la mise en œuvre de cinq grands projets pour la Trame verte et bleue

À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, le gouvernement du Québec a convenu d'apporter son soutien financier à la mise en

place de la Trame verte et bleue et à sa mise en valeur et a conclu avec la Communauté des ententes en ce sens.

Cinq projets métropolitains étaient ciblés par ces ententes et constituent l'assise de la Trame verte et bleue :

- le Parc de la rivière des Mille-Îles;
- le Parc-plage du Grand Montréal;
- le Corridor forestier du mont Saint-Bruno;
- le Corridor forestier Châteauguay-Léry;
- le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire.

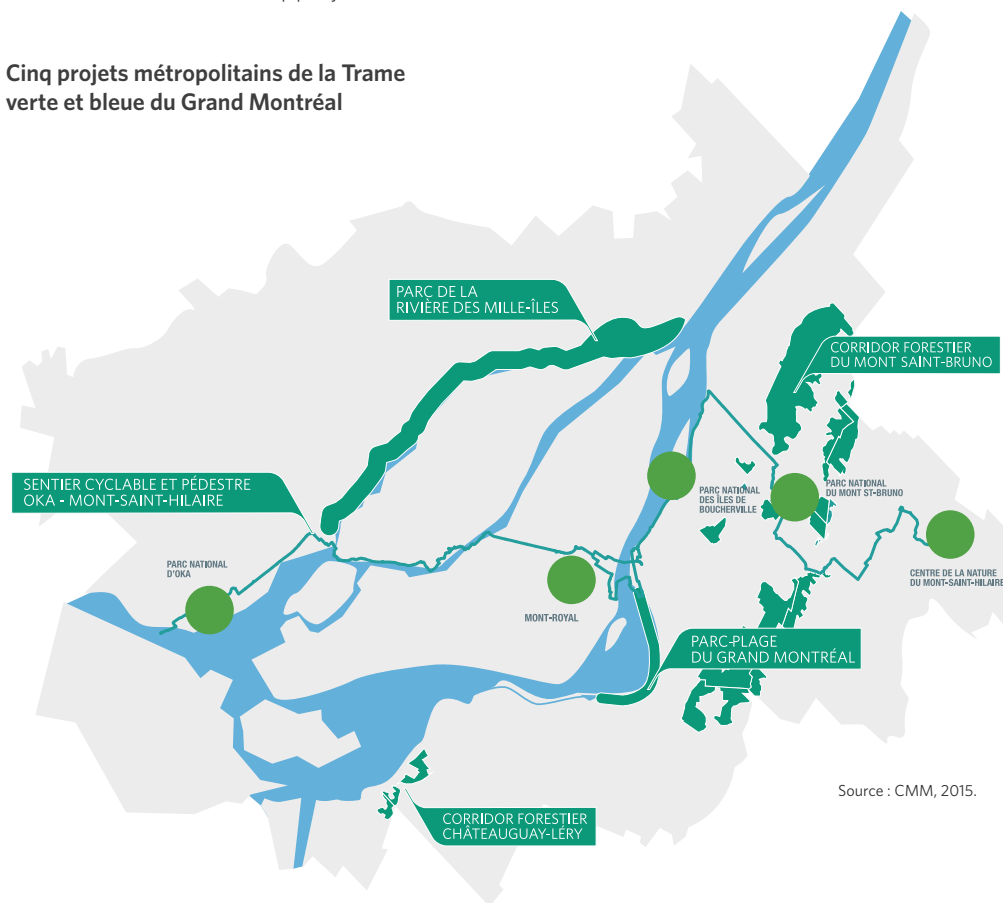
Dans la foulée de ces ententes, la Communauté adoptait, en février 2013, le *Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain* et le *Programme d'aide financière pour le projet d'aménagement d'un sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire*. Ces programmes déterminent les critères d'admissibilité des projets, les dépenses

admissibles, les organismes admissibles et les critères d'évaluation des projets.

Des investissements d'au moins 150 M\$ seront réalisés dans le cadre de ces cinq projets d'ici la

fin 2017. Ils seront répartis à parts égales entre le gouvernement provincial, la CMM et les villes composant la CMM.

Carte 10. Cinq projets métropolitains de la Trame verte et bleue du Grand Montréal



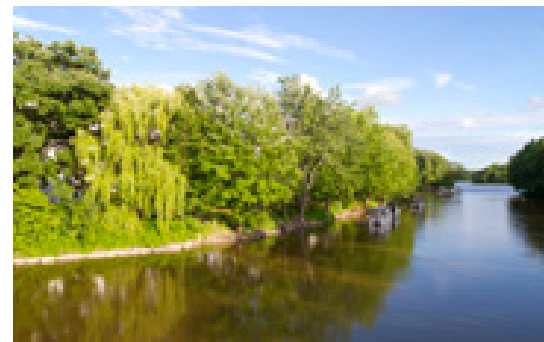
Source : CMM, 2015.

Le Parc de la rivière des Mille-Îles

Le projet de Parc de la rivière des Mille-Îles consiste à doter le Grand Montréal d'un imposant parc nature protégé constitué d'un chapelet de destinations locales et régionales et de lieux de conservation des milieux naturels. Les aménagements permettront d'accroître l'accès à des sites de détente, de récréation et de plein air.

