




PMAD
PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT
ET DE DÉVELOPPEMENT

UN GRAND MONTREAL

attractif, compétitif et durable

Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Avril 2011



Communauté métropolitaine
de Montréal

Avant-propos

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

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

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

Ce plan porte sur huit objets, soit :

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

Le cadre législatif prévoit deux grandes étapes de réalisation du plan métropolitain avec des échéances précises.

- La première étape consiste en l'adoption d'un projet de plan métropolitain au plus tard le 30 avril 2011. Cette adoption a principalement pour effet d'enclencher une période de consultation tant auprès des municipalités, des municipalités régionales de comté (MRC), des agglomérations et du gouvernement, qu'auprès de l'ensemble de la population.
- La seconde étape, résultant de cet exercice de consultation, est celle de l'adoption du plan métropolitain d'aménagement et de développement proprement dit. Conformément à la loi, le règlement édictant le plan métropolitain devra être adopté au plus tard le 31 décembre 2011.

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

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

Sommaire

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

La Communauté métropolitaine de Montréal a déjà réalisé un premier exercice de planification de son territoire. La planification actuelle repose sur les nombreux documents et

analyses qui ont été réalisés durant la période 2002-2010. Le lecteur peut s'y référer en accédant au site Web du projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement¹.

Les différentes études sur le développement du Grand Montréal réalisées durant cette période et, en particulier, le *Portrait du Grand Montréal – édition 2010*, ont permis d'identifier les principaux atouts du Grand Montréal². Le tableau ci-dessous présente ces atouts pour l'aménagement, la qualité de vie, le transport et l'environnement.

Tableau 1 – Les atouts territoriaux du Grand Montréal

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

¹ Le site Web peut-être consulté à l'adresse : www.pmad.ca.

² « Portrait du Grand Montréal », *Cahiers métropolitains no 1*, décembre 2010, CMM; Document déclencheur, tome 1, diagnostic, octobre 2002, CMM.

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

DÉFI 1 : AMÉNAGEMENT

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

DÉFI 2 : TRANSPORT

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

DÉFI 3 : ENVIRONNEMENT

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

Le projet de PMAD propose trois orientations, 14 objectifs et 30 critères d'aménagement pour relever ces trois défis.

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



Orientation 1 :

Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

Objectifs	Description sommaire des critères
1.1 Orienter la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant	1.1.1 Localisation des aires <i>Transit-Oriented Development</i> (TOD) aux points d'accès du réseau de transport en commun structurant pour y canaliser au moins 40 % des futurs ménages
	1.1.2 Seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD (log./ha)
	1.1.3 Aménagement des aires TOD
1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD	1.2.1 Définition de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD aux fins de la consolidation des espaces résidentiels
	1.2.2 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace
	1.2.3 Consolidation des pôles économiques
1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture	1.3.1 Augmentation de 6 % de la superficie des terres cultivées
1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	1.4.1 Identification des installations de santé, d'éducation, sportives, culturelles et touristiques
	1.4.2 Localisation près d'un point d'accès du transport en commun, dans le périmètre d'urbanisation, en contiguïté aux secteurs urbanisés existants, en tenant compte des contraintes biophysiques et anthropiques
1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	1.5.1 Les risques d'inondation chevauchant plusieurs MRC
	1.5.2 Les risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC
	1.5.3 Les risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC
	1.5.4 Les risques liés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé
	1.5.5 Les risques associés aux incidents climatiques et chevauchant plusieurs MRC
1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	1.6.1 Périmètre métropolitain 2031 en fonction des seuils minimaux de densité résidentielle et des espaces voués à l'urbanisation TOD et hors TOD

Orientation 2 :

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

Objectifs	Description sommaire des critères
2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	2.1.1 Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant
2.2 Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain	2.2.1 Hausse à 30 % de la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin d'ici 2021
2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	2.3.1 Identification du réseau routier métropolitain
	2.3.2 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion
	2.3.3 Localisation des pôles logistiques

Orientation 3 :

Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Objectifs	Description sommaire des critères
3.1 Maintenir le couvert forestier dans les bois métropolitains	3.1.1 Identification des 31 bois métropolitains
	3.1.2 Protection des 31 bois métropolitains
3.2 Protéger les rives, les plans d'eau et les milieux humides	3.2.1 Identification et protection des rives, du littoral et des plaines inondables
	3.2.2 Identification et conservation des milieux humides
3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	3.3.1 Identification des paysages d'intérêt métropolitain
	3.3.2 Protection des paysages d'intérêt métropolitain
3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	3.4.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
	3.4.2 Protection du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques	3.5.1 Identification des composantes du concept
	3.5.2 Mise en valeur des composantes du concept

Table des matières

Avant-propos	I
Sommaire	II
Liste des tableaux et des figures	2
Mot du président	4
Mot du directeur général	5
Introduction	6
1. La toile de fond	11
2. Les orientations et les objectifs proposés	23
Orientation 1 Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables	27
Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement	44
Objectif 1.1 Orienter la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant	45
Objectif 1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD	54
Objectif 1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture	68
Objectif 1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	70
Objectif 1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	72
Objectif 1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	79
Orientation 2 Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants	83
Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement	96
Objectif 2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	97
Objectif 2.2 Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain	99
Objectif 2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	101
Orientation 3 Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur	111
Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement	118
Objectif 3.1 Maintenir le couvert forestier dans les bois métropolitains	119
Objectif 3.2 Protéger les rives, les plans d'eau et les milieux humides	122
Objectif 3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	124
Objectif 3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	126
Objectif 3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques	128
3. Le plan d'action	133
4. La mise en œuvre	135
5. Le suivi	139
Références	140
Annexe – Tableau de concordance entre la loi et les trois orientations proposées	142

Liste des cartes

Carte 1	La CMM et ses cinq secteurs géographiques.	7	Carte 11	Contraintes géomorphologiques	73
Carte 2	L'urbanisation en lien avec la distance au centre-ville	30	Carte 12	Contraintes anthropiques	75
Carte 3	Part de marché des mises en chantier dans le Grand Montréal selon le secteur géographique (%), 2002-2009	33	Carte 13	Risques relatifs à l'air ambiant	77
Carte 4	Densité brute moyenne de l'espace résidentiel construit en 2009, municipalités du Grand Montréal.	35	Carte 14	Réseau continental de TGV projeté	89
Carte 5	Pôles d'emplois.	36	Carte 15	Principaux corridors de commerce en Amérique du Nord et zone Nasco	93
Carte 6	Pôles économiques et grappes industrielles	38	Carte 16	Réseau de transport en commun métropolitain structurant	98
Carte 7	Les aires TOD – Seuils minimaux de densité résidentielle	49	Carte 17	Chemins de fer, ports et aéroports	103
Carte 8	Les seuils minimaux de densité résidentielle hors TOD	57	Carte 18	Réseau routier métropolitain	108
Carte 9	Les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace.	63	Carte 19	Couvert forestier du Grand Montréal, 2009.	115
Carte 10	Utilisation du sol des pôles économiques	66	Carte 20	Bois d'intérêt métropolitain	121
			Carte 21	Composantes du paysage.	125
			Carte 22	Patrimoine bâti	127
			Carte 23	Potentiel de développement récréotouristique métropolitain	129

Liste des tableaux

Tableau 1	Les atouts territoriaux du Grand Montréal	11	Tableau 18	Superficie à vocation économique et espaces économiques vacants	67
Tableau 2	Population du Grand Montréal : 5 secteurs géographiques et 82 municipalités, 2010.	12	Tableau 19	Superficie des terres en culture, 2001 à 2006.	68
Tableau 3	Six principes pour un aménagement durable.	18	Tableau 20	Valeur des produits agricoles de la Communauté vendus par hectare (en dollars constants de 2006), 2001 à 2006	68
Tableau 4	Les atouts territoriaux du Grand Montréal	24	Tableau 21	Superficie des demandes d'exclusion reçues au cours de la période de janvier 2002 à novembre 2010, territoire de la Communauté	79
Tableau 5	Les types de critères utilisés dans le PMAD	25	Tableau 22	Évolution de l'achalandage du transport en commun dans le Grand Montréal, par AOT, 1996-2009.	87
Tableau 6	Pôles d'emplois, 2006	37	Tableau 23	Réseau de transport collectif, Liste des projets des AOT du Grand Montréal.	88
Tableau 7	Évolution de l'emploi manufacturier 1987-2010, en milliers	39	Tableau 24	Principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain	91
Tableau 8	Taux d'occupation des espaces industriels (%), 2000, 2004 à 2010	40	Tableau 25	Tronçons routiers donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM.	106
Tableau 9	Espaces disponibles à vocation résidentielle et économique, 2011	42	Tableau 26	Tronçons routiers soutenant les échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec	106
Tableau 10	Les seuils minimaux de densité résidentielle aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant déterminés selon les caractéristiques du milieu	48	Tableau 27	Tronçons routiers donnant accès aux équipements portuaires, aéroportuaires et aux terminaux ferroviaires intermodaux	107
Tableau 11	Estimation du nombre de ménages dans les aires TOD	50	Tableau 28	: Aires protégées du Grand Montréal	113
Tableau 12	Capacité d'accueil estimée en 2011 selon l'information contenue dans les fiches de caractérisation	51	Tableau 29	: Utilisation du territoire de la Communauté.	114
Tableau 13	Nombre de nouveaux ménages dans les aires TOD, 2011 à 2031	52	Tableau 30	: Superficie et part relative du territoire boisé, cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, 2009.	116
Tableau 14	Seuils minimaux de densité hors TOD applicables aux agglomérations et aux MRC.	56			
Tableau 15	Espaces disponibles à vocation résidentielle et économique, 2011	62			
Tableau 16	Emplois dans les grands pôles économiques.	64			
Tableau 17	Estimation de la densité d'emplois (emploi/ha).	65			

Liste des figures

Figure 1	Les paliers de planification sur le territoire de la CMM	13
Figure 2	La vision 2025 de la Communauté adoptée par le conseil en 2003	14
Figure 3	Vision 2025, PDE et PMAD	17
Figure 4	Illustration du concept d'un TOD	45

Liste des graphiques

Graphique 1	Bilan des émissions de GES sur le territoire de la CMM en 1990 et 2006	19
Graphique 2	Croissance prévue de la population et des ménages du Grand Montréal, par secteur, 2011-2031	31
Graphique 3	Projection de la population du Grand Montréal par groupes d'âge, 2011-2031	32
Graphique 4	Part des mises en chantier selon la typologie du logement dans chacun des cinq secteurs du Grand Montréal, 2009	34
Graphique 5	Évolution du taux d'inoccupation des espaces industriels de la RMR de Montréal (%), 2000-2010	40
Graphique 6	Grand Montréal – Horizon de développement selon le potentiel d'accueil estimé et la projection des nouveaux ménages 2006-2031	42
Graphique 7	Bilan des émissions de GES du transport sur le territoire de la CMM en 2006	85
Graphique 8	Évolution de l'achalandage du transport en commun dans le Grand Montréal, 1996-2009	86

Liste des sigles

AMT	Agence métropolitaine de transport	PAE	Plan d'aménagement d'ensemble
AOT	Autorité organisatrice de transport	PDCC	Programme de détermination des cotes de crues
APM	Réseau ferroviaire du port de Montréal	PDE	Plan de développement économique
CBRE	Société de courtage immobilier CB Richard Ellis	PDZA	Plan de développement de la zone agricole
CFIL	Chemin de fer d'intérêt local	PIB	Produit intérieur brut
CHUM	Centre hospitalier universitaire de l'Université de Montréal	RJCCI	Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée
CIT	Conseil intermunicipal de transport	PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
CITM	Comité interrégional pour le transport des marchandises	PMGMR	Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal	PPÉAM	Partenaires du parc écologique de l'archipel de Montréal
CN	Canadien National	PPU	Programme particulier d'urbanisme
CP	Canadien Pacifique	PSMAD	Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement
CPTAQ	Commission de la protection du territoire agricole du Québec	RMR	Région métropolitaine de recensement
CRÉ	Conférence régionale des élus	RTL	Réseau de transport de Longueuil
CRRNT	Commission régionale sur les ressources naturelles et le territoire	SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
CUSM	Centre universitaire de santé McGill	SLR	Système léger sur rail
DATAR	Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale (France)	SMEBV	Secrétariat métropolitain de mise en valeur des espaces bleus et verts
EFE	Écosystèmes forestiers exceptionnels	SRB	Service rapide par bus
GES	Gaz à effet de serre	STL	Société de transport de Laval
GGBB	Groupe Gauthier Biancamano Bolduc	STM	Société de transport de Montréal
ISQ	Institut de la statistique du Québec	TC	Transport en commun
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme	TGV	Train à grande vitesse
LEED	« Leadership in Energy and Environmental Design »	THV	Train à haute vitesse
MAMROT	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation des territoires	TOD	« Transit-Oriented Development »
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	TRNEE	Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie
MRC	Municipalité régionale de comté	UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
MTQ	Ministère des Transports du Québec	UQAM	Université du Québec à Montréal
OBV	Organisme de bassin versant		
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques		
OMIT	Organisme municipal ou intermunicipal de transport		



Mot du président

C'est avec plaisir que je vous présente le projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) qui a été adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal le 28 avril 2011.

Le projet de PMAD, qui présente la vision des élus sur l'aménagement et le développement du Grand Montréal, a pour objectif principal d'améliorer la qualité de vie de la population. Il doit aussi permettre d'accroître l'attractivité et la compétitivité de la région. Pour atteindre ces objectifs, trois grands projets sont proposés.

Le premier de ces projets concerne l'aménagement de notre territoire. Le plan propose ainsi de consolider l'urbanisation qui sera engendrée par l'ajout de 320 000 nouveaux ménages d'ici 2031. De nouveaux quartiers, aménagés en lien avec le transport en commun, pourraient accueillir au moins 40 % de ces nouveaux ménages. Ces quartiers, mieux pensés et plus soucieux de l'environnement, permettront à la population d'être moins dépendante de l'automobile et d'être mieux desservie par des services situés à proximité de son lieu de résidence.

Le deuxième projet vise le transport en commun. La vision du plan à cet égard est sans équivoque. Des investissements de plus de 23 G\$ sont nécessaires afin d'augmenter la part modale du transport en commun et d'être moins dépendant de l'automobile. Ces investissements, s'ils se réalisent, permettront de prolonger le réseau de métro, de consolider le réseau de train de banlieue et de déployer un service rapide par bus. Le Grand Montréal deviendra ainsi une référence en matière de transport durable.

Le troisième projet propose de protéger et de mettre en valeur les nombreux atouts récréotouristiques du Grand Montréal. Les collines montréalaises, le fleuve et les bois sont autant de lieux emblématiques appréciés par les habitants et les visiteurs du Grand Montréal mais qui méritent d'être plus accessibles. La population souhaite mieux en profiter en pouvant s'y récréer, notamment en disposant des infrastructures qui permettent de s'y déplacer à vélo ou à pied.

J'invite toute la population du Grand Montréal à prendre connaissance de ce projet de plan et à venir participer aux consultations qui se dérouleront au cours de l'automne 2011. Ces consultations seront l'occasion de bonifier ce projet en vue d'adopter le premier plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal d'ici le 31 décembre 2011.

A handwritten signature in black ink, reading "Gérald Tremblay". The signature is fluid and cursive, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

Le président
Gérald Tremblay



Mot du directeur général

En juin 2010, l'adoption de la *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines* a permis d'établir le nouveau partage des compétences en matière d'aménagement entre les municipalités régionales de comté et la Communauté.

La Communauté a, dès lors, amorcé les travaux pour finaliser, avant le 30 avril 2011, et comme le prévoit la loi, un projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

La réalisation de cet important outil de planification, dans le respect de l'échéance, n'aurait pu se faire sans la participation active et engagée de tous les partenaires de la Communauté.

Des conventions ont ainsi été ratifiées entre la Communauté, d'une part, et les MRC et les agglomérations, d'autre part, afin que ces dernières proposent, par secteur géographique, des orientations, des objectifs et des critères à l'égard des seuils minimaux de densité, des territoires voués à une urbanisation optimale de l'espace et du périmètre métropolitain.

Les représentants des secteurs géographiques de la Communauté ont, par ailleurs, participé activement à la réalisation des six autres objets de la loi.

Je souhaite donc remercier tous les professionnels des agglomérations et des municipalités régionales de comté du Grand Montréal qui ont travaillé à l'élaboration de ce projet, de concert avec les professionnels de la Communauté. Je remercie également toute l'équipe de la Communauté qui a relevé le défi de compléter ce projet important pour l'avenir du Grand Montréal.

Avec l'adoption de ce projet, qui s'inscrit dans une perspective de développement durable, le conseil de la Communauté propose une nouvelle vision pour l'aménagement et le développement du Grand Montréal d'ici 2031.

Ce projet sera, sans aucun doute, grandement bonifié au cours des prochains mois alors que les agglomérations, les MRC et le gouvernement du Québec formuleront des avis à la Communauté. Par ailleurs, la consultation publique sera également une occasion de mieux tenir compte des préoccupations de la population. J'invite donc toutes les personnes concernées et intéressées par l'avenir du Grand Montréal à participer activement à cette phase de consultation qui s'amorce.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a horizontal line.

Le directeur général
Massimo Iezzi

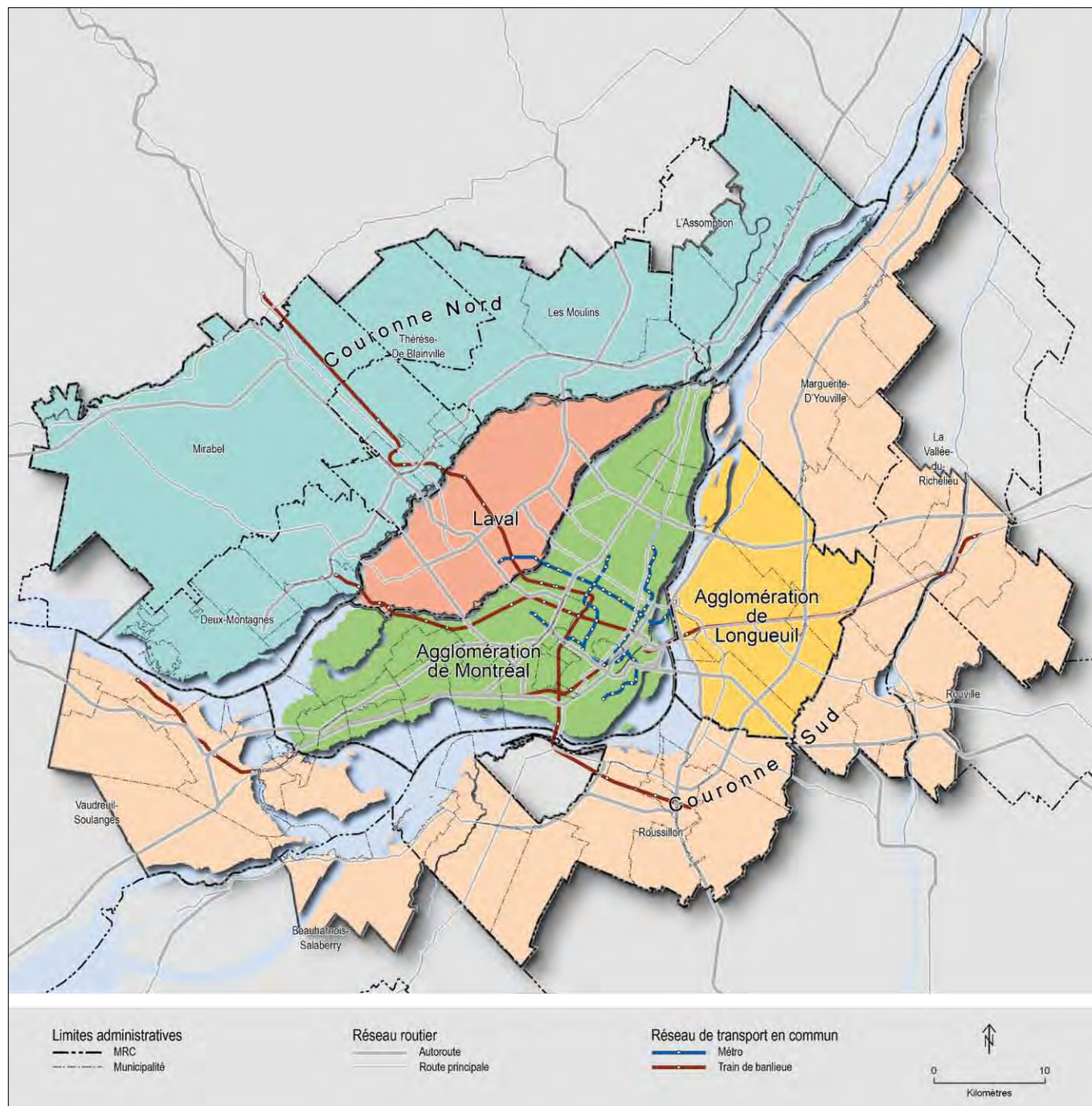
Introduction

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

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



Carte 1 - La CMM et ses cinq secteurs géographiques



Source : CMM, 2011.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour en savoir plus :

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

Le présent projet de PMAD détermine, pour discussions, les orientations, les objectifs et les critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire métropolitain.

Le document est divisé en cinq chapitres.

- Le premier chapitre dresse la toile de fond, dans laquelle s'inscrit le PMAD, en traitant notamment du cadre institutionnel du Grand Montréal, des notions de compétitivité et d'attractivité appliquées à la planification du territoire, du développement durable et des enjeux d'aménagement liés aux changements climatiques.
- Le deuxième chapitre propose les orientations, les objectifs et les critères pour l'aménagement et le développement du Grand Montréal.
- Le troisième chapitre présente le plan d'action du PMAD.
- Le quatrième chapitre identifie les moyens qui assureront la mise en œuvre du plan métropolitain.
- Le cinquième chapitre présente la stratégie de suivi du PMAD.

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

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

Par la suite, les MRC et les agglomérations disposent de 120 jours pour transmettre à la Communauté un avis sur le projet de PMAD.

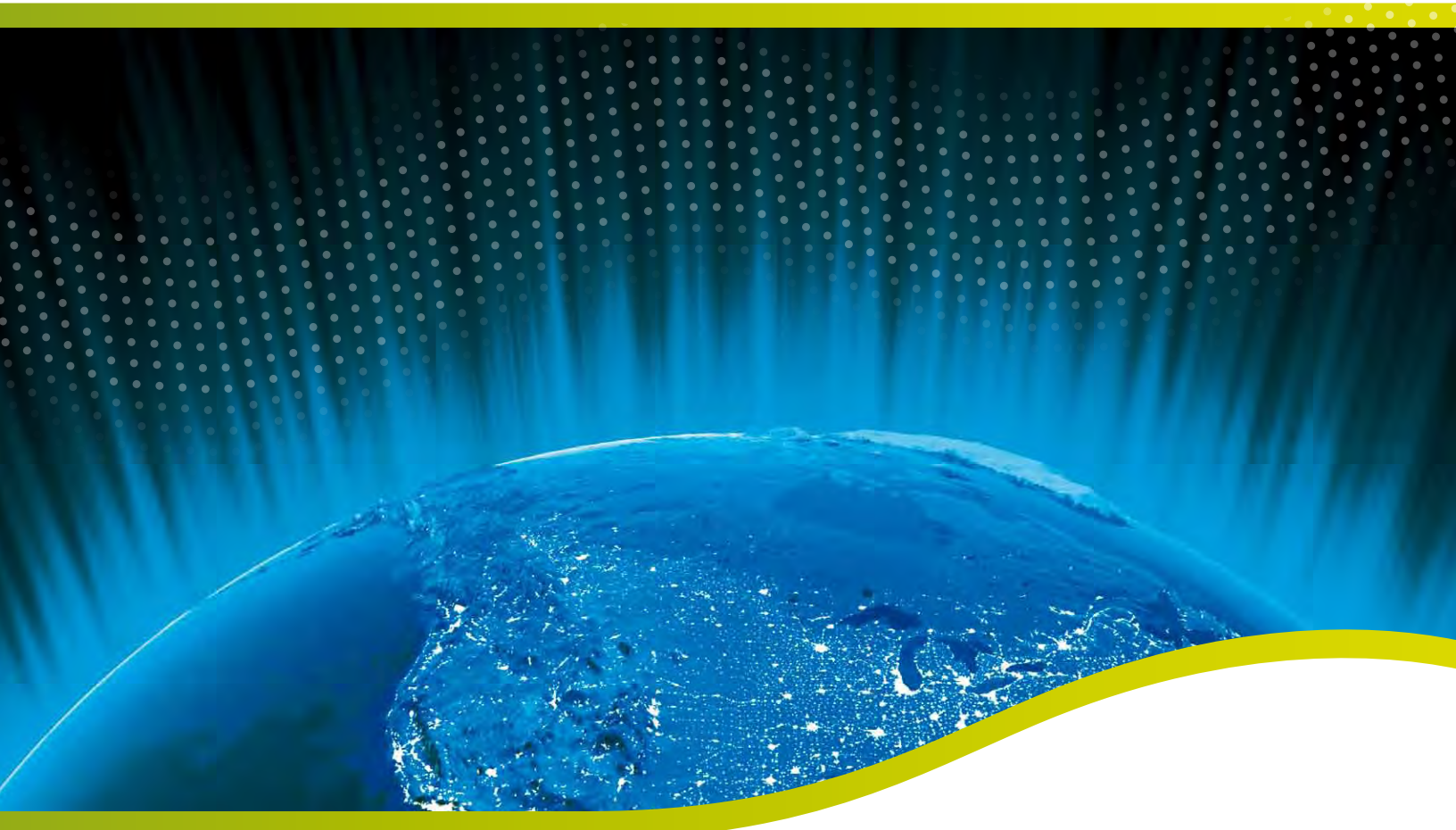
De son côté, le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire dispose de 180 jours pour transmettre à la Communauté l'avis gouvernemental sur le projet de PMAD. Cet avis regroupera l'ensemble des commentaires des ministères et des organismes qui interviennent dans l'aménagement et le développement du Grand Montréal. Cet avis gouvernemental sera déterminant puisque le PMAD entrera en vigueur seulement lorsqu'il sera approuvé par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

À l'automne 2011, la Communauté entreprendra des consultations publiques sur l'ensemble de son territoire afin de bonifier le projet de PMAD à la lumière des mémoires et des commentaires reçus.

Le règlement édictant le plan métropolitain devra être adopté, à la suite de la période de consultation qui s'amorce, au plus tard le 31 décembre 2011.

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

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



1. La toile de fond

Le cadre institutionnel de la planification du territoire

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

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

Les 82 municipalités du Grand Montréal font également partie de municipalités régionales de comté (MRC). La région regroupe, en tout ou en partie, dix municipalités régionales de comté (MRC) ou territoires équivalents. Dans

la couronne Nord, on retrouve les MRC Les Moulins et de Thérèse-De Blainville, le territoire équivalent à une MRC de Mirabel et une portion des MRC de L'Assomption et de Deux-Montagnes. Dans la couronne Sud, on retrouve les MRC de Marguerite-D'Youville et de Roussillon ainsi qu'une portion des MRC de Beauharnois-Salaberry, de La Vallée-du-Richelieu, de Vaudreuil-Soulanges et de Rouville. L'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil ainsi que Laval sont, pour leur part, des territoires équivalents aux MRC.

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

Secteur, MRC, Municipalité	Population	Secteur, MRC, Municipalité	Population	Secteur, MRC, Municipalité	Population
Agglomération de Montréal	1 934 082	Couronne Nord	537 802	Couronne Sud	462 751
Baie-D'Urfé	3 913	MRC de Deux-Montagnes (partie CMM)	91 563	MRC de Beauharnois-Salaberry (partie CMM)	12 200
Beaconsfield	19 993	Deux-Montagnes	17 648	Beauharnois	12 200
Côte-Saint-Luc	33 005	Oka	3 516	MRC de Marguerite-D'Youville	72 554
Dollard-Des Ormeaux	50 346	Pointe-Calumet	6 980	Calixa-Lavallée	519
Dorval	18 781	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	14 369	Contrecoeur	6 111
Hampstead	7 376	Saint-Eustache	43 565	Saint-Amable	10 315
Kirkland	20 968	Saint-Joseph-du-Lac	5 485	Sainte-Julie	29 257
L'Île-Dorval	0	MRC de L'Assomption (partie CMM)	109 312	Varennes	20 845
Montréal	1 692 082	Charlemagne	5 799	Verchères	5 507
Montréal-Est	3 910	L'Assomption	19 281	MRC de La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)	106 675
Montréal-Ouest	5 304	Repentigny	80 936	Beloil	20 187
Mont-Royal	19 598	Saint-Sulpice	3 296	Carignan	8 094
Pointe-Claire	31 404	MRC Les Moulins	144 872	Chambly	24 811
Sainte-Anne-de-Bellevue	5 384	Mascouche	40 022	McMasterville	5 627
Senneville	1 004	Terrebonne	104 850	Mont-Saint-Hilaire	17 319
Westmount	21 014	MRC de Thérèse-De Blainville	152 029	Otterburn Park	8 498
Agglomération de Longueuil	401 764	Blainville	52 304	Saint-Basile-le-Grand	16 493
Boucherville	41 058	Boisbriand	26 681	Saint-Jean-Baptiste	3 122
Brossard	78 432	Bois-des-Filion	9 499	Saint-Mathieu-de-Beloil	2 524
Longueuil	234 618	Lorraine	9 558	MRC de Roussillon	161 384
Saint-Bruno-de-Montarville	25 726	Rosemère	14 226	Candiac	19 204
Saint-Lambert	21 930	Sainte-Anne-des-Plaines	13 595	Châteauguay	45 620
Laval	398 667	Sainte-Thérèse	26 166	Delson	7 654
		MRC de Mirabel	40 026	La Prairie	23 489
		Mirabel	40 026	Léry	2 355
				Mercier	11 420
				Saint-Constant	24 733
				Sainte-Catherine	16 752
				Saint-Isidore	2 602
				Saint-Mathieu	1 949
				Saint-Philippe	5 606
				MRC de Rouville (partie CMM)	9 958
				Richelieu	5 425
				Saint-Mathias-sur-Richelieu	4 533
				MRC de Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)	99 980
				Hudson	4 929
				Les Cèdres	5 829
				L'Île-Cadieux	132
				L'Île-Perrot	10 454
				Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	10 500
				Pincourt	13 600
				Pointe-des-Cascades	1 198
				Saint-Lazare	18 805
				Terrasse-Vaudreuil	1 923
				Vaudreuil-Dorion	31 260
				Vaudreuil-sur-le-Lac	1 350
				GRAND MONTRÉAL	3 735 066

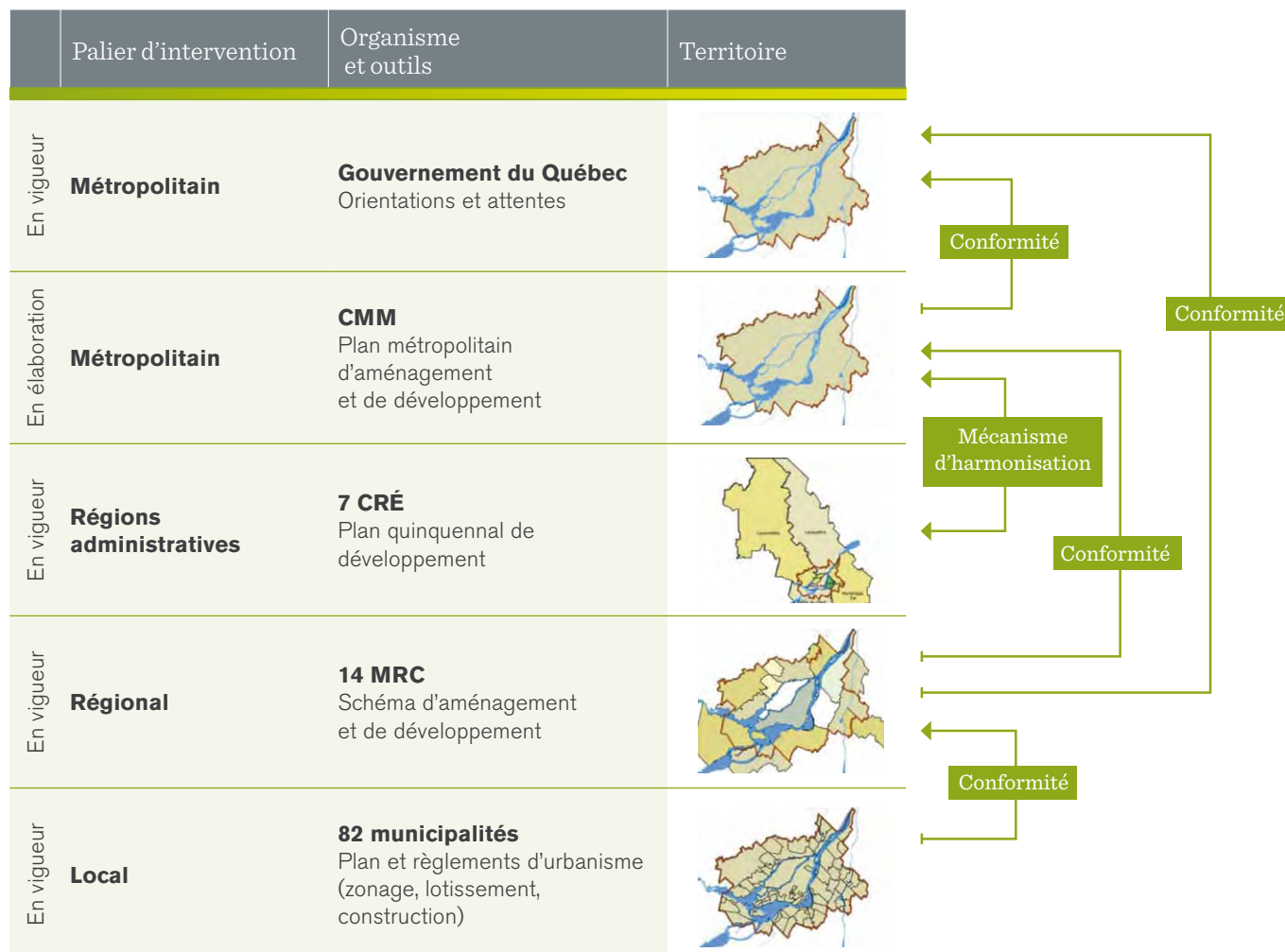
Source : Institut de la statistique du Québec. *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1^{er} juillet des années 1996 à 2010.*
 Traitement : CMM, 2011.

Le cadre institutionnel en matière d'aménagement et de développement comprend quatre paliers d'intervention : le palier national (le gouvernement du Québec), le palier métropolitain (la CMM), le palier régional (les agglomérations, les MRC et les villes-MRC) ainsi que le palier local (les municipalités). Un cinquième palier s'ajoute si l'on tient également compte des régions administratives.

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

Ainsi, la planification de la Communauté métropolitaine devra faire l'objet d'une conformité aux orientations et aux attentes gouvernementales. Par ailleurs, les outils de planification des MRC et des municipalités devront se conformer au PMAD. Enfin, comme le prévoit la loi, un mécanisme devrait permettre d'harmoniser les plans quinquennaux de développement des CRÉ avec le PMAD.

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



La Vision 2025 : le Grand Montréal que nous souhaitons

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

Figure 2 – La Vision 2025 de la Communauté adoptée par le conseil en 2003



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

Fruit d'un diagnostic rigoureux, établi en 2002, et confirmé par l'examen territorial réalisé par l'OCDE en 2004³, cet énoncé de vision offre une représentation de ce que pourrait devenir la Communauté en 2025 si tous les efforts nécessaires étaient consentis. La Vision 2025 s'applique à décrire la future communauté métropolitaine qui est souhaitée à l'horizon de l'année 2025.

³ OCDE. 2004. *Examen territorial de la région métropolitaine de Montréal*, 196 pages.

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

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

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

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

En 2025, la population de la communauté est sensibilisée à l'importance de protéger l'environnement. Ses espaces naturels, dont les collines montérégiennes, ont été mis en valeur et préservés. L'accès à des sites uniques

d'observation, de détente, d'activités et de loisirs a été accru. La communauté a facilité, au cours des ans, le déploiement d'un réseau métropolitain de pistes cyclables et pédestres et a appuyé l'émergence d'un réseau nautique de qualité. Des gestes significatifs ont été posés en faveur de la renaturalisation des berges, de la mise en valeur de plusieurs boisés et de la protection des zones inondables. La population s'est réapproprié ses espaces bleus où la baignade est désormais permise. La communauté se distingue par son taux élevé de valorisation des matières résiduelles et par sa qualité de l'air et de l'eau. Ces éléments contribuent à la qualité de vie d'une population en santé.

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

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

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

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

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

La compétitivité et l'attractivité du territoire

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

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

Plusieurs régions métropolitaines, parmi les plus performantes, font appel à des stratégies pour agir sur les facteurs⁴ qui permettent de renforcer leur compétitivité et leur attractivité et mieux se positionner dans l'économie mondialisée. Ces stratégies s'appuient sur une coordination des interventions à l'échelle métropolitaine et insistent sur l'importance de la viabilité économique, sociale et environnementale de l'ensemble métropolitain.

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

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

La Communauté métropolitaine de Montréal s'inscrit dans cette approche. Ainsi, à la suite de l'adoption de la Vision 2025, le conseil a adopté un premier Plan de développement économique (PDE) en 2005, mis à jour en 2010, afin d'améliorer la productivité de la région métropolitaine de Montréal, compte tenu d'une croissance démographique moyenne⁵. En 2011, le conseil sera appelé à adopter un plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) pour l'horizon 2031.

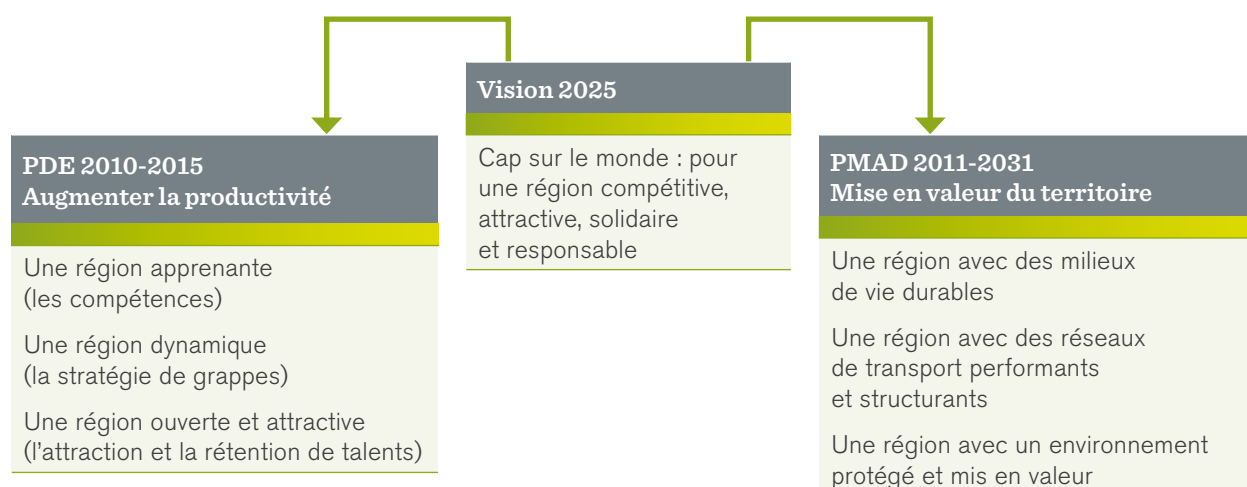
Définition des concepts d'attractivité et de compétitivité

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

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

⁴ Ces facteurs de compétitivité, qui ont été largement analysés par les économistes, sont bien connus. Voir notamment « Local Strategies in a Global Economy: Lessons from Competitive Cities », Michael Parkinson, 2005, dans *Local Governance and the Drivers of Growth*, OCDE. Disponible en ligne.

⁵ La faible productivité de la région métropolitaine de Montréal est bien documentée. Les solutions proposées sont également bien connues et les moyens ont également été suggérés, tels que : hausser la scolarisation de la population; financer adéquatement les universités; encourager l'innovation et promouvoir la créativité du Grand Montréal. Certaines de ces pistes sont reprises dans le PDE, mais elles exigent des actions qui relèvent principalement du gouvernement du Québec.

Figure 3 – Vision 2025, PDE et PMAD

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

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

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

Les réseaux de transport constituent un maillon essentiel du fonctionnement des régions métropolitaines en assurant les liens entre les différentes parties du territoire et en permettant les échanges avec l'extérieur. Ils contribuent à la vitalité économique, sociale et culturelle d'une région métropolitaine et jouent un rôle déterminant sur l'urbanisation d'une région. L'efficacité de ces réseaux, qui garantissent la mobilité des personnes et des marchandises, représente un facteur de compétitivité et d'attractivité.