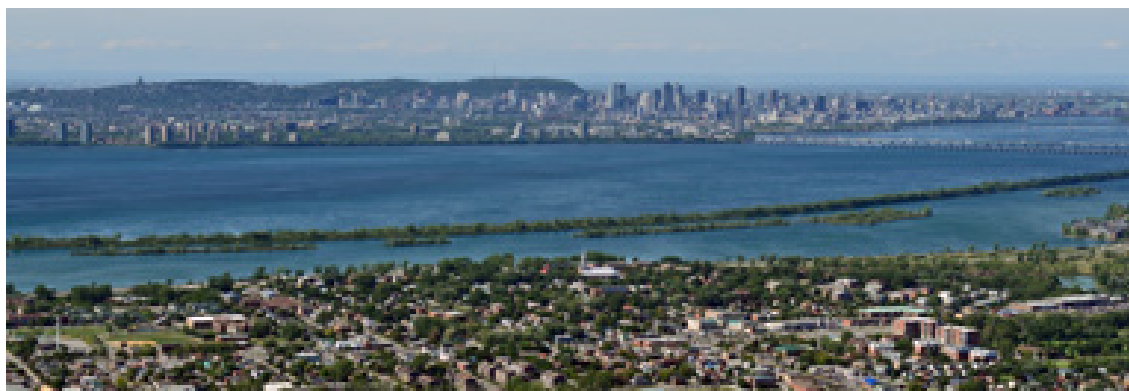
L'agrandissement du refuge faunique de la rivière

des Mille-Îles est le moyen privilégié de préserver la rivière, les rives et certaines îles et permet de représenter la biodiversité de la région du Grand Montréal. La conservation et la gestion de ce patrimoine naturel unique seront assurées par l'action concertée des différents paliers de gouvernement (fédéral et provincial), des municipalités, des organismes de conservation et de sensibilisation ainsi que de la population locale.



Le Parc-plage du Grand Montréal

Le Parc-plage du Grand Montréal s'organise autour de deux pôles principaux que sont le Récré-O-Parc situé à l'extrémité ouest et le parc Jean-Drapeau à l'extrémité est. Il comprend une liaison sur la digue de la Voie maritime où un véritable parc riverain linéaire axé sur la récréation de plein air et l'accès à l'eau sera aménagé.



Ce projet métropolitain vise à faire du Parc-plage du Grand Montréal un lieu de destination à l'échelle régionale et métropolitaine. Les

aménagements permettront de doter la région d'une infrastructure récréative majeure de près de 20 km en bordure de rives et en milieu

naturel, permettant ainsi une réappropriation du fleuve par les citoyens et les touristes.

Le Corridor forestier du mont Saint-Bruno

Le projet métropolitain du Corridor forestier du mont Saint-Bruno vise à maintenir le couvert forestier et à améliorer la connectivité entre les milieux naturels, que ce soit par la connexion de milieux boisés, de friches, de cours d'eau ou de milieux humides.

Le projet propose également d'accroître l'accessibilité du grand public à ces milieux, tout

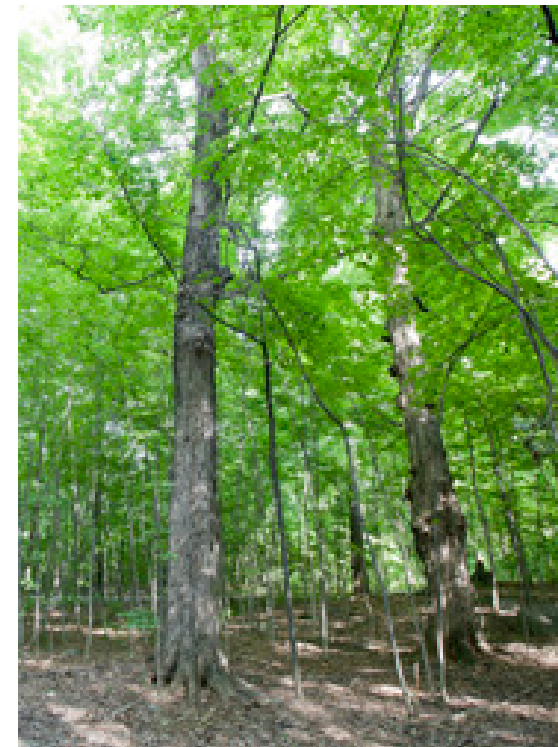
en assurant un usage compatible avec la vocation de conservation.

Desservi par la Route verte et le futur Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, le Corridor forestier du mont Saint-Bruno constituera la plus grande superficie de milieux boisés protégés et mis en valeur de la Trame verte et bleue dans le secteur sud du Grand Montréal.

Le Corridor forestier Châteauguay-Léry

Le Corridor forestier Châteauguay-Léry est un milieu naturel de plus de 800 hectares chevauchant, comme son nom l'indique, les territoires des villes de Léry et de Châteauguay. Ce projet métropolitain du Corridor forestier Châteauguay-Léry vise à maintenir le couvert forestier et à améliorer la connectivité entre les

milieux naturels, que ce soit par la connexion de milieux boisés, de friches, de cours d'eau (bandes riveraines) ou de milieux humides. Le projet propose également d'accroître l'accessibilité au grand public, tout en assurant un usage compatible avec la vocation de conservation



Le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire

D'une longueur de 143 km, le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire reliera les trois parcs nationaux de la région de Montréal (parc d'Oka, parc des Îles de Boucherville et parc du mont Saint-Bruno)

ainsi que le Centre de la nature du mont Saint-Hilaire (partie de la réserve de biosphère de l'UNESCO) et traversera 17 municipalités.