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

Dans le cadre de la présente démarche pour doter la région d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement, la Communauté et ses partenaires municipaux doivent donc garder à l'esprit cette tendance de fond qui veut qu'une région métropolitaine se donne une stratégie globale pour renforcer sa compétitivité et son attractivité.

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

Le développement durable

Le concept de développement durable a été initialement introduit par le rapport Brundtland de la Commission des Nations Unies sur le développement durable (1987). Trois principes furent alors dégagés : la solidarité, la responsabilité et la prévention. Ces principes permettent de concilier les trois piliers du développement durable, soit la protection de l'environnement, l'efficacité économique et l'équité sociale, la finalité étant de créer de la richesse, tout en respectant les gens et l'environnement.

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

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

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

En milieu urbain, la durabilité demeure un défi important.

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

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

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

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

Tableau 3 – Six principes pour un aménagement durable

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

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

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

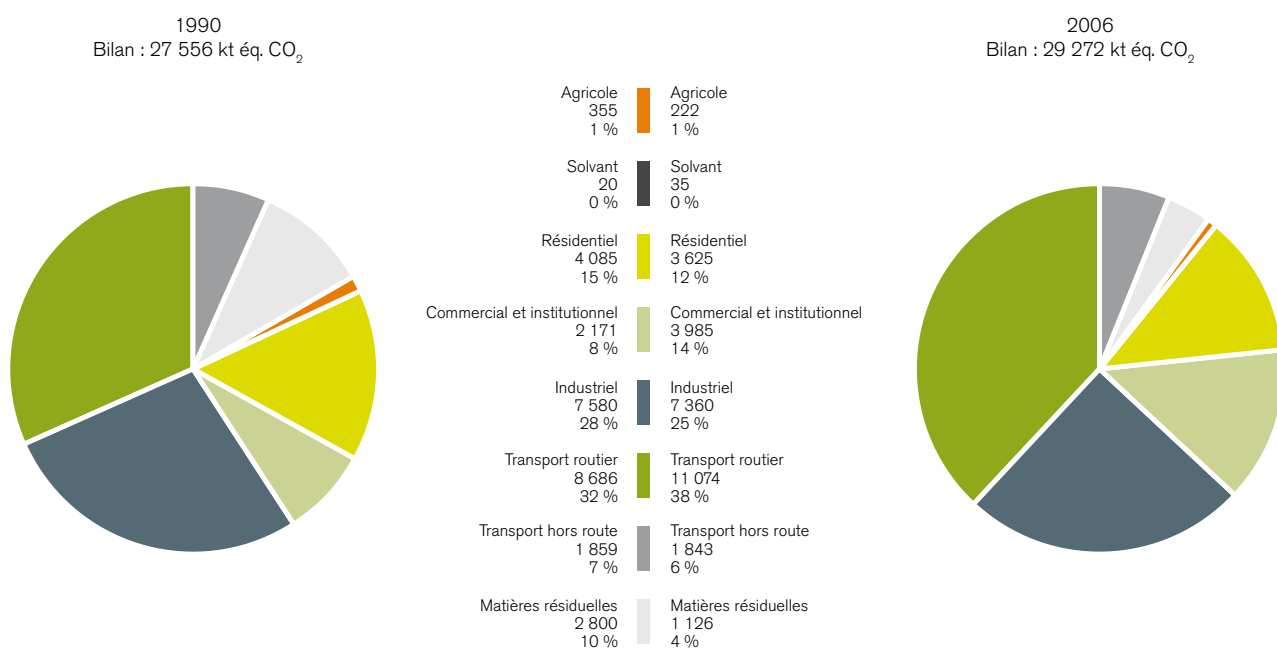
Les changements climatiques

La lutte contre les changements climatiques est maintenant au cœur des préoccupations citoyennes et gouvernementales et soulève des défis majeurs pour les grandes régions métropolitaines et l'ensemble de l'humanité⁶. Au Québec, le gouvernement vise une réduction de 20 % des émissions de GES sous le niveau de 1990 et compte sur une planification de l'aménagement et du transport efficace pour y arriver.

Selon le portrait des émissions de GES du Grand Montréal⁷, la quantité totale de GES émise sur le territoire de la CMM a augmenté de 6 % entre 1990 et 2006. Cette hausse annuelle de 0,4 % est toutefois inférieure à la croissance de la population de 0,8 % par année durant cette période. Ainsi, le taux d'émissions de GES par habitant a diminué sur le territoire de la CMM, passant de 8,9 tonnes de GES par habitant en 1990 à 8,3 tonnes de GES par habitant en 2006.

En 2006, le secteur du transport routier est le principal émetteur de GES avec 38 % du bilan suivi du secteur industriel avec 25 % des émissions de GES. La consommation de gaz naturel contribue grandement aux émissions de GES dans le secteur commercial et institutionnel se classant ainsi au 3^e rang du bilan avec 14 % des émissions. Dans le secteur résidentiel, c'est plutôt l'utilisation du mazout léger pour le chauffage des logements qui est responsable d'une bonne partie des émissions de GES avec 12 % des émissions totales en 2006. Le transport hors route et le secteur des matières résiduelles ont des parts similaires de 6 % et de 4 % respectivement.

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



Source : AECOM-TECSULT, *Portrait des émissions de GES sur le territoire de la CMM*, 2010.

⁶ KAMAL-CHAOUÏ, Lamia. 2009. « Compétitivité des villes et changements climatiques ». Dans *Les Cahiers de l'IAU*, p. 51-54.

⁷ AECOM-TECSULT (2010). *Portrait des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, Rapport réalisé pour le compte de la CMM.

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

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



Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, 2001-2021⁸

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

En juin 2001, le gouvernement a adopté un cadre spécifique pour la région métropolitaine de Montréal. Il s'agit du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Ce cadre : « présente l'ensemble des orientations gouvernementales en matière d'aménagement ainsi que les attentes du gouvernement à l'égard de la CMM que cette dernière est invitée à intégrer dans son schéma »⁹.

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

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

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

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

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

Il faut souligner que le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) adapte actuellement les attentes du cadre d'aménagement à la lumière du nouveau contexte institutionnel en aménagement sur le territoire de la CMM.

Les conditions de succès du PMAD

Le PMAD doit constituer un projet rassembleur pour les élus et susciter l'adhésion des citoyens et de la société civile. Pour y arriver, les orientations, les objectifs et les critères du PMAD reposent sur les principes et les choix suivants :

- La reconnaissance du caractère polycentrique de la région, lequel repose sur le maintien et le renforcement du centre-ville de Montréal et de la partie centrale de la région;
- La reconnaissance de l'apport de chaque secteur – Montréal, Laval, Longueuil, couronne Nord et couronne Sud –, comme composantes dynamiques dans le développement économique de la région métropolitaine;
- Une gestion de l'urbanisation réalisée selon une approche modulée et graduelle;
- Une offre de transport visant une utilisation accrue des transports en commun et du transport actif ainsi que la réduction des émissions de GES;
- Des interventions prioritaires dans les aires de densification aux abords des points d'accès au transport en commun;
- Une modulation de la densité, correspondant aux caractéristiques du milieu, à l'extérieur des aires de densification aux abords des points d'accès au transport en commun;
- La reconnaissance des avantages socioéconomiques du patrimoine bâti et naturel ainsi que des paysages;
- La détermination de projets prioritaires métropolitains rassembleurs afin de concrétiser la Vision 2025 à l'échelle métropolitaine;
- Une coordination entre la région et le gouvernement du Québec par la mise en place d'une table Québec-Grand Montréal sur l'aménagement et le développement du territoire.

⁸ Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire a indiqué à la Communauté que le document intitulé *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*, adopté par le gouvernement en juin 2001, servira de base à l'évaluation de la conformité du PMAD. Le ministère a également indiqué que les attentes du Cadre d'aménagement seront adaptées au contenu du PMAD. Cet exercice ne vise pas une réévaluation des orientations gouvernementales applicables. Lettre de M. Marc Lacroix, sous-ministre du MAMROT à M. Massimo Iezzi, directeur général de la CMM, le 13 juillet 2010.

⁹ Gouvernement du Québec. 2001. *Une vision commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, p. 7.



2. Les orientations et les objectifs proposés

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

La Communauté métropolitaine de Montréal a déjà réalisé un premier exercice de planification de son territoire. La planification actuelle repose sur les nombreux documents et analyses qui ont été réalisés durant la période 2002-2010.

Le lecteur peut s'y référer en accédant au site Web du projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement¹⁰.

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

¹⁰ Le site Web peut-être consulté à l'adresse : www.pmad.ca.

Tableau 4 – Les atouts territoriaux du Grand Montréal¹¹

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

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

DÉFI 1 : AMÉNAGEMENT

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

DÉFI 2 : TRANSPORT

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

DÉFI 3 : ENVIRONNEMENT

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

À la lumière de ces trois défis, trois orientations d'aménagement, qui correspondent aux volets touchant l'aménagement du territoire dans la Vision 2025, sont proposées. Ces trois orientations sont décrites dans le tableau ci-dessous :

ORIENTATION 1 : AMÉNAGEMENT

Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables.

ORIENTATION 2 : TRANSPORT

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

ORIENTATION 3 : ENVIRONNEMENT

Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur.

Les orientations, les objectifs et les critères qui sont proposés dans le présent chapitre répondent aux huit objets de la loi¹².

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

¹¹ Pour en savoir davantage, consulter : « Portrait du Grand Montréal », *Cahiers métropolitains no 1*, décembre 2010, CMM; Document déclencheur, tome 1, diagnostic, octobre 2002, CMM.

¹² C'est en vertu des modifications apportées à la *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines*, en juin 2010, que la Communauté métropolitaine de Montréal élabore un plan métropolitain d'aménagement et de développement qui définit des orientations, des objectifs et des critères selon huit objets obligatoires. Le lecteur est invité à consulter le tableau de concordance entre la loi et les orientations du PMAD en annexe.

Selon le guide *La prise de décision en urbanisme* publié par le MAMROT un « critère » permet d'évaluer et d'interpréter l'atteinte d'un objectif¹³.

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

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

Le tableau ci-dessous distingue les trois types de critères auxquels le PMAD fait référence.

Tableau 5 – Les types de critères utilisés dans le PMAD

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

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



¹³ Disponible en ligne : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/document-complementaire-au-schema-damenagement-et-de-developpement/>



Orientation 1

Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

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

En 2008, une étude de la Communauté¹⁴ identifiait les changements démographiques qui auront une influence sur le marché résidentiel. Ainsi, ce marché sera tributaire du vieillissement de la population, de la diminution du nombre de jeunes ménages et de l'éclatement du noyau familial. Ces transformations favorisent une augmentation de la part de

marché des produits résidentiels les plus denses¹⁵. À l'avenir, des milieux bien desservis en transport collectif, en services, en loisirs et en espaces verts devraient pouvoir profiter, plus que d'autres, de ces changements structurels.

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

Les changements démographiques projetés, la transformation de l'économie et l'adhésion graduelle des citoyens aux valeurs de développement durable incitent le monde municipal à ajuster ses pratiques d'aménagement¹⁶.

14 HURTUBISE, Jules, *Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables*, Communauté métropolitaine de Montréal, 2008.

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

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



Le développement durable et l'aménagement du territoire

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

- Le *Smart Growth* propose de diriger la croissance vers les secteurs urbains existants et, ce faisant, de les consolider plutôt que d'ouvrir de nouveaux secteurs au développement.
- Le *New Urbanism* propose de contribuer, par des grands projets urbains planifiés, à la mise en valeur du milieu urbain et à renforcer son pouvoir d'attraction. L'approche du *New Urbanism* favorise la création de milieux de vie attrayants en mettant l'accent sur une mixité de fonctions et une offre résidentielle diversifiée, ainsi que sur la marche comme principal mode de déplacement.
- Le *Transit-Oriented Development* (TOD) articule le développement urbain à la présence d'un équipement ou d'une infrastructure lourde de transport collectif. L'objectif est donc l'utilisation accrue du transport collectif.
- Le LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) est un système nord-américain d'homologation de bâtiments existants ou neufs répondants à des normes d'efficacité élevées, créé en 1998. Cette approche vise notamment à encourager la revitalisation des sites urbains existants, à réduire l'étalement urbain par une plus grande densification, à réduire la dépendance à l'automobile et à protéger les milieux naturels, la faune et la flore.
- La démarche *EcoDensity*, amorcée par la Ville de Vancouver en 2007, intègre plusieurs aspects des approches évoquées ci-dessus. Pour la Ville de Vancouver, des quartiers bien conçus qui intègrent stratégiquement la densité sont ainsi en mesure d'offrir de meilleurs choix de transport, une offre diversifiée de logements, d'accroître la vitalité économique, le tout, dans le respect du développement durable.
- La Politique ABC développée aux Pays-Bas a pour ambition de localiser les activités aux endroits les plus appropriés du territoire en fonction de leur profil de mobilité, c'est-à-dire en fonction du type de déplacements qu'elles génèrent et des besoins en places de stationnement. Ainsi, une entreprise générant de nombreux déplacements de personnes sera localisée à proximité du transport collectif. Inversement, une entreprise de transport, de distribution et de logistique sera située à proximité des axes routiers.

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

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

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

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

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

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

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

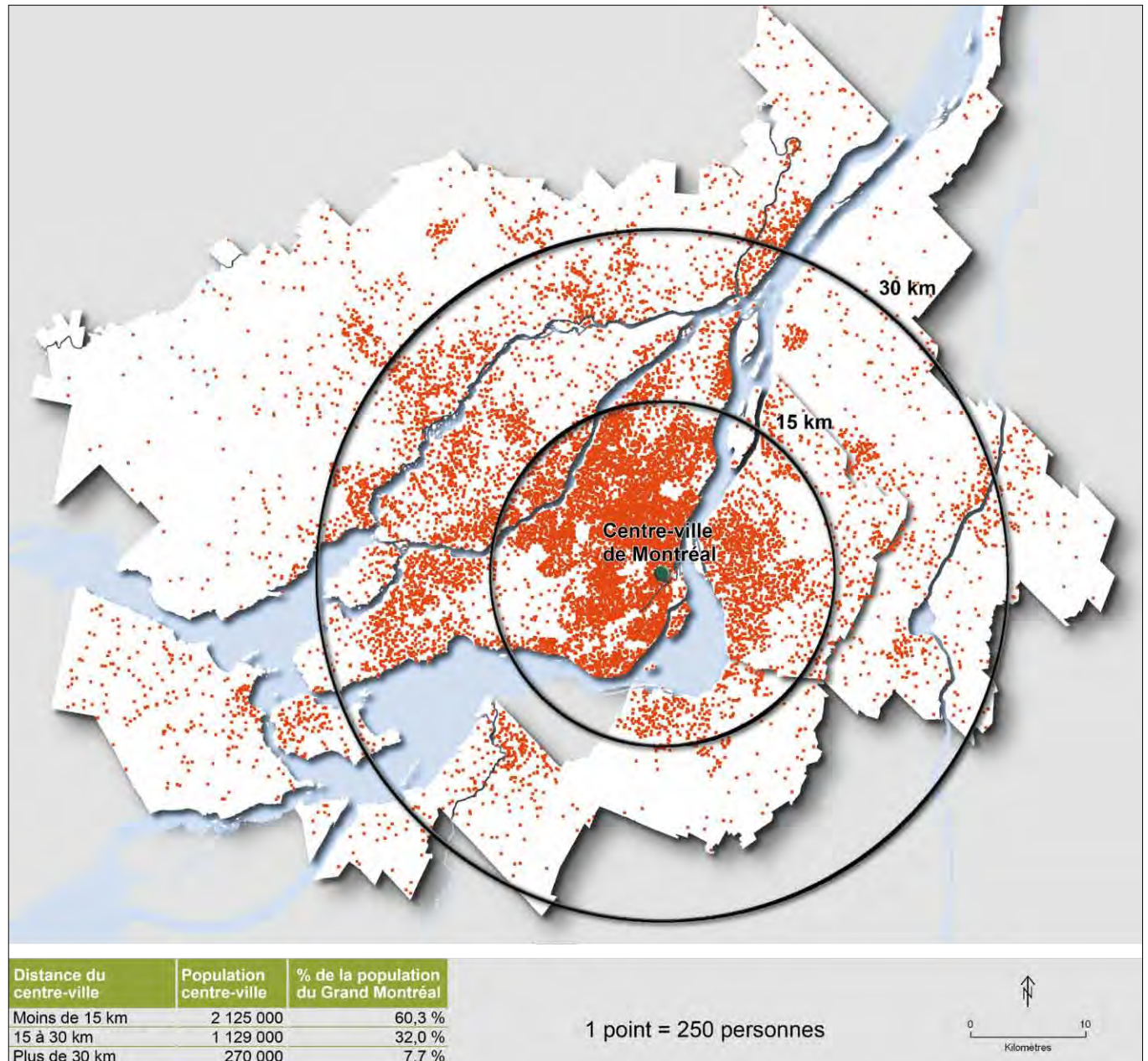
Pour en savoir plus...

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

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

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

Carte 2 - L'urbanisation en lien avec la distance au centre-ville



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

Cette densité observée à l'échelle de l'ensemble de la région repose principalement sur une ville-centre (la ville de Montréal) à très forte densité, qui regroupe une part importante de la population de la région et qui présente un parc de logements caractérisé par une forte présence de duplex et de triplex en rangée et par une faible proportion de maisons unifamiliales. La densité de population de la ville-centre de la région (4 458 habitants/km²) se démarque nettement de celle observée dans la majorité des villes-centres des 32 autres régions métropolitaines nord-américaines comparables au Grand Montréal (moyenne de 2 930 habitants/km²)¹⁷.

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

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

17 Voir CMM, *Portrait du Grand Montréal*, édition 2010.

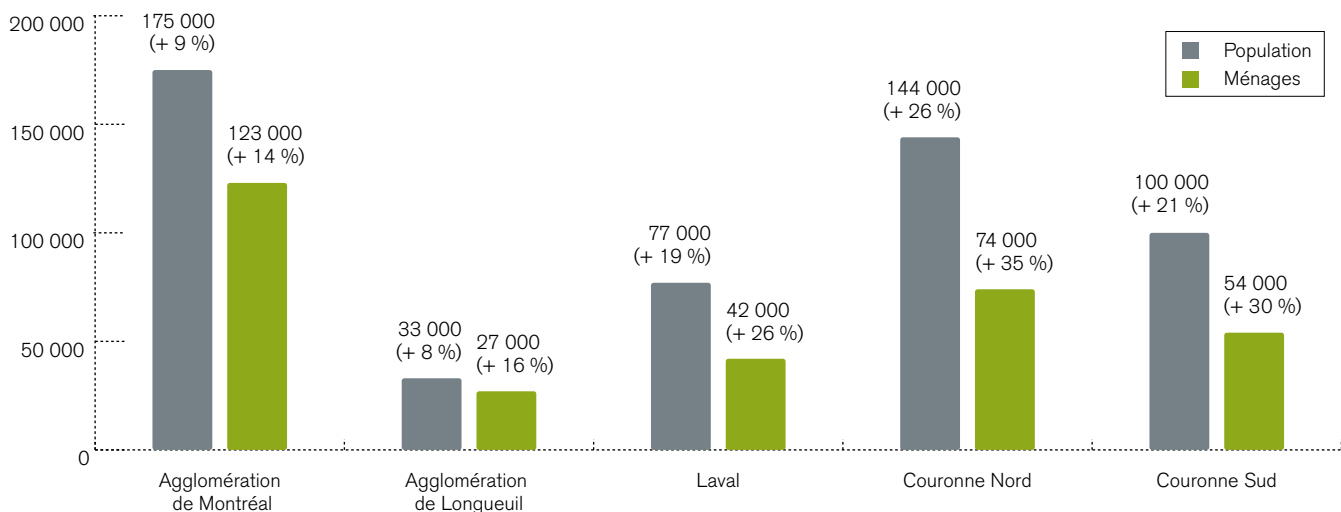
Une région en croissance moyenne sous le signe de l'immigration et du vieillissement

L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) a publié trois scénarios de projections démographiques dans le cadre de ses *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056 – Édition 2009 : un scénario de référence, un scénario faible et un scénario fort*¹⁸.