Ce projet de la Trame verte et bleue du Grand

Montréal constitue également le premier axe cyclable du Réseau vélo métropolitain et est en cours de développement (voir p. 114 pour plus de détails sur le sentier cyclable et pédestre).

L'avancement de la mise place des projets financés par le *Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain* est présenté dans la section sur les indicateurs de suivi, en p. 157.



› Élaboration de plans de protection et de mise en valeur de certains ensembles patrimoniaux et paysages de portée métropolitaine

À l'hiver 2014, la commission de l'aménagement a reçu le mandat de formuler des recommandations concernant l'identification et la mise en valeur de certains ensembles patrimoniaux ayant un caractère emblématique afin de contribuer aux commémorations du 375^e anniversaire de la Ville de Montréal.

Les travaux de la commission ont permis d'identifier le fleuve et ses affluents comme étant les principaux éléments permettant de démontrer les liens fondateurs existants entre Montréal et les villes de la région métropolitaine. Ce constat

a permis de regrouper plusieurs ensembles patrimoniaux identifiés au PMAD en quatre grandes unités distinctes.

- le lac des Deux-Montagnes et ses abords;
- les noyaux villageois de l'entrée de l'archipel à l'est du territoire;
- le paysage seigneurial du bassin de Chambly;
- le bassin fondateur reliant le Vieux-Montréal, le Vieux-Longueuil et le Vieux-La Prairie.

Il est également ressorti des travaux de la commission que les mesures de protection et de

mise en valeur qui seront entreprises doivent être en support et en complémentarité avec les cinq projets de la Trame verte et bleue métropolitaine.

Par conséquent, dans un premier temps, il a été recommandé de concentrer les efforts dans le secteur Est de l'archipel du Grand Montréal et autour du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire puisque celui-ci traverse les trois autres unités identifiées.

Pour ces deux éléments, des plans de protection et de mise en valeur sont en cours d'élaboration.

Plan de mise en valeur des éléments paysagers et patrimoniaux aux abords du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire

Le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire est l'un des cinq projets phares de la mise en œuvre de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Il est également

le premier axe du Réseau vélo métropolitain faisant l'objet d'un plan directeur dans le cadre du plan d'action du PMAD.

Le projet de sentier consiste à relier les trois parcs nationaux du territoire métropolitain (parc national d'Oka, des Îles-de-Boucherville et du mont Saint-Bruno) et le Centre de la Nature du mont Saint-

Hilaire à de nombreux espaces verts et bleus du Grand Montréal. Il se développe autour des éléments les plus marquants de la région métropolitaine, soit les plans d'eau, les paysages, les milieux naturels et agricoles ainsi que le patrimoine bâti. Cette pluralité des éléments paysagers confère au sentier un fort potentiel qui offre aux usagers des expériences diverses et de qualité tout en contribuant à la valorisation du territoire métropolitain.

Pour assurer le plein potentiel de ces éléments significatifs, un plan de mise en valeur des qualités paysagères et patrimoniales aux abords du sentier est en cours de réalisation. Ce plan devrait permettre d'identifier des projets qui contribueront à :

- la reconnaissance, la protection et la mise en valeur des qualités paysagères et patrimoniales des éléments situés aux abords du sentier métropolitain;

- la création d'un caractère distinctif pour renforcer l'expérience récréotouristique du sentier métropolitain;
- le rayonnement du sentier métropolitain dans le cadre des festivités du 375^e anniversaire de Montréal.

Ce plan devrait être complété pour l'été 2015.

Plan de protection et de mise en valeur du secteur Est de l'archipel du Grand Montréal

L'entrée de l'archipel est un milieu riche en patrimoine et en paysages identitaires fondateurs, regroupant des noyaux villageois, des paysages riverains et insulaires ainsi que des paysages ruraux. Par ses qualités, ses potentiels et le dynamisme qui caractérise ses principaux acteurs, le secteur de l'entrée de l'archipel constitue un milieu favorable à la réalisation d'un projet ayant le potentiel de favoriser l'émergence d'autres projets similaires au sein du territoire métropolitain.

Pour assurer le plein potentiel de ces éléments

significatifs, la Communauté a octroyé, au printemps 2015, un mandat visant l'élaboration d'un plan de protection et de mise en valeur du patrimoine et des paysages de ce secteur.

Déjà, plusieurs projets sont à l'étude par les municipalités concernées :

- la plage de l'Est, dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles;
- le projet Longue Rive, à Longueuil;
- l'aménagement d'une promenade riveraine, à Boucherville;
- le Parc-plage au parc St-Laurent et le Plan directeur d'aménagement des berges, à Repentigny;
- l'aménagement récréotouristique à l'île Sainte-Thérèse, à Varennes;
- la réfection du quai et la renaturalisation en bordure du fleuve, à Verchères;
- l'aménagement d'accès aux rives et de mise à niveau de la Colonie des Grèves, à Contrecoeur.

➤ Nouveau programme Fonds bleu et mise en place de deux projets de mise en valeur des rives

Créé en 2002, le Fonds bleu est un programme consacré au financement de projets de mise en valeur et d'accessibilité aux berges et aux plans d'eau de la région métropolitaine. Entre 2002 et 2009, le Fonds bleu a permis le développement de trois séries de projets appelés *Plans d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal Bleu*⁸. Ceux-ci ont fait l'objet d'ententes de partenariat entre la Communauté et le gouvernement du Québec.

Dans le cadre de ces plans d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal Bleu, le Fonds bleu a contribué au financement de 68 projets d'une valeur globale de plus de 41,9 M\$, dont 6 M\$ proviennent du gouvernement du Québec, 10,5 M\$ de la Communauté et plus de 25,5 M\$ des municipalités participantes.

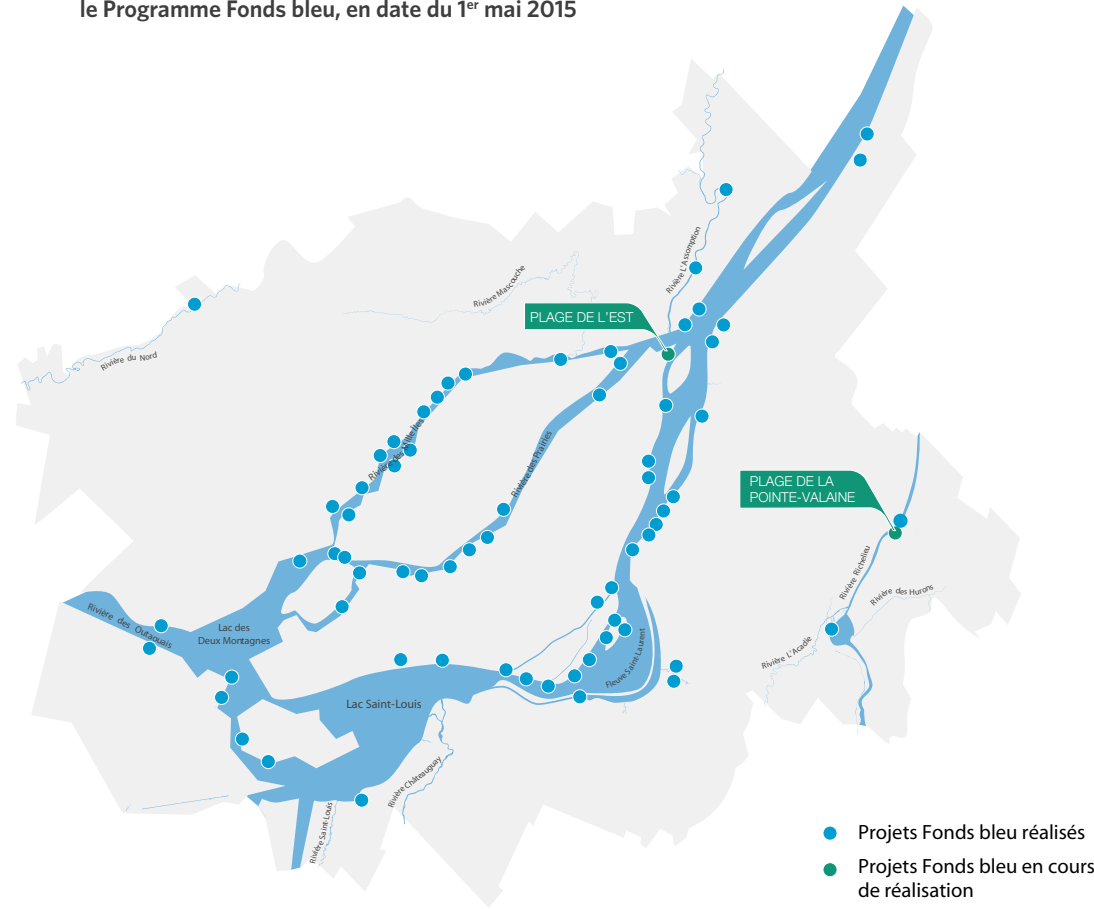
En vue de contribuer à l'objectif du PMAD visant à mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages à des fins récréotouristiques par la création d'une Trame verte et bleue, le conseil de la Communauté a adopté, en février 2014, une nouvelle version du Fonds bleu. Il s'agit du *Programme d'aide financière pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal*, doté d'une enveloppe budgétaire de 1,2 M\$.

Le présent programme vise la protection et la mise en valeur des berges, des îles et des plans d'eau du Grand Montréal par l'appui financier à des projets d'immobilisation tels que : parcs riverains; promenades cyclables et pédestres favorisant l'accès aux rives et aux plans d'eau; aménagements de sites d'observation, de quais et de rampes de mise à l'eau; aménagements de sites pour la baignade; aménagements d'espaces naturels riverains et de la mise en valeur d'éléments patrimoniaux.



⁸ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20110527_bilan_fondsBleu.pdf

Carte 11. Projets de mise en valeur des rives financés par le Programme Fonds bleu, en date du 1^{er} mai 2015



Source : CMM, 2015.

Le nouveau programme du Fonds bleu est également complémentaire au *Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain* (voir p. 140) puisque les projets financés par le Fonds bleu doivent être localisés à l'extérieur des grands projets priorités par le programme de la Trame verte et bleue.

Deux projets sont actuellement en voie d'être réalisés grâce au programme Fonds bleu : le projet de la plage de l'Est, dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, et le projet de la plage de Pointe-Valaine, à Otterburn Park.

Projet de la plage de l'Est

Lancé en septembre 2013, le concours de design de la plage de l'Est, organisé par l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles en collaboration avec le Bureau du design de la Ville de Montréal, vise la réalisation d'un concept de plage dans le quartier de Pointe-aux-Trembles. La plage de l'Est prévoit l'aménagement d'un site sur la rive du fleuve Saint-Laurent et un accès public à l'eau, une halte récréotouristique regroupant la berge, le fleuve et ses îles voisines riches d'une

grande biodiversité. À terme, le site rendra plus accessibles les berges du fleuve Saint-Laurent, permettra d'y pratiquer des activités récréatives et redonnera aux citoyens la possibilité de s'approprier ce plan d'eau et ses attraits.