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

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

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



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

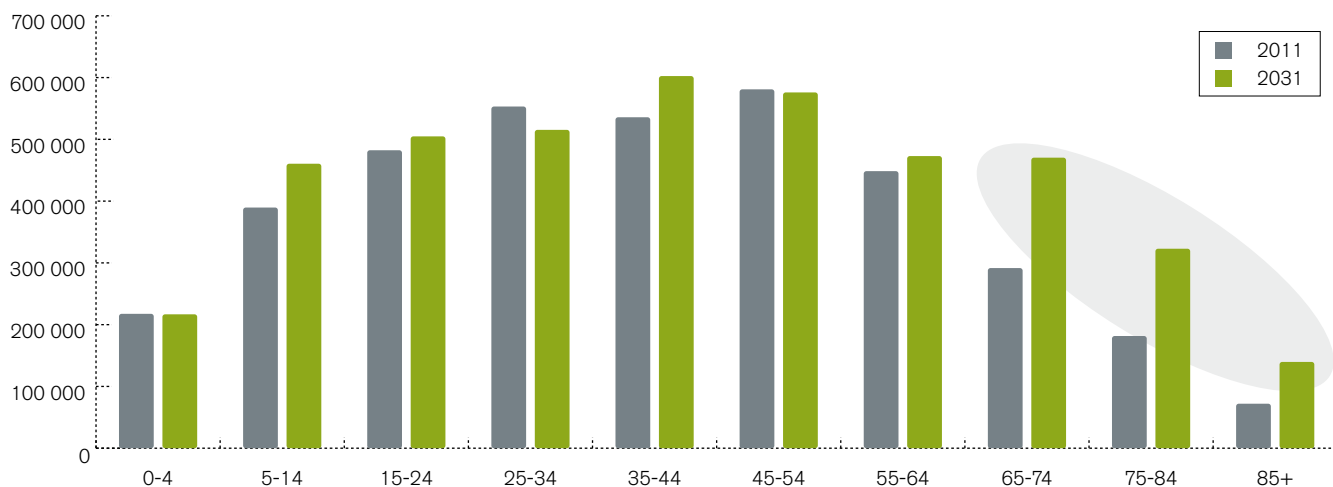
En nombre absolu, c'est plutôt l'agglomération de Montréal qui devrait accueillir le plus grand nombre de nouveaux ménages (123 000), suivie de la couronne Nord (74 000 ménages), de la couronne Sud (54 000 ménages), de Laval (42 000 ménages) et, enfin, de l'agglomération de Longueuil (27 000 ménages).

Par ailleurs, le Grand Montréal connaîtra un ralentissement de la croissance démographique à partir de 2016 qui entraînera un vieillissement plus rapide de sa population. Selon les estimations de l'ISQ, près d'une personne sur quatre (22 %) de la population du Grand Montréal aura 65 ans et plus en 2031 alors que cette proportion était estimée à 15 % en 2011¹⁹.

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

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

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



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

Pour l'ensemble de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, près de 60 % de la croissance de la population devrait provenir de l'immigration, alors que le nombre d'immigrants demeurant dans la région passera de 760 000 en 2006 à 1 483 000 en 2031. Cette croissance du nombre d'immigrants se fera à un rythme de 2,7 % par an, soit 4,5 fois plus rapidement que la population née au Canada (0,6 % par an). La part de la population immigrante passera de 20,7 % en 2006 à 30,3 % en 2031²⁰.

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

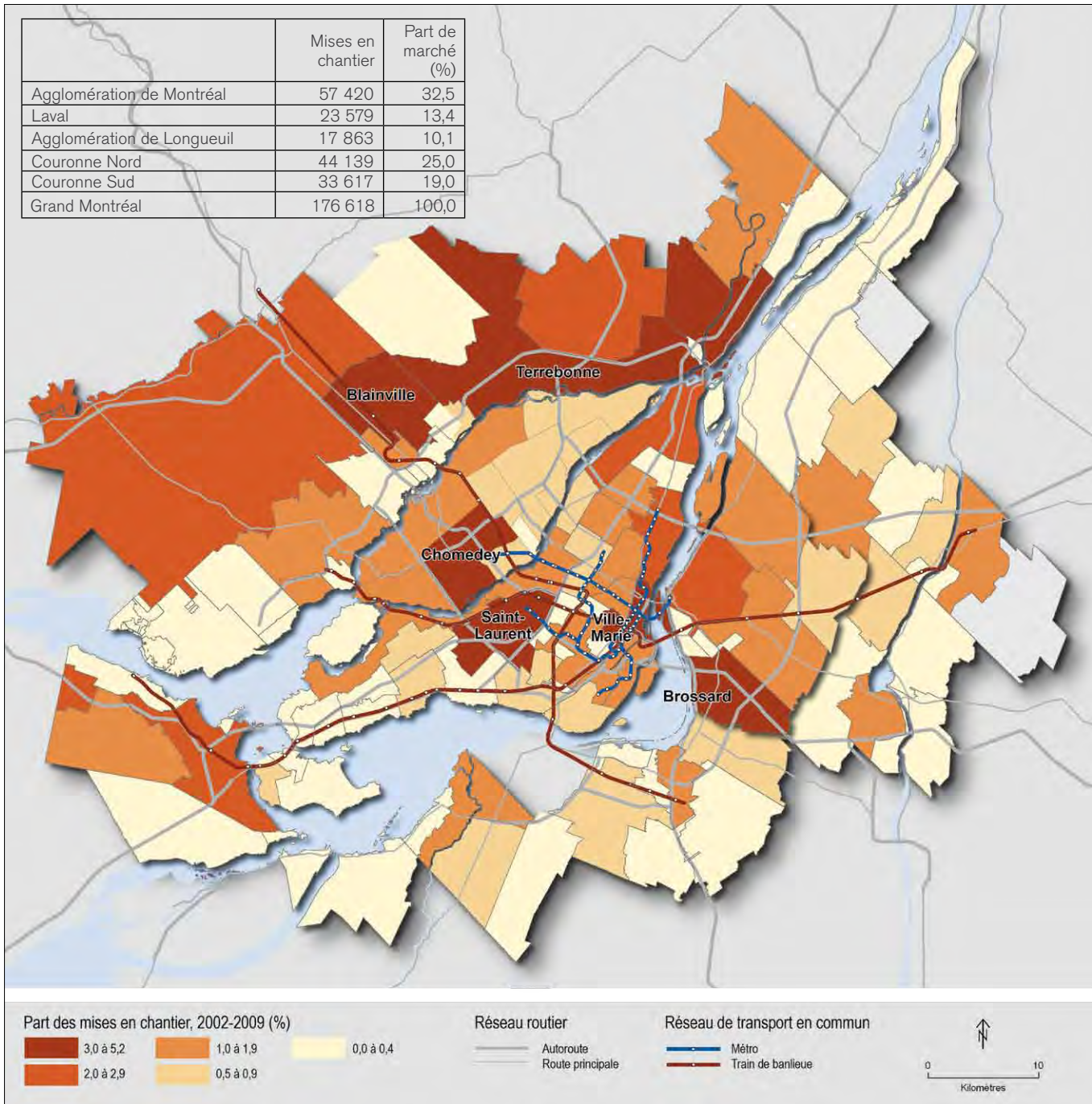
Un marché de l'habitation qui offre de plus en plus des produits de haute densité

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

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

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

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



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), compilation spéciale à partir des enquêtes sur les mises en chantier 2004 à 2010. Traitement : CMM, 2010.

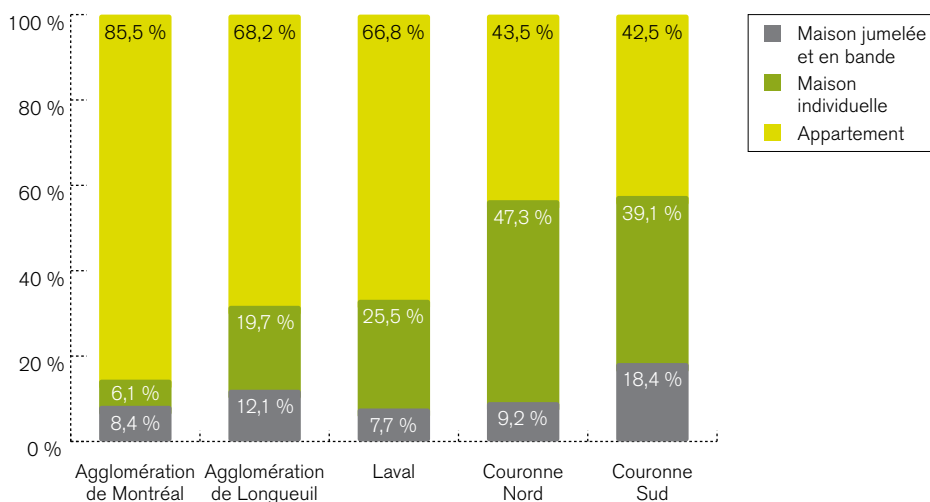
Ces dernières années, le marché de la construction résidentielle s'est transformé pour s'orienter davantage vers des produits à plus forte densité. Ainsi, la part de marché des condominiums et des résidences pour personnes âgées (appartements) a fortement augmenté, passant de 42 % de l'ensemble des mises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

Dans l'agglomération de Longueuil, à Laval et dans les couronnes, secteurs caractérisés par une forte présence de maisons individuelles, le marché de l'habitation s'est diversifié au cours des dernières années et on y observe une forte augmentation de la part de marché des logements à forte densité.

L'augmentation de la valeur foncière, l'évolution démographique projetée pour les prochains 20 ans ainsi que les nouveaux modes de vie laissent d'ailleurs entrevoir une diversification accrue du marché immobilier. La baisse de la fécondité et l'augmentation constante des ménages d'un adulte, dans un contexte de vieillissement des baby-boomers qui, avec le départ de leurs enfants, n'habiteront plus que des « nids vides » sont autant de facteurs qui devraient influencer, au cours des prochaines années, une diversification des espaces actuellement dominés par la maison unifamiliale²¹.

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

Graphique 4 – Part des mises en chantier selon la typologie du logement dans chacun des cinq secteurs du Grand Montréal, 2009



Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, *Enquêtes sur les mises en chantier 2009, compilation spéciale*. Traitement : CMM, 2010.

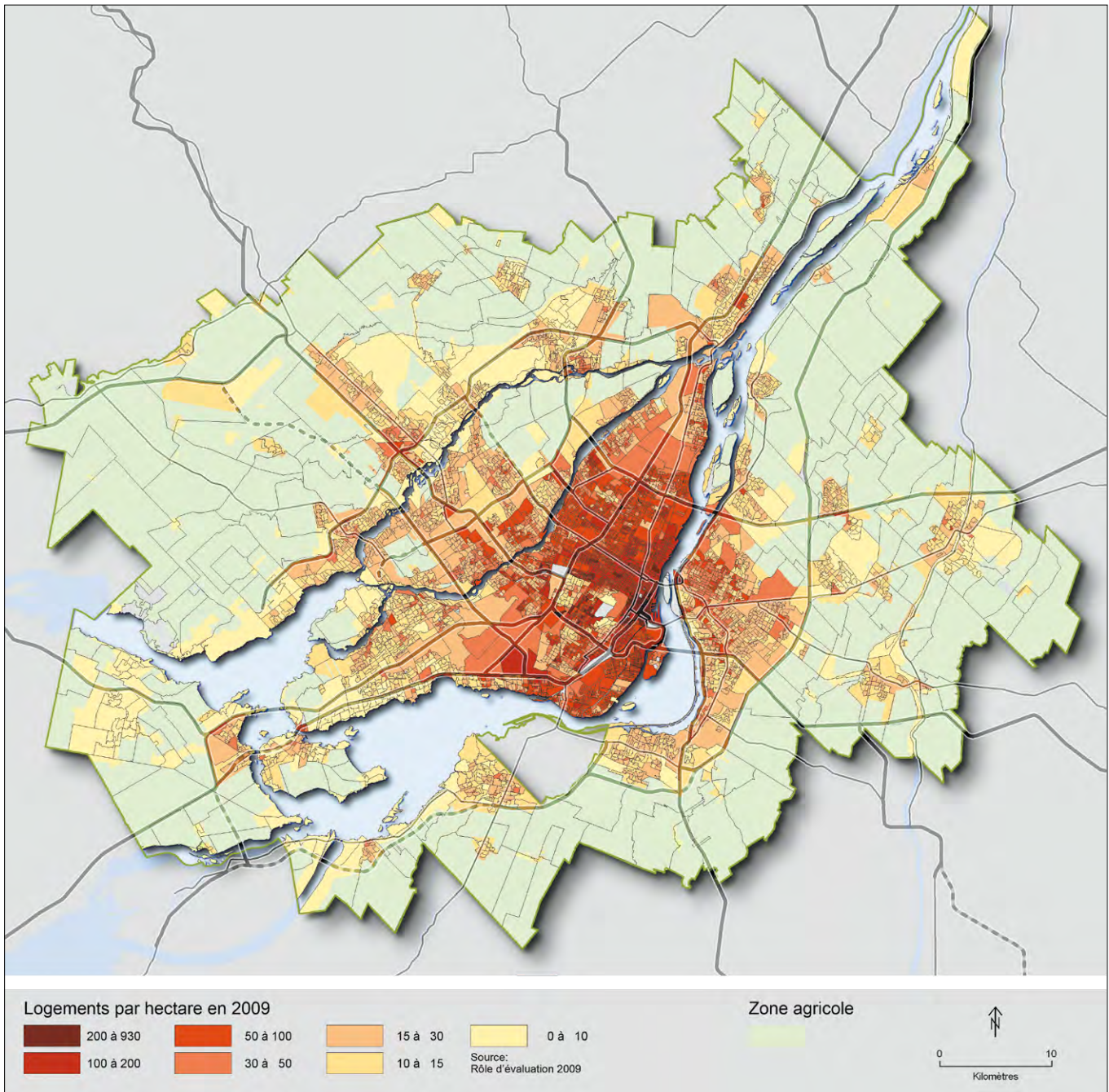
Cette transformation du marché de l'habitation se traduit par une augmentation de la densité brute moyenne de l'espace résidentiel. Ainsi, l'agglomération de Montréal a une densité de 48,1 logements à l'hectare, la ville de Laval de 21 logements à l'hectare, l'agglomération de Longueuil de 22 logements à l'hectare, la couronne Nord de 12,9 logements à l'hectare et la couronne Sud de 10,7 logements à l'hectare²².

La carte de la page suivante illustre cette densité, en 2009, pour les municipalités du Grand Montréal.

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

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

Carte 4 – Densité brute moyenne de l'espace résidentiel construit en 2009, municipalités du Grand Montréal

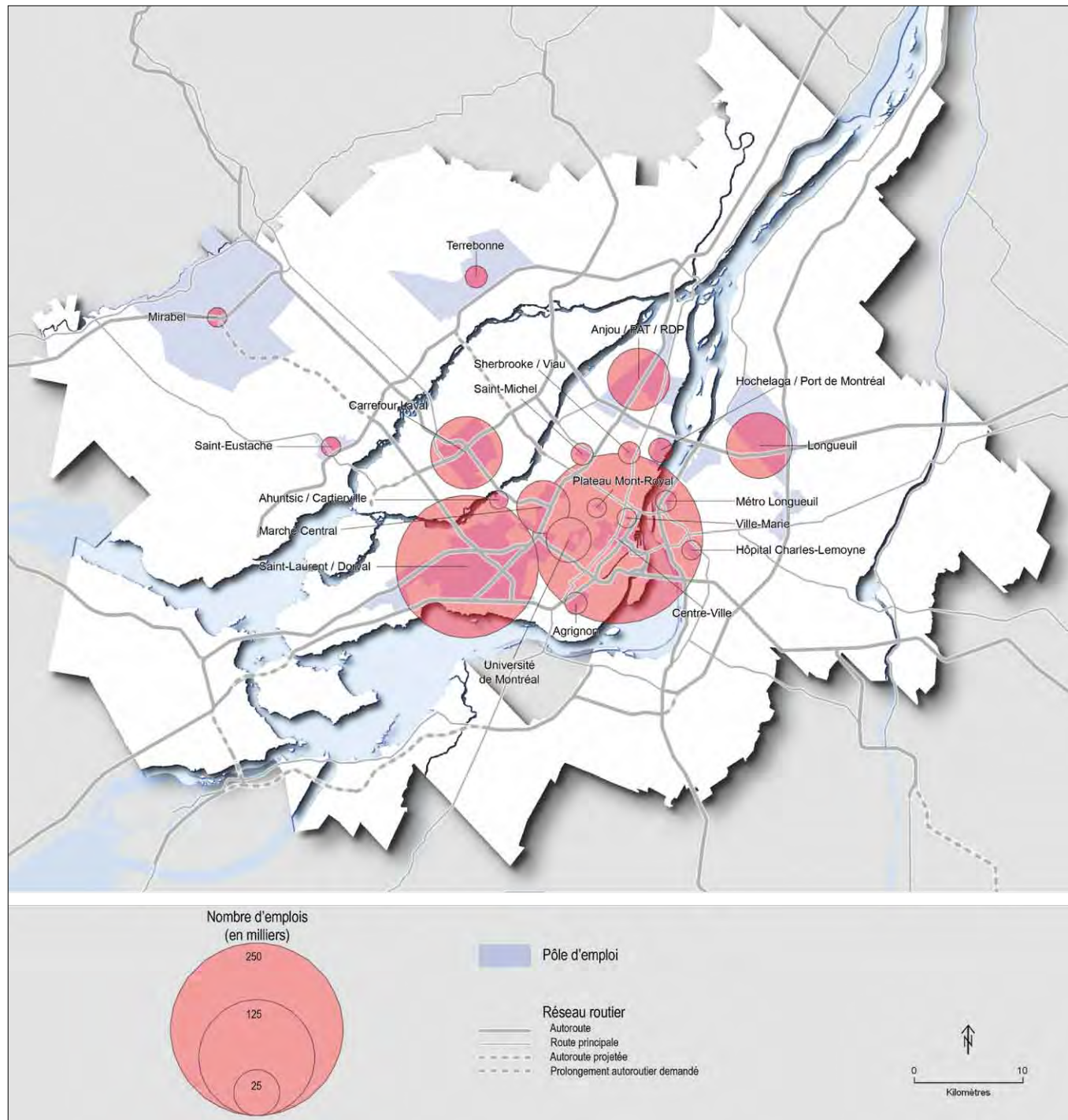


Une répartition polycentrique de l'emploi métropolitain

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

Un pôle d'emplois est défini comme une concentration d'emplois dans une zone dont la vocation est principalement économique²³. On retrouve sur le territoire métropolitain 19 pôles d'emplois qui concentrent près de 680 000 emplois en 2006, soit près de 39 % de l'emploi métropolitain. Ces pôles occupent une superficie de 377 km², soit près de 10 % de l'ensemble du territoire.

Carte 5 - Pôles d'emplois



²³ Les pôles d'emplois, établis sur la base des secteurs de recensement, présentent une concentration importante d'un minimum de 5 000 emplois dans un territoire dont la vocation est principalement économique (c'est-à-dire dont le rapport entre l'emploi et la population active qui y réside est supérieur à 1). Un pôle primaire comprend au moins un secteur de recensement avec plus de 12 500 emplois. Un pôle secondaire comprend au moins deux secteurs adjacents de 5 000 emplois alors qu'un pôle tertiaire ne contient qu'un secteur de plus de 5 000 emplois. Les pôles d'emplois ont été définis à l'aide de la méthodologie élaborée et utilisée dans les études « Localisation de l'emploi : territoire de la CMM, de la RMR et des MRC avoisinantes en 1996 et 2001 ». *Le Cahier métropolitain L'emploi dans la Communauté métropolitaine de Montréal*, 2003 présente la méthodologie et une synthèse des résultats.