Ce projet fait partie des actions prioritaires identifiées au *Plan bleu vert* de l'arrondissement, adopté en mai 2013 par le conseil d'arrondissement et du *Plan de l'eau* de la Ville de Montréal, adopté en mars 2015. Le soutien de la Communauté

contribue à réaliser une première phase d'aménagement de la plage au printemps 2015. Les travaux comprennent la construction d'une promenade, l'aménagement d'une jetée, d'une rampe d'accès et d'un quai, de même que la stabilisation de la berge, la renaturalisation, ainsi que l'aménagement de la berge et l'installation de mobilier urbain.



Crédit : Rucculo Faubert Architectes et Ni conception. Image fournie par l'arrondissement Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles.

Projet de la plage de Pointe-Valaine

La Ville d'Otterburn Park prévoit réhabiliter l'ancienne plage de Pointe-Valaine et en redonner l'accès à sa population comme à celle de la région, en recréant un lieu de rassemblement riverain pour la pratique d'activités sportives, culturelles, familiales et nautiques. Pour cela, elle doit réaliser une réhabilitation de la rive et du littoral. La ville souhaite mettre en valeur le site en créant un parc linéaire intégré qui pourrait constituer un attrait touristique régional complémentaire au mont Saint-Hilaire. Situé à proximité du projet métropolitain du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, le projet bonifie le réseau récréotouristique existant.

Le soutien de la Communauté permet la réalisation des travaux requis pour l'enlèvement de débris, la renaturalisation de la rive et l'aménagement d'une aire de détente.

Crédit photo : Ville d'Otterburn Park.



> Tenue d'un forum sur la Trame verte et bleue du Grand Montréal

Le 25 septembre 2013 a eu lieu le forum « La Trame verte et bleue du Grand Montréal, l'affaire de tous ». Une dizaine de spécialistes et d'acteurs ont traité d'enjeux reliés à la mise en œuvre de ce projet prometteur. Près de 150 personnes ont assisté à cette matinée-conférence.

Ce forum a été organisé par le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), en collaboration avec le Mouvement Ceinture Verte et grâce au soutien financier de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il a permis aux gens présents de s'informer et

d'échanger concernant la création de la Trame verte et bleue du Grand Montréal.

› Publication de cadres de référence pour appuyer la mise en place de la Trame verte et bleue

Quatre cadres de référence ont été publiés au cours de l'année 2013 afin de préciser les exigences du PMAD, d'identifier les projets métropolitains et d'orienter le type de projets souhaités dans le cadre du *Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain*.



Cadres de référence :

Parc de la rivière des Milles-Îles : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/CadreReference_riviereMille-Iles.pdf

Parc-plage du Grand Montréal : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/CadreReference_plageGrandMontreal.pdf

Corridor forestier du mont St-Bruno : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/CadreReference_montSaint-Bruno.pdf

Corridor forestier Châteauguay-Léry : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/CadreReference_Chateauguay-Lery.pdf

En plus des projets financés par la Communauté, plusieurs autres projets de protection et de mise en valeur du territoire qui s'inscrivent dans l'esprit du PMAD ont été développés par les municipalités du Grand Montréal au cours des dernières années.

Parmi ceux-ci, on trouve le projet d'aménagement de la plage du parc de l'île Charron à Longueuil et la démarche pour l'obtention du statut de paysage humanisé pour L'Île-Bizard.

> L'aménagement de la plage du parc de l'île Charron à Longueuil

Au mois d'avril 2014, le conseil municipal de la Ville de Longueuil a donné son aval à des travaux de près de 800 000 \$ au parc de l'île Charron pour accueillir notamment les compétitions de natation en eau libre et de sauvetage sportif (volet plage) de la 49^e Finale des Jeux du Québec, qui a eu lieu du 1^{er} au 9 août 2014. La réalisation de ces travaux a également pour objectif de laisser un legs permanent de la tenue des Jeux du Québec à Longueuil en favorisant l'accès des citoyens aux berges en bonifiant les installations et en mettant en valeur les rives du fleuve Saint-Laurent.

Au cœur de ces travaux, l'aménagement d'une plage sablonnée permettra à la population de pratiquer des activités de baignade dans le Saint-Laurent dès l'été 2016.

Les analyses ont démontré que la qualité de l'eau dans ce secteur autorise la baignade. La Ville de Longueuil a d'ailleurs obtenu l'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) pour la réalisation de ce projet, qui respectera les normes et règlements environnementaux en vigueur. Une seconde phase de travaux sera entreprise en 2015 afin d'implanter les services sanitaires et de faciliter l'accès au site et de rendre la circulation plus fluide dans le secteur.



Crédit photo : Ville de Longueuil.

> La démarche pour l'obtention du statut de paysage humanisé pour L'Île-Bizard

En novembre 2014, le conseil municipal de Montréal et le conseil d'agglomération de Montréal ont adopté des résolutions entérinant le dossier de demande de reconnaissance du projet de paysage humanisé de L'Île-Bizard afin qu'il soit acheminé au MDDELCC. Le dossier est actuellement à l'étude.

Un paysage humanisé est une aire protégée constituée sur un territoire habité, dont l'état d'origine a été modifié par l'activité humaine, mais qui demeure en harmonie avec la nature. C'est un territoire qui présente des qualités remarquables et dont la conservation de la biodiversité particulière dépend de la poursuite des activités qui en sont à l'origine et qui y sont toujours pratiquées. Contrairement à l'Europe où ce type d'aire protégée est répandu, le Québec n'a pas encore de territoire reconnu comme paysage humanisé. Cette démarche originale de protection et de mise en valeur contribuera, d'une part, à la consolidation de la Trame verte et bleue du Grand Montréal, et, d'autre part, à augmenter la superficie des aires protégées de la région.

Le territoire concerné couvre la zone agricole permanente de L'Île-Bizard et des milieux naturels d'intérêt adjacents. Il se déploie sur plus de 1 100 hectares, soit près de la moitié de la superficie

de l'arrondissement, et compte environ 700 résidents. Des milieux naturels, des terres agricoles, des secteurs résidentiels et des terrains de golf caractérisent ce territoire.



Credit photo : AIR IMEX. Photo fournie par la Ville de Montréal.

LES BONS COUPS DE LA CONCORDANCE

Les impacts directs du PMAD sur l'aménagement de la région sont grandement tributaires du processus de conformité qui doit être réalisé entre les schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations et le

PMAD, puis entre les SAD conformes au PMAD et les outils d'urbanisme municipaux. Cette section présente certains éléments novateurs ou inspirants que les MRC ou les agglomérations du Grand Montréal ont intégrés à leurs outils de

planification en lien avec l'objectif 3.5 du PMAD qui vise la mise en valeur des milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages métropolitains dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques et de protection.

Agglomération de Montréal

> Mise en valeur des paysages emblématiques et identitaires

Le PMAD définit les paysages de son territoire à travers les grandes composantes des paysages métropolitains que sont, notamment, les Montérégiennes, les Basses-Laurentides, le relief Laurentien, le centre de la région, le centre-ville de Montréal, le mont Royal, l'archipel, les bois métropolitains, et identifie les routes panoramiques, les corridors routiers d'accès et les points de vue exceptionnels. La Communauté confirme leur importance et la nécessité d'assurer leur protection et leur mise en valeur et demande aux MRC et aux agglomérations de les intégrer à leurs outils de planification.

Toutes les MRC et les agglomérations ayant complété la concordance au PMAD, ont identifié les éléments structurants de leur territoire respectif et ont intégré des dispositions dans leur schéma d'aménagement visant une reconnaissance et le respect des paysages d'intérêt métropolitains.

Certaines MRC ou agglomérations préconisent des mesures plus spécifiques. À titre d'exemple, l'agglomération de Montréal reconnaît l'importance de protéger et de mettre en valeur les paysages emblématiques et identitaires suivants : le massif du mont Royal et la silhouette du centre

des affaires, et le parcours riverain. Pour ce faire, le règlement de concordance de l'agglomération de Montréal propose de :

- protéger et mettre en valeur les vues d'intérêt depuis et vers le mont Royal;
- encadrer l'évolution du cadre bâti afin de perpétuer la perception du massif du mont Royal et de la silhouette du centre des affaires;
- déterminer, caractériser, protéger et mettre en valeur les différents tronçons et composantes du parcours riverain et ses éléments patrimoniaux d'intérêt et en diffuser la connaissance;

- conserver la propriété, le caractère et l'accessibilité des espaces publics donnant sur les cours d'eau et favoriser leur aménagement ou leur renaturalisation;
- compléter, dans le cadre du redéveloppement du secteur du havre, le parcours riverain afin de relier l'arrondissement de Verdun au Vieux-Montréal, et mettre en valeur les vues offertes sur le massif du centre-ville, le fleuve et le mont Royal;
- poursuivre la démarche visant à obtenir du gouvernement du Québec un statut de paysage humanisé pour la partie ouest de L'Île-Bizard, en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*;
- définir des mesures de mise en valeur des parcours d'entrée de ville;
- établir des mesures d'encadrement pour l'affichage commercial sur panneau-réclame;
- assurer la protection et la mise en valeur des vues d'intérêt sur la ville et la montagne.

MRC de La Vallée-du-Richelieu

› Mise en valeur des composantes paysagères sur l'ensemble de la rivière Richelieu

Le règlement de concordance de la MRC de La Vallée-du-Richelieu vise notamment à assurer la mise en valeur des composantes paysagères sur l'ensemble de la rivière Richelieu et à favoriser l'accessibilité des rives de la rivière. Pour ce faire, la MRC entend créer et mettre en valeur des sites d'observation le long de la rivière et valoriser la diversité ainsi que la qualité des composantes paysagères en réalisant une promenade riveraine (sentiers cyclables et piétonniers) le long de la rivière Richelieu, du côté de la route 223.



MRC de La Vallée-du-Richelieu

› Une approche réglementaire par plan d'implantation et d'intégration architecturale

En plus d'identifier les ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine et les éléments significatifs de chaque ensemble pour les municipalités de Beloeil, de Mont-Saint-Hilaire et de Chambly, le règlement de concordance de la MRC de La Vallée-du-Richelieu préconise une approche réglementaire par plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ou par l'introduction d'un contenu normatif respectant, de façon générale, les éléments suivants :