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

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

Tableau 6 – Pôles d'emplois, 2006

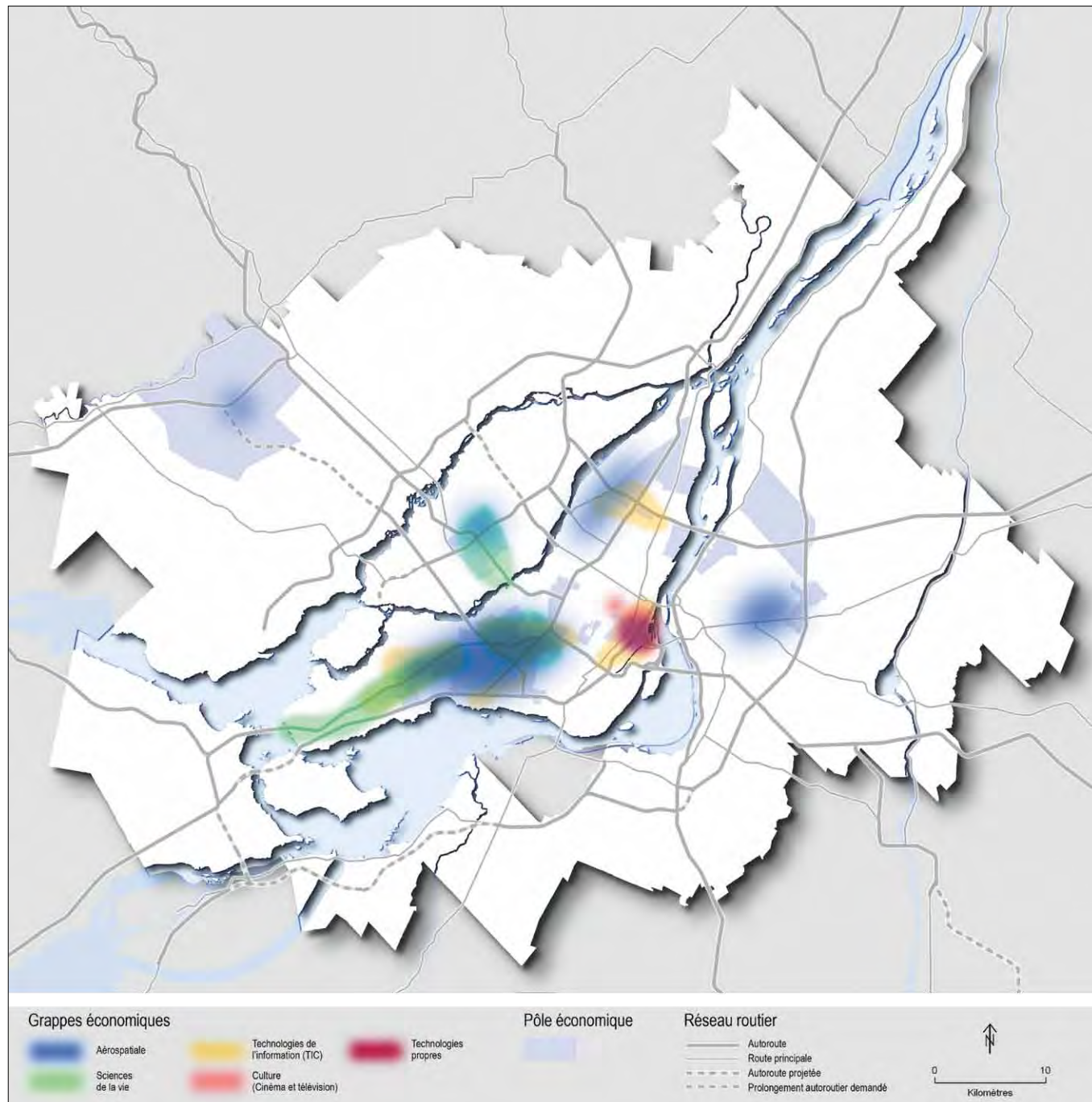
Secteur, MRC, Municipalité	Emplois	Emploi concentré dans des pôles (%)	Emploi métropolitain (%)
Primaire	527 875	78	30
Centre-ville	243 605	36	14
Saint-Laurent/Dorval	188 950	28	11
Laval	54 030	8	3
Anjou	41 290	6	2
Secondaire	75 740	11	4
Longueuil	28 850	4	2
Université de Montréal	23 895	4	1
Marché central	22 995	3	1
Isolé	73 275	11	4
Port de Montréal/Hochelaga	7 850	1	0
Saint-Michel	6 700	1	0
Terrebonne	6 660	1	0
Angrignon	6 615	1	0
Sherbrooke/Viau	6 420	1	0
Métro Longueuil	6 270	1	0
Plateau Mont-Royal	5 770	1	0
Saint-Eustache	5 740	1	0
Aéroport/Mirabel	5 515	1	0
Ville-Marie	5 320	1	0
Hôpital Charles LeMoynes	5 275	1	0
Ahuntsic	5 140	1	0
Total pôles	676 890	100	39
CMM hors pôles	1 031 970		
Total CMM	1 708 860		

Source : Statistique Canada, emploi selon le lieu de travail par SR.

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

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

Carte 6 – Pôles économiques et grappes industrielles



Une croissance de 7 500 emplois par année conjuguée à une transformation de l'économie qui consomme moins d'espace²⁴

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

L'emploi ralentira dans toutes les composantes régionales et les MRC de la CMM. Parmi les secteurs géographiques de la région, c'est l'île de Montréal qui affichera la croissance de l'emploi la plus faible entre 2011 et 2031 (avec en fait un taux de croissance nul) tandis que la couronne Nord affichera la croissance la plus forte, soit 0,2 % par année. Ce résultat se voudra en fait une continuité des tendances récentes puisque la couronne Nord a affiché la croissance la plus rapide de

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

l'emploi entre 2001 et 2006 (3,8 % par année) alors que l'île de Montréal a vu sa croissance de l'emploi se chiffrer à 0,6 % par année au cours de la même période. L'évolution démographique fort divergente entre la couronne Nord et l'île de Montréal expliquait déjà cet écart considérable entre les taux de croissance enregistrés par chaque région de 2001 à 2006 et demeurera une cause importante de la divergence à long terme.

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

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

- Enfin, l'économie de la CMM devra continuer de pousser vers de nouveaux secteurs à la fine pointe pour poursuivre sa progression, ce qui explique qu'une forte progression de la part de l'emploi dans le secteur des services professionnels, scientifiques et techniques devrait survenir. Cette dernière passera de 10,1 % à 10,7 % entre 2011 et 2031, soit la plus forte hausse de tous les secteurs.

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

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

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

Tableau 7 – Évolution de l'emploi manufacturier 1987-2010, en milliers

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

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

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

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

Tableau 8 – Taux d'inoccupation des espaces industriels (%), 2000, 2004 à 2010

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

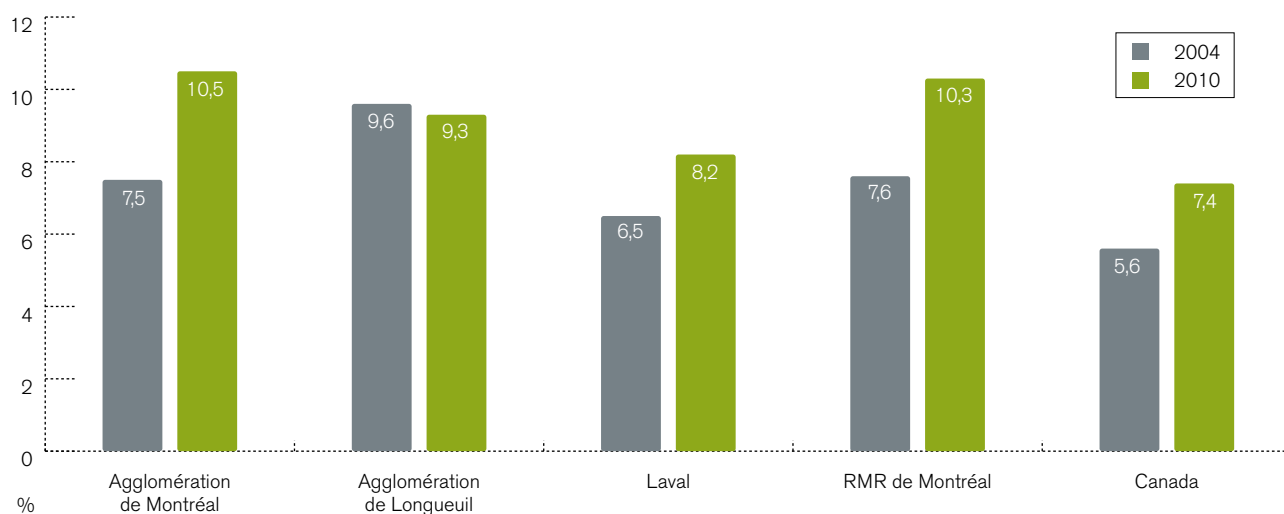
Source : CB Richard Ellis. Traitement : CMM.

Note :

1. Inventaire estimé*, donc taux d'inoccupation non disponible. Les données pour la couronne Sud n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du PMAD.

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

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

Graphique 5 – Évolution du taux d'inoccupation des espaces industriels (%) de la RMR de Montréal, 2000-2010

Source : CB Richard Ellis. Traitement : CMM.

Vers un plan d'action : des mesures visant à atténuer les contraintes de développement des terrains industriels

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

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

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

Cette étude mentionne notamment les constats suivants :

- Sur l'ensemble du territoire de la CMM (hors agglomération de Montréal), les espaces industriels considérés comme disponibles représentent près de 4 000 hectares soit 934 hectares dans la couronne Nord, 2 023 hectares dans la couronne Sud, 491 hectares à Longueuil et 572 hectares à Laval;
- Près des trois quarts (74,6 % ou 2 997,4 hectares) des espaces industriels de la CMM (hors agglomération de Montréal) sont grevés de contraintes. Seuls 25,4 % ou 1 022,8 hectares sont identifiés comme véritablement disponibles et sans contrainte, soit 70 hectares dans la couronne Nord, 586 hectares dans la couronne Sud, 228 hectares à Laval et 139 hectares à Longueuil.
- Les principales contraintes répertoriées sont reliées à un problème de desserte, à la présence de contraintes naturelles, à une problématique reliée à la tenure des terres et à un problème spécifique de la MRC.

La Communauté est consciente de la présence de contraintes freinant le développement des espaces industriels. Dans ce contexte, afin d'assurer une utilisation optimale des espaces industriels sur le territoire de la Communauté, le plan d'action du PMAD proposera de réaliser une étude spécifique visant, d'une part, à approfondir l'étude réalisée par la Société de développement économique de Thérèse-De Blainville de façon à actualiser et à préciser son contenu et, d'autre part, à établir les mesures d'atténuation liées à chacune des contraintes relevées dans l'étude précitée de façon à permettre le développement optimal de ces espaces.

Les mesures d'atténuation pourront notamment se traduire par l'établissement de dérogations, la réalisation de zones tampons, la réalisation d'études et de programmes spécifiques (ex. : hydrogéologie, décontamination), l'identification de mesures incitatives, l'établissement de mesures compensatoires, la conclusion d'ententes, etc. Quoique chacun des espaces industriels subissant des contraintes soit un cas par cas, il apparaît réaliste pour la Communauté de cibler certaines problématiques pouvant être résolues à court et à moyen terme.

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

Pour loger ces nouveaux ménages et ces emplois, la région peut compter, en 2011, sur près de 16 000 hectares de terrains vacants et sur certains espaces pouvant être redéveloppés, notamment des bâtiments existants ayant servi à des fins industrielles et commerciales et pouvant être reconvertis à des fins résidentielles.

Tableau 9 – Espaces disponibles à vocation résidentielle et économique, 2011

Secteurs	Résidentiel (ha)	Économique (ha)	Total (ha)
Agglomération de Montréal	2 070 ¹	1 100	3 170
Laval	930	714	1 644
Agglomération de Longueuil	1 461 ²	801	2 262
Couronne Nord	2 747	1 401	4 148
Couronne Sud	2 989 ³	1 735	4 724
CMM	10 197	5 751	15 948

Source : Données tirées des propositions soumises par les partenaires dans le cadre du PMAD (exception Laval).

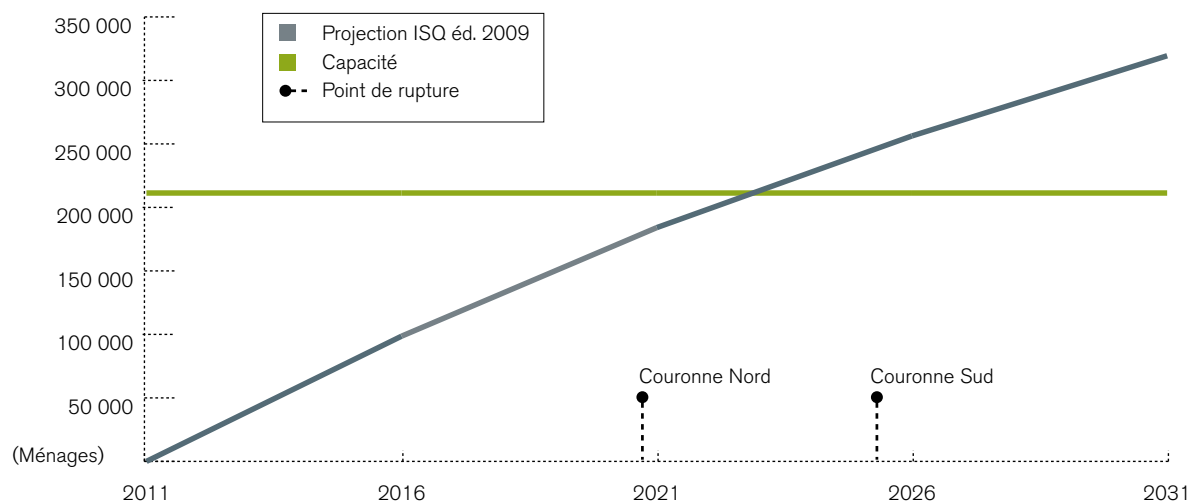
Notes :

1. Comprend les espaces propices à la consolidation de logements (720 hectares) ainsi que les espaces à consolider ou à transformer ou, selon une hypothèse retenue, 50 % des 2 700 ha de la superficie disponible dans ces espaces pourraient accueillir une fonction résidentielle.
2. Comprend les espaces résidentiels ainsi que les espaces de redéveloppement résidentiel et 50 % des espaces de redéveloppement mixte.
3. Total préliminaire, en attente des données validées de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Considérant cet espace disponible, il est estimé que, si la densité brute moyenne de l'espace résidentiel construit entre 2005 et 2010 se maintenait, la capacité d'accueil de la région serait d'environ 210 000 nouveaux ménages. Selon les perspectives de croissance démographique, la région pourrait donc atteindre sa pleine capacité en matière de développement résidentiel en 2023, pour un horizon de développement d'un peu moins de 15 ans.

À l'avenir, la croissance moyenne de la démographie et de l'emploi ainsi que l'évolution récente du marché de l'habitation pourraient se traduire par une pression moindre sur les besoins totaux en espace. Cependant, certaines parties du territoire connaissent des situations particulières quant à leur développement.

Graphique 6 – Grand Montréal
Horizon de développement selon le potentiel d'accueil estimé et la projection des nouveaux ménages 2006-2031



Source : La capacité d'accueil a été calculée à partir des données tirées des propositions soumises par les partenaires dans le cadre du PMAD et la densité observée 2005-2010. Traitement : CMM, 2011.

Le redéveloppement des terrains contaminés

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

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

Cela dit, les coûts de décontamination sont souvent un frein au redéveloppement. Avec le programme ClimatSol, le gouvernement du Québec appuie les projets de développement situés sur des terrains contaminés et qui ont un impact réel et mesurable sur la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre ainsi que sur l'efficacité énergétique des bâtiments. Ce programme finance notamment 50 % de tous les coûts admissibles pour le transport et le traitement des sols et des matériaux mélangés aux sols contaminés sur un site donné.

Le programme qui avait une enveloppe totale de 60 M\$ disposait toujours, en février 2011, d'une somme de près de 29 M\$. Le programme prendra fin en mars 2015.

EN RÉSUMÉ...

- Le Grand Montréal connaîtra une croissance moyenne sous le signe de l'immigration et du vieillissement;
- Le marché de l'habitation offre de plus en plus des produits de haute densité;
- La croissance de 7 500 emplois par année sera conjuguée à une transformation de l'économie qui consomme moins d'espace;
- L'espace disponible est limité si les tendances observées du développement se maintiennent.

Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement

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

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

Objectifs	Description sommaire des critères
1.1 Orienter la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant	1.1.1 Localisation des aires TOD aux points d'accès du réseau de transport en commun structurant pour y canaliser au moins 40 % des futurs ménages
	1.1.2 Seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD (log./ha)
	1.1.3 Aménagement des aires TOD
1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD	1.2.1 Consolidation des espaces résidentiels
	1.2.2 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace
	1.2.3 Consolidation des pôles économiques
1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture	1.3.1 Augmentation de 6 % de la superficie des terres cultivées
1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	1.4.1 Identification : installations de santé, d'éducation, sportives, culturelles et touristiques
	1.4.2 Localisation près d'un point d'accès du TC, dans le périmètre d'urbanisation, en contiguïté aux secteurs urbanisés existants, en tenant compte des contraintes biophysiques et anthropiques.
1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	1.5.1 Zones inondables, zones de glissement de terrain, sources de risques anthropiques (équipements et infrastructures de transport ferroviaire, maritime, aérien et routier).
1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	1.6.1 Périmètre métropolitain 2031 en fonction des seuils minimaux de densité résidentielle et des espaces voués à l'urbanisation TOD et hors TOD

Objectif 1.1

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

L'un des grands paris d'aménagement du PMAD est de réaliser des quartiers de type TOD autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant sur l'ensemble du territoire répondant aux changements de valeur exprimés par la population en matière de développement durable.

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

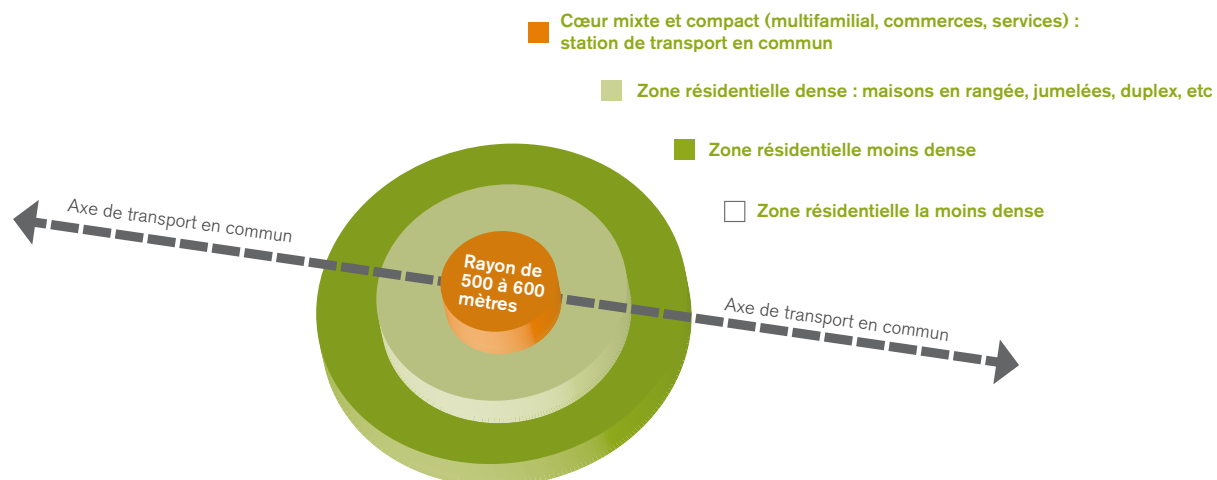
Les valeurs changent

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

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

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

Figure 4 – Illustration du concept d'un TOD



Source : http://www.forumurba2015.com/4_urbatod/4.2_urbatod_2006/tod/Transit_Oriented_Development.pdf.

Avec des quartiers de type TOD, il est aujourd'hui possible de réaliser des projets immobiliers écoénergétiques et de réduire la consommation de carburants liée au transport des personnes. La réalisation de quartiers de type TOD profite à l'amélioration de la qualité de vie urbaine et contribue simultanément à plusieurs objectifs :

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



Cet objectif du projet de PMAD contribuera également à plusieurs stratégies du gouvernement du Québec dont :

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

À titre d'hypothèse, la canalisation de 40 % de la croissance résidentielle projetée dans des quartiers de type TOD, permettrait de réduire les émissions de GES de 450 000 tonnes par année d'ici 2031 (ou 3,5 tonnes par année par ménage). Par ailleurs, il faut aussi savoir qu'on observe, dans un TOD, une réduction du nombre d'automobiles qui va de 1 à 3 pour 10 véhicules²⁵.

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

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

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

La mixité sociale et le développement de quartiers de type TOD

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

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

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

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

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

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

Pour en savoir plus...

DANSEREAU, F. (dir.) avec la collaboration de L. AUBRÉE, G. DIVAY, D. ROSE, A.-M. SÉGUIN et G. SÉNÉCAL. 2005. *Politiques et interventions en habitation; analyse des tendances récentes en Amérique du Nord et en Europe*. Presses de l'Université Laval et Société d'habitation du Québec, 240 p.

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

L'aménagement, le transport et la santé publique

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

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

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

Pour en savoir plus...