- Prévoir des normes d'implantation des bâtiments qui assurent un maintien de l'homogénéité des secteurs, notamment en ce qui a trait aux marges avant et latérales qui doivent être établies en fonction des bâtiments adjacents.
- Prévoir des normes concernant le volume des bâtiments par rapport à la superficie du terrain et des bâtiments environnants.
- Permettre l'entreposage uniquement dans la cour arrière.
- Établir des normes concernant la forme et la pente des toits pour les nouveaux bâtiments de façon à ce qu'ils s'apparentent à ceux des bâtiments principaux voisins.
- Les ajouts d'éléments et les changements de volumétrie qui peuvent être permis doivent, à tout le moins, être conformes aux caractéristiques d'origine du bâtiment concerné.
- Établir que tout bâtiment démoli ou transporté, depuis une zone patrimoniale, doit être remplacé, en conformité aux normes concernant la construction dans la zone concernée, notamment en ce qui a trait à l'intégration architecturale et volumétrique.
- Conserver la trame des rues à son état original ou existant.
- Établir des normes d'affichage particulières en conformité aux dispositions prévues à la partie sur l'affichage.
- Sur la façade d'un bâtiment à caractère patrimonial, il est interdit de murer une ouverture existante, de pratiquer une nouvelle ouverture ou de modifier de plus de 10 % les dimensions et les proportions d'une ouverture existante, sauf si c'est pour rétablir le caractère patrimonial original du bâtiment.
- Les balcons, les perrons, les galeries et les vérandas placés en saillie sur les façades avant et latérales d'un bâtiment, à caractère patrimonial, ne peuvent être enlevés, en tout ou en partie, ni modifiés de manière à en altérer la nature (dimensions, matériaux, balustrades, etc.) mais une modification pourra être possible pour rétablir le caractère patrimonial original.

LES INDICATEURS DE SUIVI

Afin de suivre l'avancement vers l'atteinte de l'objectif 3.5 du PMAD qui vise la mise en valeur des milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages métropolitains dans une perspective

intégrée et globale à des fins récréotouristiques et de protection, deux indicateurs sont présentés dans ce rapport, soit le nombre de projets de mise en valeur réalisés dans le cadre du programme

de la Trame verte et bleue et le nombre de kilomètres de rives mis en valeur dans le cadre du programme Fonds bleu.

Indicateur

➤ Nombre de projets réalisés dans le cadre du programme de la Trame verte et bleue

Le gouvernement du Québec et la Communauté ont conclu une entente pour le financement de grands projets métropolitains contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire de la Communauté. L'aide financière versée par le gouvernement doit être complétée par des montants provenant de la Communauté, par le *Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue* (programme de la Trame verte et bleue), et des municipalités du territoire ou d'autres partenaires de la Communauté.

Depuis 2013, 13 projets ont été complétés ou sont en cours de réalisation. Ils représentent des investissements de 18,8 M\$. De cette somme, 11,6 M\$ sont assumés à valeur égale par la Communauté et le gouvernement du Québec.

Parmi les projets appuyés par le programme de la Trame verte et bleue, mentionnons le projet d'acquisition de deux propriétés au cœur du Corridor forestier Châteauguay-Léry, qui a permis d'assurer la conservation de près de 11,5 hectares sur lesquels ont été recensées plus de dix espèces floristiques à statut précaire, le projet visant la

régénération et l'accessibilité au Ruisseau de Feu, à Terrebonne, deux projets d'aménagement de bâtiments et d'infrastructures d'accueil, l'aménagement d'un camping nature au site du Récré-O-Parc, deux projets d'aménagement de sentiers donnant accès à des milieux naturels dont un accès au parc national du mont Saint-Bruno et trois projets d'aménagement contribuant à la consolidation d'un parc linéaire sur les 42 km de la rivière des Mille-Îles.

Trois études sont également financées dans le cadre du programme :

- le plan directeur du Parc-plage métropolitain consistant à développer, dans un cadre urbanisé, un réseau de plages et de lieux de loisirs attrayants, innovateurs et variés;
- le plan stratégique de conservation du Corridor forestier Châteauguay-Léry élaboré par la MRC de Roussillon, en avril 2014;
- le plan de mise en valeur des éléments paysagers et patrimoniaux situés aux abords du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire

Tableau 17. Projets de mise en valeur réalisés dans le cadre du Programme de la Trame verte et bleue, en date de mai 2015

GRANDS PROJETS COUVERTS PAR LE PROGRAMME DE LA TRAME VERTE ET BLEUE		PROJETS SPÉCIFIQUES EN COURS OU COMPLÉTÉS	TERRITOIRE PORTEUR DU PROJET	ANNÉE DE D'ACHÈVEMENT	INVESTISSEMENTS PRÉVUS
PARC DE LA RIVIÈRE DES MILLE-ÎLES	1	SITE D'OBSERVATION - ACCESSIBILITÉ	BOIS-DES-FILION	2014	300 000 \$
	2	AMÉNAGEMENT DE LA PASSERELLE - ACCESSIBILITÉ	SAINT-EUSTACHE	2013	1 135 020 \$
	3	SITE D'ACCUEIL ET DE LOCATION D'EMBARCATIONS	DEUX-MONTAGNES	EN COURS	81 173 \$
	4	CORRIDOR VERT DU RUISSEAU DE FEU	TERREBONNE	EN COURS	2 126 419 \$
	5	AMÉNAGEMENT DU SECTEUR D'ACCUEIL	LAVAL	EN COURS	8 000 000 \$
PARC-PLAGE DU GRAND MONTRÉAL	6	PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT DU PARC-PLAGE DU GRAND MONTRÉAL	CMM	EN COURS	71 056 \$
	7	AMÉNAGEMENT AU RÉCRÉ-O-PARC	SAINTE-CATHERINE	EN COURS	3 926 386 \$
CORRIDOR FORESTIER CHÂTEAUGUAY-LÉRY	8	ACQUISITION DE LA PROPRIÉTÉ CARRIER	CHÂTEAUGUAY	2013	2 104 221 \$
	9	ACQUISITION DE LA PROPRIÉTÉ ALLARD	CHÂTEAUGUAY	2013	177 348 \$
	10	PLAN DE CONSERVATION ET DE MISE EN VALEUR DU CORRIDOR FORESTIER CHÂTEAUGUAY-LÉRY	MRC DE ROUSSILLON	2014	55 000 \$
CORRIDOR FORESTIER DU MONT SAINT-BRUNO	11	AMÉNAGEMENT ET MISE AUX NORMES D'UN SENTIER ENTRE LE PARC E.J. HARVEY ET LE PARC NATIONAL DU MONT SAINT-BRUNO	SAINTE-JULIE	EN COURS	120 000 \$
	12	PROTECTION ET MISE EN VALEUR DU GRAND COTEAU	SAINTE-JULIE	EN COURS	600 000 \$
SENTIER CYCLABLE ET PÉDESTRE ENTRE OKA ET MONT-SAINT-HILAIRE	13	PLAN DE MISE EN VALEUR DES ÉLÉMENTS PAYSAGERS ET PATRIMONIAUX SITUÉS AUX ABORDS DU SENTIER CYCLABLE ET PÉDESTRE OKA-MONT-SAINT-HILAIRE	CMM	EN COURS	114 746 \$

Source : CMM, 2015.

Indicateur

> Nombre de kilomètres de rives mis en valeur dans le cadre du programme
Fonds bleu

Depuis la mise sur pied du programme Fonds bleu, en 2002, la Communauté a contribué à mettre en valeur 58,5 km de rives sur 11 plans d'eau de la région par des travaux de restauration, de nettoyage, de stabilisation, de renaturalisation ou d'aménagement.

En incluant les deux projets en cours de réalisation (projets de la Plage de l'Est, dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, et le projet de la Plage de Pointe-Valaine, à Otterburn Park), 70 projets ont été développés avec le soutien financier du Fonds bleu.

Au total, 43,3 M\$ ont été investis pour permettre la réalisation de ces projets, dont près du quart venant de la Communauté.

Tableau 18. Projets de mise en valeur des rives appuyés financièrement par le programme Fonds bleu, 2002-2015

PLAN D'EAU	NOMBRE DE PROJETS	RIVES RESTAURÉES, NETTOYÉES STABILISÉES, RENATURALISÉES OU AMÉNAGÉES	TOTAL DES INVESTISSEMENTS PAR PLAN D'EAU
FLEUVE SAINT-LAURENT	24	21,1 KM	18 277 682 \$
RIVIÈRE DES MILLES-ÎLES	13	6,3 KM	5 261 190 \$
RIVIÈRE DES PRAIRIES	12	5,2 KM	11 178 963 \$
LAC SAINT-LOUIS	5	1,0 KM	1 169 351 \$
LAC DES DEUX-MONTAGNES	4	6,3 KM	788 397 \$
RIVIÈRE L'ASSOMPTION	3	1,5 KM	690 186 \$
CANAL LACHINE	2	2,6 KM	3 074 000 \$
RIVIÈRE RICHELIEU	3	5,8 KM	1 814 469 \$
RIVIÈRE SAINT-JACQUES	2	7,5 KM	600 000 \$
RIVIÈRE DES OUTAOUAIS	1	0,7 KM	224 473 \$
RIVIÈRE DU NORD	1	0,5 KM	196 500 \$
TOTAL	70	58,5 KM	43 275 211 \$

Source : CMM, 2015.



AUTRES OBJECTIFS LIÉS À L'ORIENTATION 3 DU PMAD

Parmi les cinq objectifs de l'orientation 3 du PMAD, trois ont fait l'objet de travaux d'analyse concernant la conformité entre les orientations, les objectifs et les critères du PMAD et la mise à jour des schémas d'aménagement et de développement (SAD) des MRC et des agglomérations de la région sans toutefois être sujets au déploiement d'actions précises de la part de la Communauté.

C'est le cas de l'objectif 3.2 du PMAD, qui demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal d'identifier les plaines inondables et de protéger les rives, le littoral et les plaines inondables en intégrant à leur SAD les dispositions de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

C'est également le cas de l'objectif 3.3 du PMAD, qui demande aux MRC et aux agglomérations du

Grand Montréal d'intégrer à leur SAD les grandes composantes du paysage métropolitain identifiées au PMAD. L'objectif 3.3 demande également aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD différentes mesures visant la protection des paysages d'intérêt métropolitain.

Enfin, l'objectif 3.4 du PMAD demande aux MRC et aux agglomérations du Grand Montréal d'intégrer à leur SAD les ensembles patrimoniaux métropolitains identifiés au PMAD qui se trouvent sur leur territoire et d'assurer une protection des éléments significatifs de ces ensembles.

Les MRC et les agglomérations du Grand Montréal doivent tenir compte de ces demandes dans leur exercice de conformité au PMAD afin que leur schéma d'aménagement et de développement soit jugé conforme au PMAD.

Il est à noter que la protection et la mise en valeur des rives, des paysages et du patrimoine bâti ont fait l'objet de mesures et d'actions précises de la part de la Communauté dans le cadre de l'objectif 3.5 portant sur la mise en valeur du milieu naturel, du milieu bâti et des paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques.





Communauté métropolitaine de Montréal

1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400
Montréal (Québec) H3A 3L6

T 514 350-2550 | F 514 350-2599

www.cmm.qc.ca | info@cmm.qc.ca