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

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

Critère 1.1.1

La localisation des aires TOD

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

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

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

- Métro, train de banlieue et SLR – dans un rayon de 1 km du point d'accès;
- Tramway, autobus (SRB et axe de rabattement) – dans un rayon de 0,5 km du point d'accès²⁶.

Les MRC et les agglomérations doivent intégrer la localisation et l'étendue des aires de densification des aires TOD et des corridors de transport projetés à leurs documents de planification sans empiéter dans la limite 2011 de la zone agricole²⁷.

Critère 1.1.2

Les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD

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

- la localisation du point d'accès au transport en commun sur le territoire du Grand Montréal, à savoir si le point d'accès est compris ou non au centre du Grand Montréal. Le centre du Grand Montréal correspond à la partie centrale du territoire métropolitain, comme l'illustre la carte ci-contre;
- le type de milieu, (régional, centre urbain, suburbain ou quartier)²⁸, indiqué par les partenaires dans le cadre de la caractérisation des points d'accès au transport collectif effectuée en 2010-2011²⁹;
- la densité résidentielle brute médiane observée dans le rayon du point d'accès;
- les caractéristiques spécifiques à certaines aires.

En ce qui a trait aux réseaux d'autobus (SRB et axes de rabattement), les seuils minimaux de densité ont été déterminés en prenant en considération certaines pratiques reconnues à l'égard d'un service de transport en commun complémentaire à un réseau structurant. À titre d'exemple, les densités recommandées par le gouvernement de l'Ontario et mises en place par la Ville d'Ottawa varient de 30 à 50 logements à l'hectare brut selon le niveau de service désiré³⁰.

Tableau 10 – Les seuils minimaux de densité résidentielle aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant déterminés selon les caractéristiques du milieu

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

* Comprend les SRB et les axes de rabattement.

La densité résidentielle minimale³¹ est une densité brute moyenne du nombre de logements à l'hectare. Elle correspond à une densité moyenne applicable à l'ensemble des terrains vacants en 2011 et à développer ou à redévelopper entre 2011-2031 et destinés à des fins résidentielles ou mixtes dans l'aire d'urbanisation et de densification aux points d'accès de manière à permettre une modulation de celle-ci au sein de l'aire d'urbanisation.

Aux fins de conformité et de complémentarité, ces seuils minimaux de densité et le territoire d'application doivent être intégrés aux documents de planification des MRC et des agglomérations.

²⁶ Ce rayon pourrait être ajusté à la hausse autour de certains points d'accès afin de favoriser la réalisation de projets TOD.

²⁷ Compte tenu de la priorité accordée à l'urbanisation des territoires situés près des points d'accès du transport en commun métropolitain, certains terrains situés en zone agricole pourraient faire l'objet d'une analyse d'opportunité.

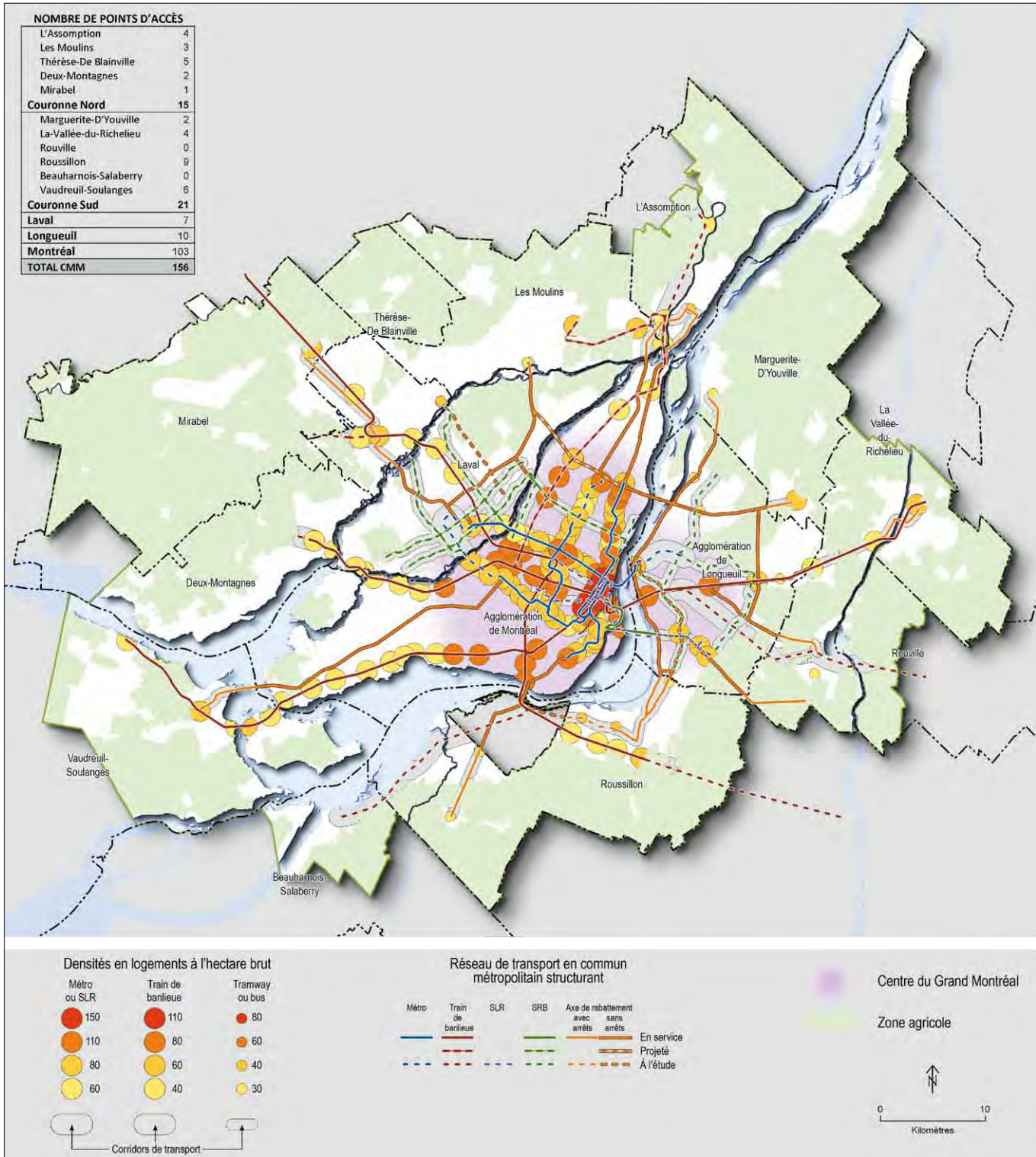
²⁸ Selon la caractérisation, un milieu de type « centre régional » comporte une diversité des usages (résidentiel, bureaux, commerces, services, institutionnel) et représente une destination de choix pour les activités économiques (rayonnement supralocal). Un milieu de type « centre urbain ou suburbain » comporte une diversité d'usages (résidentiel, bureaux, commerces, services) à caractère local. Un milieu de type « quartier » comporte des usages résidentiels et des usages de services/commerces de voisinage.

²⁹ Un rapport d'étape sur la caractérisation des aires TOD a été produit et est disponible sur le site Internet.

³⁰ Gouvernement de l'Ontario, ministère de l'Infrastructure, *Plan de croissance de la région élargie du Golden Horseshoe*, 2006, sections 2.2.2 et suivantes. https://www.placestogrow.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=9&Itemid=14.

³¹ Plusieurs partenaires ont indiqué l'importance de fixer un seuil minimal selon une approche tenant compte à la fois de la population et des emplois. Dans le cadre du plan d'action, une étude sera réalisée afin d'analyser la faisabilité de cette approche.

Carte 7 - Les aires TOD - Seuils minimaux de densité résidentielle



Précisons que selon les données du recensement de la population de 2006, on estime qu'environ 40 % des ménages du Grand Montréal habitent déjà au sein ou aux abords des 156 aires TOD identifiées sur la carte ci-dessus.

Tableau 11 – Estimation du nombre de ménages dans les aires TOD¹

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

Source : *Recensement de la population 2006*, Statistique Canada.

Note :

1. 156 aires TOD identifiées. Méthodologie pour les aires TOD : cette estimation résulte du recouplement des aires de diffusion de Statistique Canada avec les aires TOD. Une aire de diffusion est retenue lorsqu'elle recoupe à 30 % ou plus les aires TOD. Données extraites selon le découpage des aires de diffusion de Statistique Canada.



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

Tableau 12 – Capacité d'accueil estimée en 2011 selon l'information contenue dans les fiches de caractérisation

	Ménages 2011-2031 ¹	Aires TOD	
		Capacité d'accueil (nbre logements) ²	Croissance (%)
Agglomération de Montreal	122 900	90 000	73
Laval	41 900	6 600	16
Agglomération de Longueuil	26 600	5 400	20
Courette Nord	73 700	5 800	8
Courette Sud	54 300	9 400	17
CMM	319 400	117 200	37

Notes :

1. Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056*, édition 2009.
2. La capacité d'accueil estimée comprend le nombre de logements des projets résidentiels annoncés et le nombre de logements pouvant être construits dans les espaces à développer ou à redévelopper selon la densité brute moyenne proposée et selon l'hypothèse suivante :
 - Les terrains à redévelopper (aucune vocation précisée et terrain résidentiel) et terrains vacants (aucune vocation précisée et vocation mixte) : 50 % de la superficie a été retenue à des fins de développement et de redéveloppement résidentiel;
 - Les terrains vacants à vocation résidentielle : 60 % de la superficie a été retenue à des fins de développement résidentiel;
 - Les terrains à optimiser ou à densifier : 10 % de la superficie a été retenue à des fins de redéveloppement résidentiel.

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

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

Tableau 13 – Nombre de nouveaux ménages dans les aires TOD, 2011 à 2031

	Ménages 2011-2031 ¹				
	Total ¹	Aires TOD ²		Reste du territoire ²	
		nbre	nbre	Pourcentage	nbre
Agglomération de Montréal	122 900	97 000	79 %	25 800	21 %
Laval	41 900	8 300	20 %	33 600	80 %
Agglomération de Longueuil	26 600	5 900	22 %	20 800	78 %
Couronne Nord	73 700	6 300	9 %	67 400	91 %
Couronne Sud	54 300	10 200	19 %	44 000	81 %
CMM	319 400	127 800	40 %	191 700	60 %

Notes :

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

2. Traitement CMM, 2011.

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

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

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

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

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

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

Pour en savoir plus...

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

Critère 1.1.3

L'aménagement de l'aire TOD

Le PMAD prévoit que les aires d'urbanisation et de densification aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant doivent faire l'objet d'un aménagement de type TOD. Il est proposé que l'aménagement de type TOD soit intégré dans une démarche de planification détaillée aménagement/transport, telle que l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Cet exercice de planification permettra d'adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux et d'assurer une cohérence de l'ensemble des interventions. Cet exercice de planification intégrée vise à :

- Définir une vision de développement pour l'ensemble de l'espace TOD (vision).
- Moduler la densité au sein du territoire en respect de ses composantes – point d'accès, patrimoine, paysage, milieu naturel, équipements, services et de manière à assurer une offre résidentielle diversifiée (densité).
- Établir des séquences de développement de manière à tenir compte du potentiel actuel et projeté du service de transport collectif (développement).
- Favoriser une meilleure intégration des commerces, des services, des résidences et des institutions afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique (milieu de vie).
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements afin de mieux répondre aux besoins des différents types de ménages et de mieux intégrer les différents groupes socioéconomiques à la vie du quartier (milieu de vie).
- Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif et l'intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables (accessibilité/mobilité).
- Faciliter les déplacements à pied ou à vélo par un aménagement qui assure la sécurité et le confort du piéton et du cycliste (accessibilité/mobilité).
- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement, le cas échéant favoriser des stationnements souterrains ou en structure (stationnement).
- Favoriser la localisation des bâtiments et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (design urbain).
- Favoriser un aménagement distinctif (design urbain).
- Encourager la construction de bâtiments à haute performance énergétique et des aménagements durables (environnement).

Vers le plan d'action : un programme incitatif TOD

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

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

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

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

À titre indicatif, le contenu du programme définirait :

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

Objectif 1.2

Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD

Même si l'objectif 1.1 de localiser 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD est atteint d'ici 2031, près de 200 000 ménages se localiseront ailleurs sur le territoire de la Communauté. Ces 200 000 ménages s'établiront essentiellement sur des terrains vacants ou à redévelopper.

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

La gestion de l'urbanisation sur le pourtour de la CMM

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

Cette problématique, communément appelée « saute-mouton », fait toujours l'objet de préoccupations importantes de la part des partenaires. Le PMAD invite le MAMROT à assurer une cohérence et une harmonisation des orientations CMM et hors CMM. Cette cohérence est essentielle à l'atteinte des objectifs métropolitains relatifs à la densification du territoire et à l'intégration de l'aménagement et du transport.

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

Afin d'établir les seuils minimaux de densité, les transformations sociodémographiques, qui ont un impact important sur le marché du logement, doivent être prises en compte. En particulier, le vieillissement et les transformations du mode de vie ont déjà modifié le marché de l'habitation qui offre désormais des produits résidentiels plus diversifiés, en particulier dans les couronnes Nord et Sud de la région métropolitaine. Par ailleurs, l'établissement des seuils minimaux de densité doit se faire en prenant en considération le coût des infrastructures et les coûts environnementaux de la croissance urbaine.

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

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

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

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

Critère 1.2.1

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

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

La définition du seuil de densité sur un territoire doit tenir compte de deux facteurs majeurs : les caractéristiques spécifiques actuelles du territoire concerné et la vision de développement établie par les instances régionales et municipales. Dans ce dernier cas, la Communauté fixe l'horizon de planification à l'année 2031.



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

Densité de logement :

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

Densité de logement

----- = Nombre de logements
Superficie du site (ha)

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

Densité brute :

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

Densité nette :

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

Les seuils minimaux de densité du PMAD ont été élaborés en tenant compte des propositions des secteurs et des données de mises en chantier de la SCHL auxquelles des superficies types de terrains résidentiels généralement observées ont été associées.

Sur la base des seuils du marché 2005-2010 et de la proposition des secteurs, le PMAD définit les seuils minimaux de densité suivants :

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

Secteurs	Seuil minimal de densité log./ha			
	2011-2016	2017-2021	2022-2026	2027-2031
Agglomération de Montréal				
centre	60	60	60	60
hors centre ³²	30	30	30	30
Laval	30	30	30	30
Agglomération de Longueuil				
centre	35	35	35	35
hors centre ³³	30	30	30	30
Couronne Nord				
Deux-Montagnes	17	19	21	23
L'Assomption	19	21	23	25
Les Moulins	18	20	22	24
Mirabel	18	20	22	24
Thérèse-De Blainville	21	23	25	27
Couronne Sud				
Beauharnois-Salaberry	18	20	22	24
La Vallée-du-Richelieu	18	20	22	24
Marguerite-D'Youville	19	21	23	25
Roussillon	17	19	21	23
Vaudreuil-Soulanges	16	18	20	22
Rouville	16	18	20	22

Pour l'agglomération de Montréal, deux seuils s'appliquent, soit 60 log./ha pour la partie centrale de l'île de Montréal et 30 log./ha pour la périphérie de l'île. Il est à noter que l'agglomération de Montréal entend contenir le développement à l'intérieur de son secteur urbain jusqu'en 2031.

Pour l'agglomération de Longueuil, deux seuils s'appliquent également, soit 35 log./ha pour la partie centrale et 30 log./ha pour la périphérie. Le périmètre d'urbanisation résidentiel de l'agglomération de Longueuil est maintenu jusqu'en 2031.

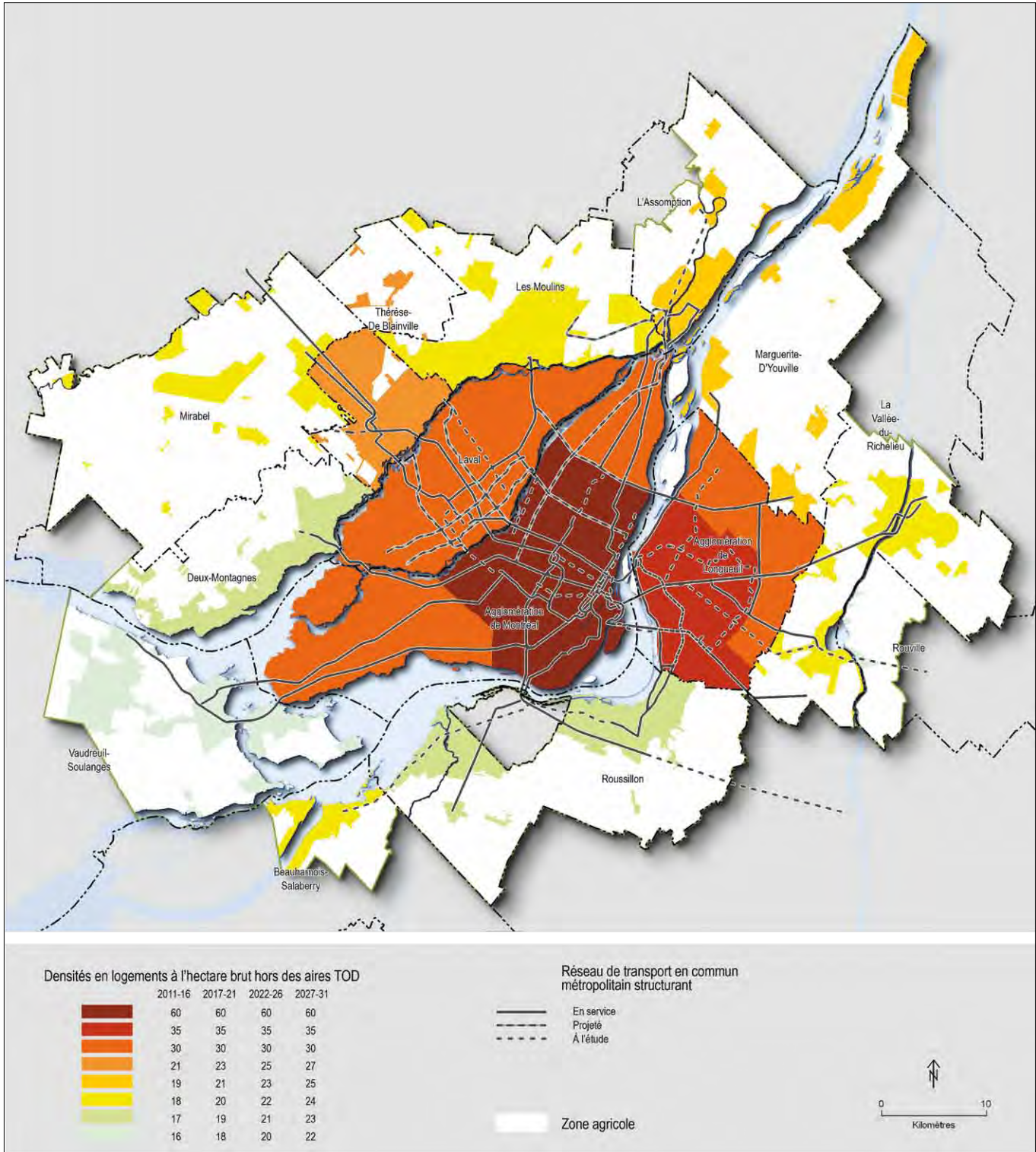
Pour la MRC de Laval, le seuil minimal de 30 log./ha s'applique à l'ensemble du territoire. Le périmètre d'urbanisation résidentiel de la MRC de Laval est maintenu jusqu'en 2031. Par ailleurs, les seuils minimaux de densité seront également plus élevés dans les territoires contigus aux quatre axes majeurs de transport collectif tels qu'identifiés à la carte des aires TOD.

Pour les MRC de la couronne Nord et de la couronne Sud, le seuil minimal de densité est fixé entre 16 log./ha et 21 log./ha afin de tenir compte des caractéristiques du milieu. Ce seuil est majoré de deux logements à l'hectare tous les cinq ans par la suite et se situera entre 22 et 27 logements à l'hectare pour la période 2027-2031. Bien que ces seuils représentent un effort de densification, le périmètre d'urbanisation résidentiel de la couronne Nord et de la couronne Sud pourrait être modifié d'ici 2031. La proposition sur la définition du périmètre métropolitain est détaillée au critère 1.6.1.

³² Comprend les territoires situés à l'ouest de l'autoroute 13 et à l'est de l'autoroute 25.

³³ Comprend les territoires de Longueuil situés à l'est de l'autoroute 30 ainsi que ceux des municipalités de Boucherville et de Saint-Bruno-de-Montarville.

Carte 8 – Les seuils minimaux de densité résidentielle hors TOD



Le seuil minimal de densité établi constitue une cible moyenne s'appliquant à l'ensemble du territoire visé et pouvant être modulée selon les caractéristiques locales du milieu, notamment, les aires de marché ou de densification identifiées par certains secteurs. Ainsi, les municipalités pourront offrir des projets avec des densités plus faibles dans les secteurs propices (par exemple, à L'Île-Bizard, située dans l'agglomération de Montréal, ou le secteur Le Boisé de Boucherville, situé dans l'agglomération de Longueuil).

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

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

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

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

Les MRC et les municipalités locales visées pourront apporter des nuances et des exceptions quant à l'applicabilité du seuil minimal de densité dans leur schéma d'aménagement dans le cas de situations particulières liées à des contraintes physiques ou naturelles, des caractéristiques environnementales ou patrimoniales.

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

- intégration, dans le plan d'urbanisme, d'un objectif et de moyens de mise en œuvre visant la diversification de la typologie des bâtiments résidentiels;
- identification de seuils de densité reflétant le seuil établi dans le schéma d'aménagement;
- intégration, dans le plan d'urbanisme, d'un objectif et de moyens de mise en œuvre visant l'élaboration de Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour les espaces vacants actuellement disponibles pour le développement;
- intégration, dans le plan d'urbanisme, d'un objectif et de moyens de mise en œuvre visant l'élaboration d'un Règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) pour les espaces vacants actuellement disponibles pour le développement;
- intégration, dans le plan d'urbanisme, d'un seuil de densité démontrant à la fois la considération du développement actuel et un effort de densification équivalant minimalement à un accroissement de 10 % de la densité actuellement observée;
- intégration, dans le plan d'urbanisme, ou à la réglementation d'urbanisme de coefficients d'occupation du sol par aire d'affectation ou par zone;
- élaboration et tenue à jour d'un registre des terrains et des bâtiments vacants;
- élaboration d'un plan de redéveloppement de la trame urbaine existante;
- proximité des grands équipements.

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

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



Crédit : Tourisme Montréal



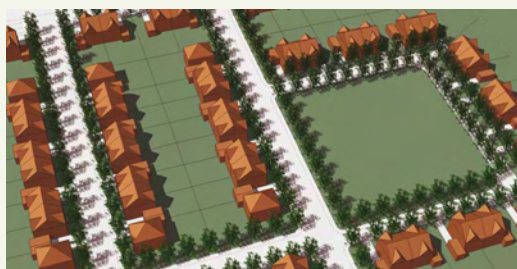
Visualisation de densité – cas fictifs

Densité résidentielle brute (12 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	52 logements
Répartition :	52 unifamiliales isolées
Superficie des terrains :	412,5 m ² à 687,5 m ²
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Densité résidentielle brute (18 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	71 logements
Répartition :	38 unifamiliales isolées 18 unifamiliales jumelées 15 unifamiliales contiguës accolées
Superficie des terrains :	412,5 m ² (isolées) 343,75 m ² (jumelées) 275 m ² (contiguës accolées)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Densité résidentielle brute (20 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	82 logements
Répartition :	40 unifamiliales jumelées 42 unifamiliales contiguës accolées
Superficie des terrains :	412,5 m ² (jumelées) 275 m ² (contiguës accolées)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Densité résidentielle brute (24 logements/hectare)



Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	98 logements
Répartition :	22 unifamiliales jumelées 76 unifamiliales contiguës en rangée
Superficie des terrains :	343,75 m ² (jumelées) 206,25 m ² (contiguës en rangée)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Densité résidentielle brute (30 logements/hectare)

Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	122 logements
Répartition :	24 unifamiliales isolées 16 unifamiliales jumelées 6 unifamiliales contiguës accolées par le garage 16 logements en duplex 60 logements en triplex
Superficie des terrains :	412,5 m ² (isolées) 343,75 m ² (jumelées) 275 m ² (contiguës accolées) 330 m ² (duplex, triplex)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

Densité résidentielle brute (42 logements/hectare)

Superficie totale du site :	4 hectares
Nombre de logements :	166 logements
Répartition :	16 unifamiliales jumelées 36 unifamiliales contiguës accolées par le garage 114 logements en triplex
Superficie des terrains :	343,75 m ² (jumelées) 275 m ² (contiguës accolées) 330 m ² (triplex)
Pourcentage de parc :	10 %
Pourcentage de voirie :	20 %
Emprise collectrice :	15 mètres
Emprise rue locale :	10 mètres
Emprise rue voisinage :	6 mètres

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

Visualisation de densité – cas réels



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

Critère 1.2.2

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

Les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace regroupent l'ensemble des terrains vacants ou à redévelopper qui sont actuellement situés sur le territoire de la Communauté. Ces territoires ont été identifiés par la Communauté, en collaboration avec les cinq secteurs.

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

Tableau 15 – Espaces disponibles à vocation résidentielle et économique, 2011

Secteurs	Résidentiel (ha)	Économique (ha)	Total (ha)
Agglomération de Montréal	2 070 ¹	1 100	3 170
Laval	930	714	1 644
Agglomération de Longueuil	1 461 ²	801	2 262
Couronne Nord	2 747	1 401	4 148
Couronne Sud	2 989 ³	1 735	4 724
CMM	10 197	5 751	15 948

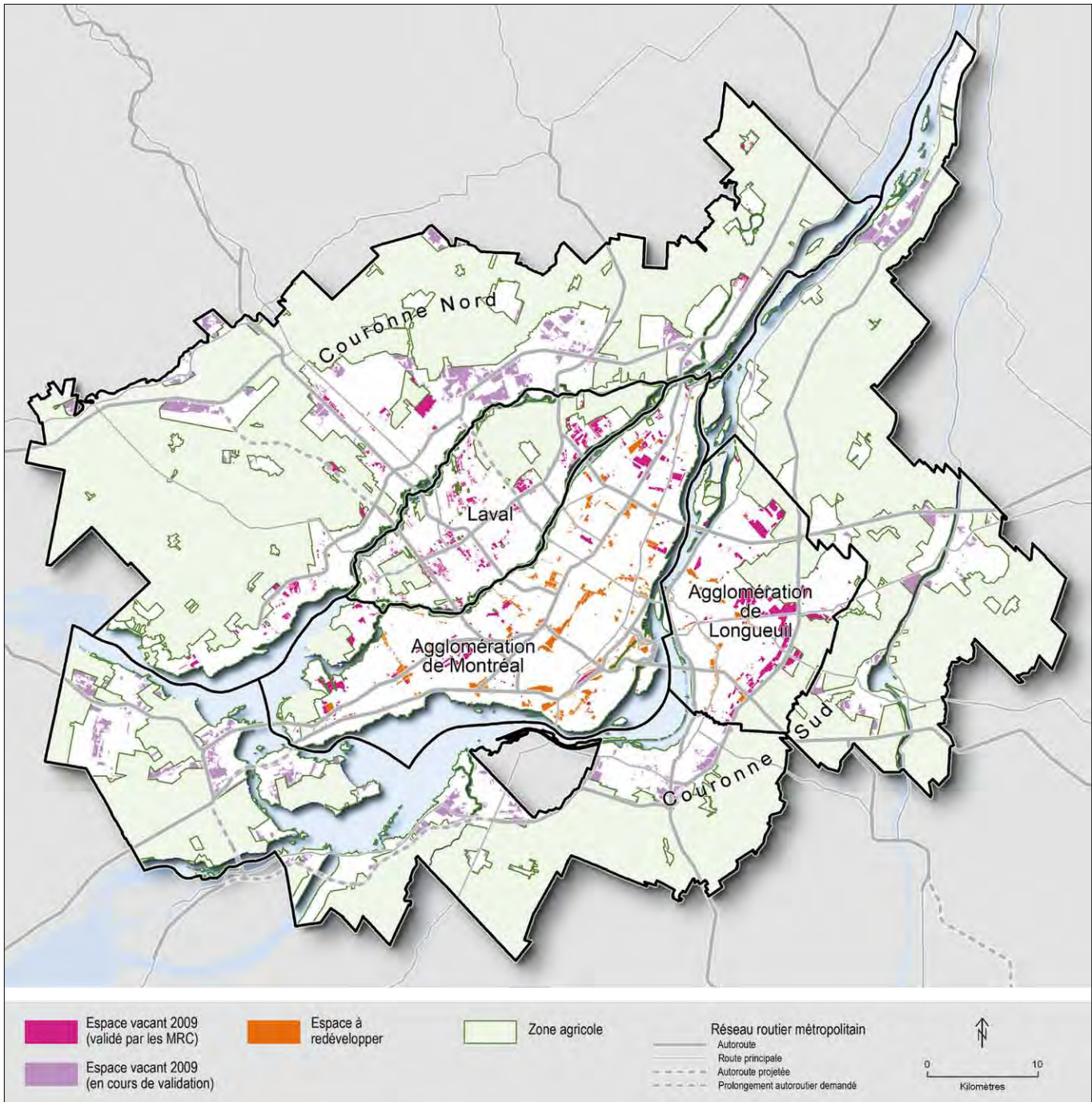
Source : Données tirées des propositions soumises par les partenaires dans le cadre du PMAD (exception Laval).

Notes :

1. Comprend les espaces propices à la consolidation de logements (720 hectares) ainsi que les espaces à consolider ou à transformer où, selon une hypothèse retenue, 50 % des 2 700 ha de la superficie disponible dans ces espaces pourraient accueillir une fonction résidentielle.
2. Comprend les espaces résidentiels ainsi que les espaces de redéveloppement résidentiel et 50 % des espaces de redéveloppement mixte.
3. Total préliminaire, en attente des données validées de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

La carte ci-dessous présente la localisation de ces territoires.

Carte 9 - Les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace



La CMM invite les MRC à consolider le tissu urbain existant en assurant en premier lieu l'utilisation des terrains vacants ou à redévelopper dans la zone blanche de la Communauté. De plus, la CMM invite ses partenaires à orienter la croissance de leur développement prioritairement dans les territoires contigus aux noyaux urbains existants où sont regroupés les services à la population et qui sont desservis ou à proximité des infrastructures et des équipements collectifs de transport. Les territoires de nature périphérique devraient faire l'objet d'un développement subséquent, notamment en harmonisation avec la planification des infrastructures et des équipements collectifs métropolitains ou tout autre mode de transport en commun existant ou projeté.

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

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

Critère 1.2.3

La consolidation des grands pôles économiques

Le territoire de la Communauté compte neuf grands pôles économiques : centre-ville de Montréal, Saint-Laurent/Dorval, Anjou, Laval, Longueuil, Université de Montréal, Marché central, port de Montréal et Aéroport de Mirabel. L'importance de ces pôles dans une perspective métropolitaine s'explique par le nombre d'emplois ainsi que par la présence d'une infrastructure majeure pour le transport des marchandises ou par leur contribution au caractère international du Grand Montréal, comme le souligne le gouvernement du Québec dans ses orientations gouvernementales de 2001³⁴.

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

Tableau 16 – Emplois dans les grands pôles économiques

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

³⁴ Gouvernement du Québec, Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, p. 25.

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

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

Source : Statistiques Canada 2006, emploi selon le lieu de travail; rôle d'évaluation 2010³⁵.

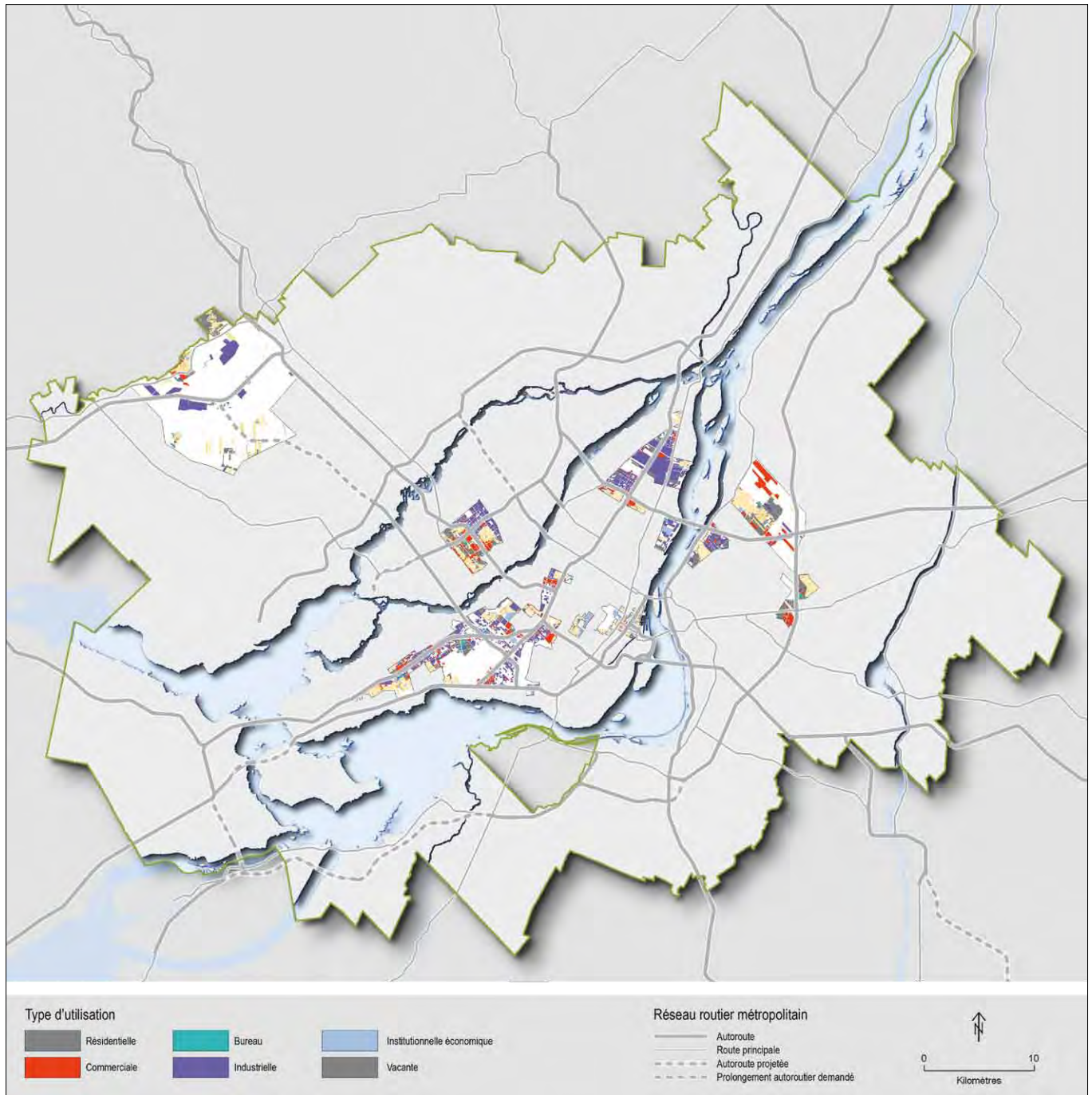
L'ensemble de ces grands pôles, par leur fonction et leur envergure, présente une force économique majeure pour le Grand Montréal et l'ensemble du Québec. Dans le contexte métropolitain, leur localisation et les infrastructures de transport qui les desservent constituent l'élément structurant principal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

Ainsi, la Communauté mise sur la consolidation et le renforcement de cette force économique et structurante de l'espace métropolitain. Cette consolidation des pôles économiques s'inscrit dans un objectif plus général de protection et de mise en valeur des acquis en matière d'infrastructures et d'activités économiques majeures essentielles à la compétitivité du Grand Montréal.

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

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

Carte 10 - Utilisation du sol des pôles économiques



Dans un objectif d'optimisation des investissements en infrastructures de transport, les MRC, les agglomérations et leurs municipalités constituantes sont invitées à contribuer à la consolidation de la fonction des pôles économiques bénéficiant d'infrastructures de transport majeures. Cette contribution peut porter, entre autres, sur le développement optimal des secteurs vacants et sur un redéveloppement des espaces à vocation économique en favorisant l'implantation des entreprises en cohérence avec leur fonction économique. Cette contribution des partenaires régionaux et municipaux doit également porter sur un aménagement du territoire favorisant, lorsque le contexte le permet, la localisation des entreprises à proximité des services de transport en commun et la localisation des entreprises génératrices de camionnage près des réseaux de transport routiers métropolitains.

Tableau 18 – Superficie à vocation économique et espaces économiques vacants

Pôles économiques	Superficie à vocation économique (en ha)	Espaces économiques vacants (en ha)
Centre-ville	221	6
Saint-Laurent/Dorval	2 123	308
Laval	817	154
Anjou	1 536	351
Longueuil	958	272
Université de Montréal	96	-
Marché central	138	2
Port de Montréal/Hochelaga	186	47
Aéroport de Mirabel ¹	839	638
Total pôles	6 914	1 777

Source : Document 2005 GGBB, actualisation 2009 validé par les villes.

Note :

1. la validation des espaces disponibles n'a pas été réalisée par la ville.



Objectif 1.3

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

La région métropolitaine de Montréal se distingue des autres métropoles nord-américaines par la présence d'une zone agricole couvrant 58 % de son territoire, soit 220 567 hectares. Cependant, de 2001 à 2006, on a constaté une diminution de la superficie des terres en culture de 6 % comparativement à une croissance de 4,5 % pour l'ensemble du Québec.

Tableau 19 – Superficie des terres en culture, 2001 à 2006

	2001 Superficie (ha)	2006 Superficie (ha)	Taux de croissance 2001-2006
CMM	118 940	111 640	- 6,1 %
Ensemble du Québec	1 854 798	1 937 562	4,5 %

Source : *Portrait statistique des activités et du territoire agricoles de la Communauté métropolitaine de Montréal*, Statistique Canada. Recensement 2001 à 2006

Mentionnons que, dans la grande région de Montréal, de 2001 à 2006, la valeur de la production agricole à l'hectare a toutefois augmenté de 15 % comparativement à 5,8 % pour celle de l'ensemble du Québec. Cet écart s'explique notamment par la présence de sols de grande qualité et par la proximité d'un marché de 3,7 millions d'habitants.

Tableau 20 – Valeur des produits agricoles de la Communauté vendus par hectare (en dollars constants de 2006), 2001 à 2006

	2001 \$	2006 \$	Taux de croissance %
CMM	2 795	3 215	15,0
Ensemble du Québec	2 020	2 136	5,8

Source : *Portrait statistique des activités et du territoire agricoles de la Communauté métropolitaine de Montréal*, Statistique Canada. Recensement 2001 à 2006.

Quant à l'ensemble du secteur agroalimentaire métropolitain, il constitue un levier économique majeur du Grand Montréal. Plus des deux tiers des activités de transformation alimentaire de l'ensemble du Québec sont produits dans le Grand Montréal. À lui seul, le secteur agroalimentaire représente environ 11 % de l'emploi métropolitain total. La zone agricole du Grand Montréal est présente dans chacun des cinq secteurs géographiques. Toutefois, 92 % de celle-ci se retrouve dans les deux couronnes de la région. Dans les couronnes Nord et Sud, respectivement 70 % et 73 % du territoire total sont situés en territoire agricole.

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

Par ailleurs, la Communauté entend tenir compte de l'intention du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) qui affirmait, en novembre 2010, « qu'il y aura des plans de développement de la zone agricole dans toutes les régions du Québec »³⁶. Ces plans, dont l'objectif premier est de favoriser l'occupation dynamique du territoire, centrée sur l'agriculture, représentent un moyen de mettre en valeur les activités agricoles. Un projet pilote a d'ailleurs été réalisé sur le territoire de la MRC de Roussillon.

36 Journal des débats de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles, 5 novembre 2010, Vol. 41, No 59.

Le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de la MRC de Roussillon

Dans la région métropolitaine de Montréal, la MRC de Roussillon a été retenue afin de réaliser un projet pilote de Plan de développement de la zone agricole (PDZA). Ce plan a été complété en octobre 2010 et permet d'avoir une vision et un plan d'action afin de valoriser la zone agricole.

Il réitère à nouveau l'impératif d'une gestion optimale de l'urbanisation dans la région métropolitaine de Montréal :

« Le PDZA est conçu en tenant pour acquis que le développement de la collectivité doit se réaliser dans le cadre d'un aménagement rationnel du territoire, c'est-à-dire optimisant l'utilisation de l'espace, notamment afin d'éviter de faire indument pression sur la zone agricole. La loi 58, nouvellement adoptée, prévoit l'adoption par la CMM d'ici avril 2011 d'un Plan métropolitain d'aménagement et de développement déterminant notamment un périmètre d'urbanisation métropolitain à long terme et des seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu. Sur la base du périmètre d'urbanisation et des seuils de densité inscrits au PMAD, il est tenu pour acquis que la MRC se dotera d'un plan de gestion de l'urbanisation à long terme, plan établissant une stratégie globale de développement et de redéveloppement de la zone blanche à l'échelle de la MRC reposant sur une intention claire de densification du territoire et d'utilisation de l'ensemble des espaces disponibles. Un tel plan devrait quantifier les besoins d'espaces pour les fonctions résidentielle, commerciale et industrielle et établir des cibles de densification pour l'ensemble des terrains à développer et à redévelopper de sorte à répondre aux besoins de développement à long terme, en respect du périmètre d'urbanisation inscrit au PMAD » (PDZA Roussillon, p. 82).

Critère 1.3.1

Augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées

S'inspirant de l'expérience vécue par la MRC de Roussillon, la Communauté entend favoriser la réalisation de plans de développement de la zone agricole à l'échelle des MRC.

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

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

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

À cet égard, la Communauté chiffre comme objectif une croissance de 6 % de la superficie des terres en culture d'ici 2021, soit un retour à la superficie cultivée en 2001, notamment par une remise en culture des terres en friches. Cet objectif permettra de favoriser la mise en valeur des terres agricoles tout en minimisant les impacts négatifs sur les bois métropolitains.

L'augmentation des superficies cultivées devra toutefois tenir compte des préoccupations métropolitaines relatives au développement durable, notamment les objectifs métropolitains pour la protection des bois, des milieux naturels et de la qualité de l'eau (bassins hydrographiques).

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

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

Objectif 1.4

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

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

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

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

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

Critère 1.4.1

Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées

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

Installations de santé

- Les centres hospitaliers universitaires [centre hospitalier universitaire de l'Université de Montréal (CHUM), centre hospitalier universitaire Sainte-Justine et centre universitaire de santé McGill (CUSM)] ainsi que les centres hospitaliers qui leur sont affiliés.

Installations d'éducation

- Les établissements universitaires incluant leurs écoles affiliées, les établissements d'enseignement collégial, incluant les écoles spécialisées, et les conservatoires.

Installations sportives, culturelles et touristiques

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

Critère 1.4.2

Localisation des installations projetées

Concernant les installations d'intérêt projetées, les critères de localisation doivent assurer l'utilisation et l'accessibilité optimales des installations. Une localisation optimale signifie qu'elle est dans les périmètres d'urbanisation, près des circuits de transport en commun, loin des zones dangereuses, près des secteurs urbanisés existants et non en périphérie. Cette localisation optimale permet d'éviter l'éparpillement de l'habitat et des activités et maximise les retombées des investissements publics³⁷.

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

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



³⁷ MAMROT, La prise de décision en urbanisme : <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/planification-des-infrastructures-et-des-equipements/>

Objectif 1.5

Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC

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

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

Les principales contraintes majeures chevauchant plusieurs MRC susceptibles d'engendrer des risques et des sinistres dans la grande région de Montréal sont de cinq ordres : (1) les inondations causées par la crue des Grands Lacs et de la rivière Outaouais; (2) les glissements de terrain aux escarpements; (3) les catastrophes d'ordre technologique (exemple : incendie de pneus à Saint-Amable en 1990); (4) la qualité de l'air et; (5) les incidents climatiques.

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

Critère 1.5.1

Les risques d'inondation chevauchant plusieurs MRC

Les zones présentant des risques d'inondation en bordure des cours d'eau nécessitent une gestion serrée de l'urbanisation dans ces aires, notamment afin d'assurer une sécurité des personnes et des biens. L'expertise en matière d'identification des zones inondables est du ressort du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et la Communauté s'en remet à ce ministère pour la détermination des cotes de crues de récurrence de 20 ans et de 100 ans (PDCC) devant être intégrées aux outils de planification régionaux.

En ce qui a trait au cadre réglementaire proposé par le gouvernement relatif à la protection des rives et du littoral³⁸, la Communauté entend assurer une harmonisation des dispositions dans une perspective inter MRC.

Critère 1.5.2

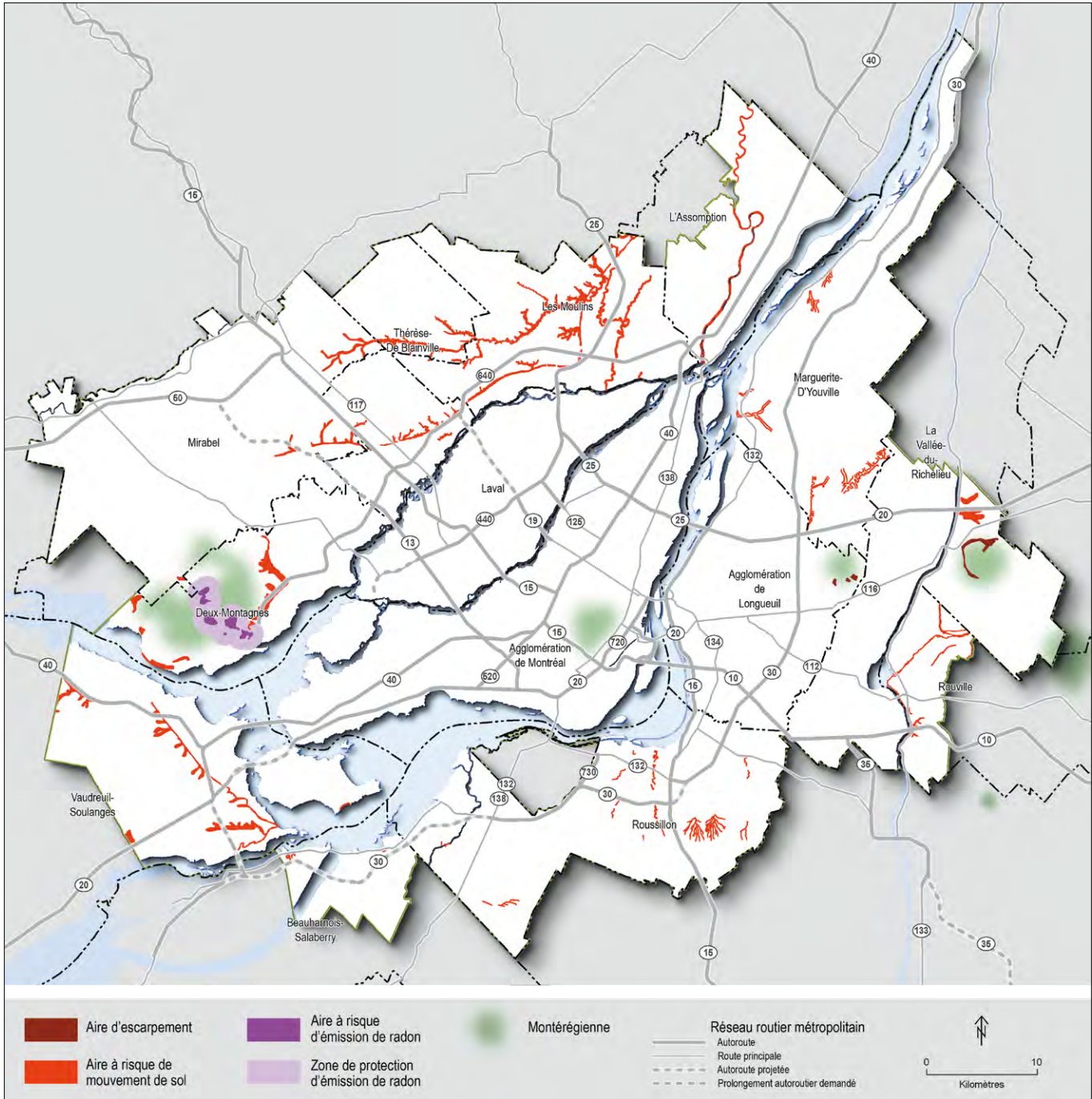
Les risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC

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

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

38 Loi sur la qualité de l'environnement, Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.

Carte 11 - Contraintes géomorphologiques



Critère 1.5.3

Les risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC

Les problématiques liées aux catastrophes possibles d'ordre technologique sont déjà prises en charge par les instances régionales. La *Loi sur la sécurité civile*³⁹ introduit un nouvel outil de planification régionale, soit le schéma de sécurité civile. Ce schéma, réalisé au niveau de chaque municipalité régionale de comté, en collaboration avec les autorités locales, s'inscrit dans une démarche visant spécifiquement à améliorer la connaissance des risques de sinistre majeur présents sur le territoire et à établir des objectifs de réduction de la vulnérabilité.

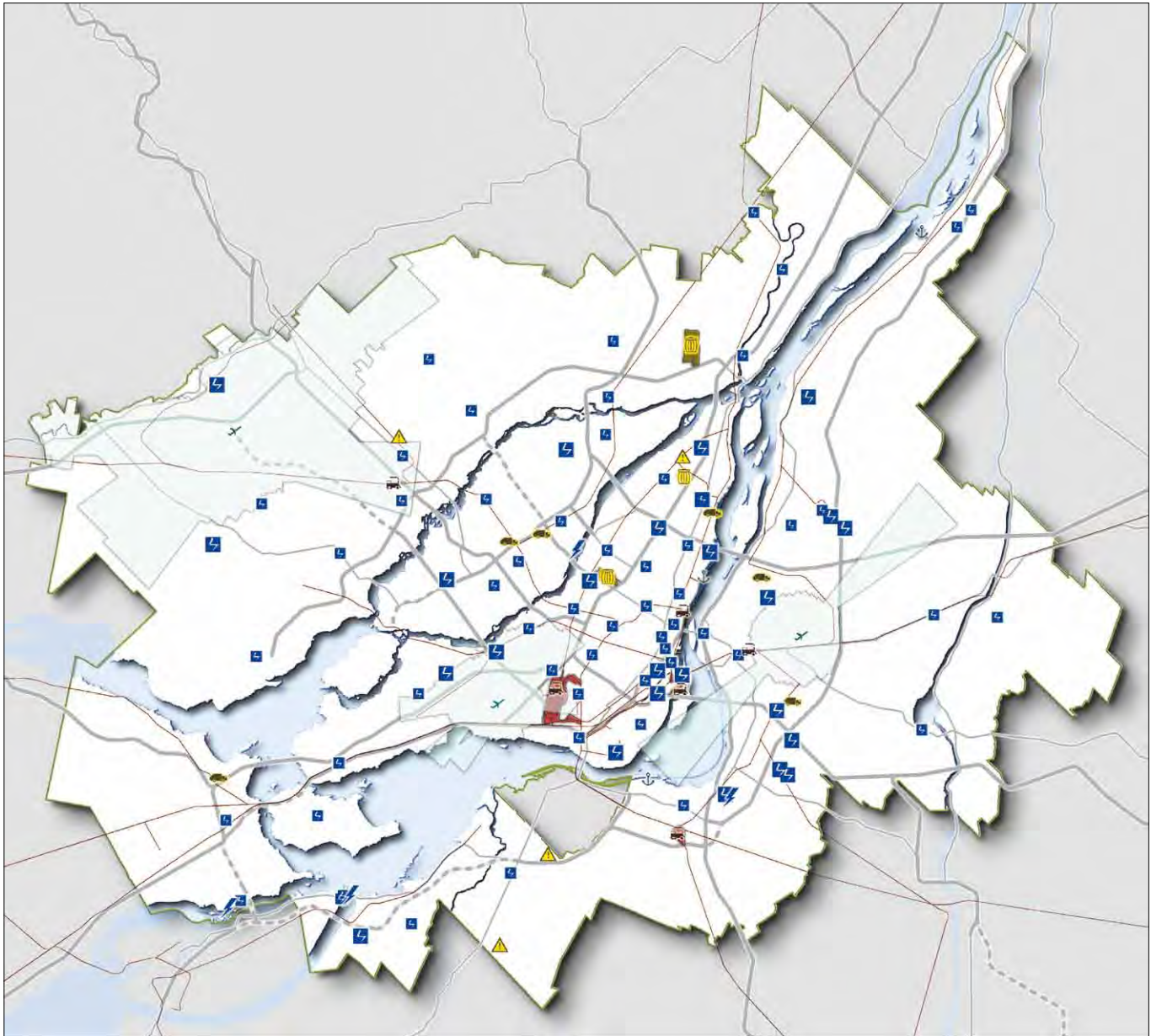
À la demande du ministre de la Sécurité publique, plusieurs MRC et municipalités du territoire de la Communauté ont déjà complété ou amorcé l'élaboration d'un schéma de sécurité civile.

Lorsque les schémas de sécurité civile seront complétés sur le territoire métropolitain et validés par le ministère de la Sécurité publique, la Communauté entend consulter ses partenaires régionaux afin d'identifier les risques dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et nécessite une harmonisation des mesures de protection dans un objectif de sécurité et de santé publiques.



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

Carte 12 - Contraintes anthropiques



	<p>Sites de gestion des matières résiduelles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lieu d'enfouissement sanitaire • Centre de transbordement • Centre de traitement et de transbordement des matières dangereuses industrielles 		<p>Site portuaire</p>		<p>Réseau routier</p> <ul style="list-style-type: none"> Autoroute Route principale Autoroute projetée Prolongement autoroutier demandé
	<p>Production et transformation d'électricité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Site de production • Poste de transformation de 315 KV et plus • Poste de transformation de 120 KV à 315 KV 		<p>Site aéroportuaire</p>		<p>Aire de contraintes liées aux activités aéroportuaires</p>
			<p>Aire de triage ferroviaire</p>		<p>Chemin de fer</p>

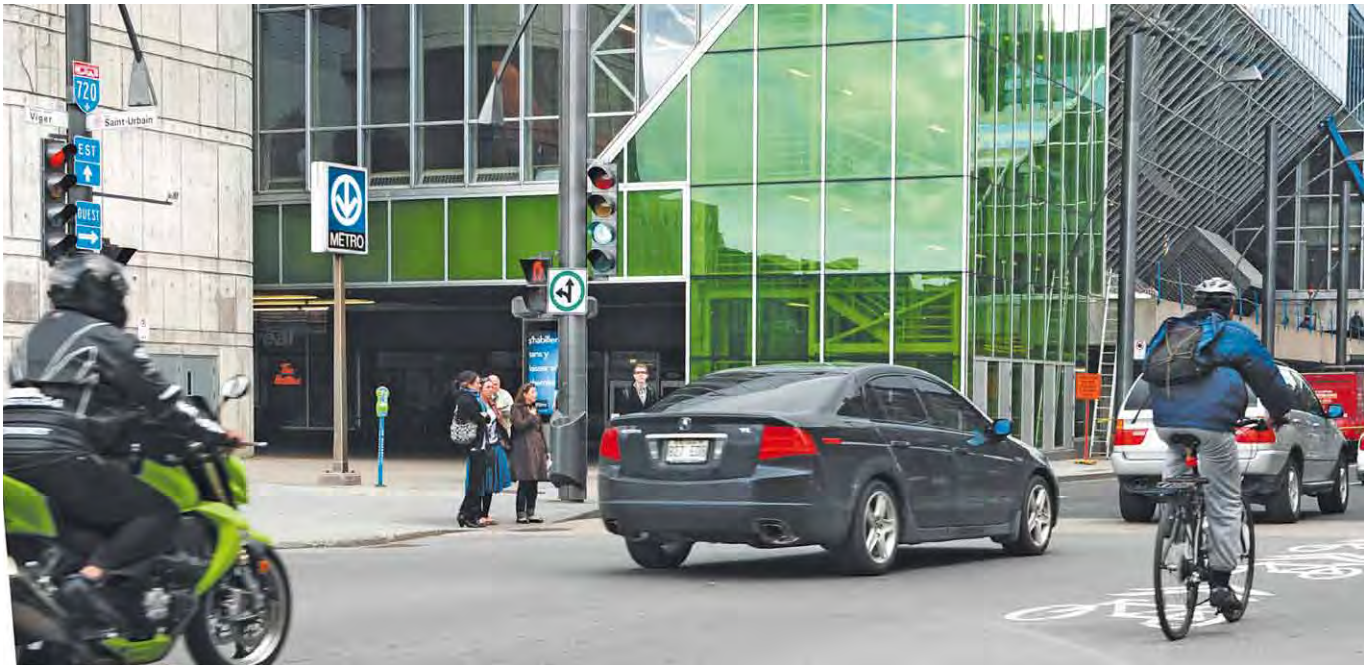
Critère 1.5.4

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

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

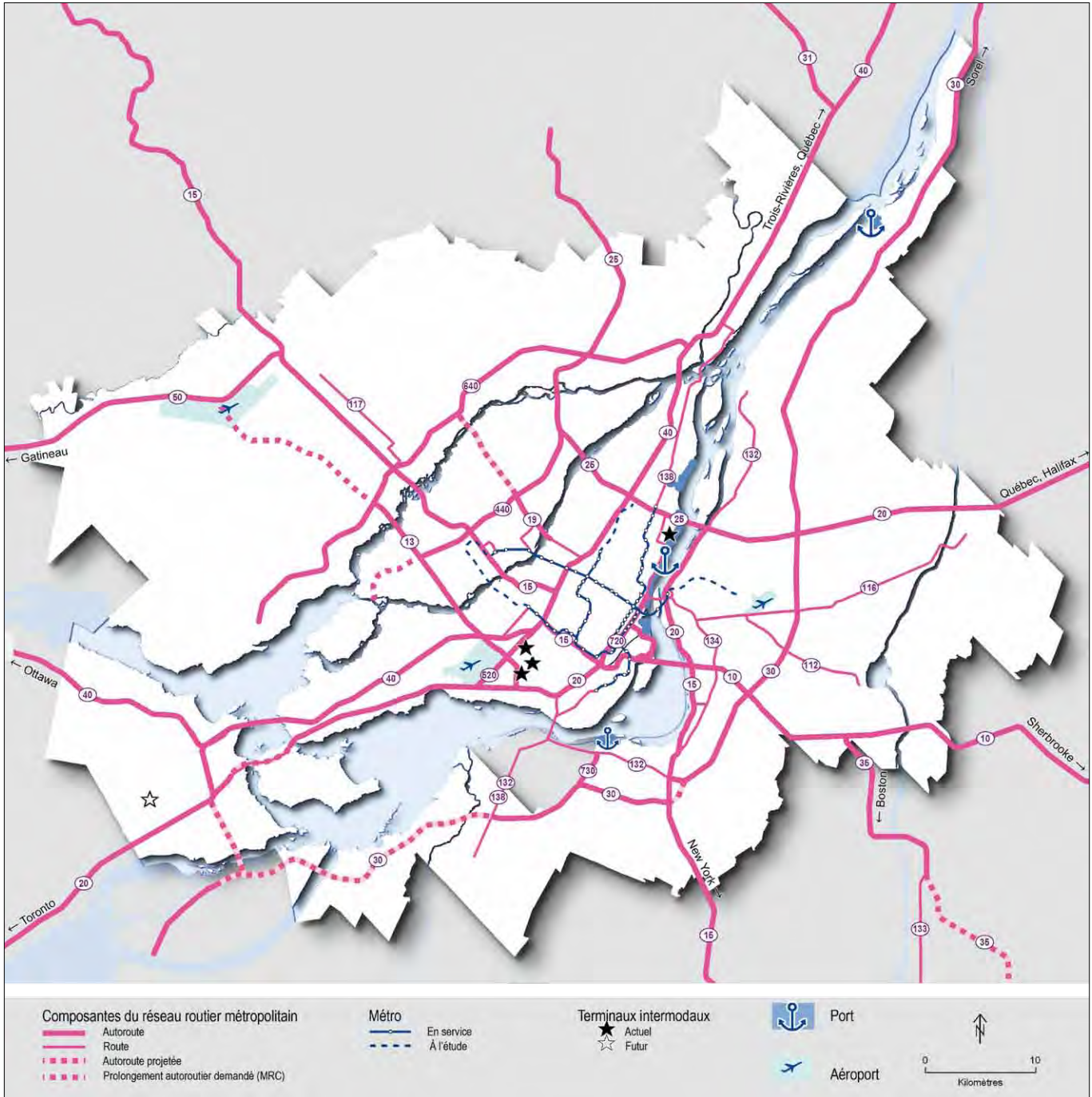
Une analyse de la Direction de la santé publique de Montréal a permis de constater que les personnes âgées de 60 ans ou plus, qui vivent le long d'artères routières très achalandées, sont plus à risque de développer des problèmes de santé⁴⁰.

Cette préoccupation étant déjà prise en compte par les partenaires régionaux, la Communauté invite ses partenaires municipaux à compléter leur cadre réglementaire, notamment par une identification des aires de contraintes en bordure des axes autoroutiers en développement et projetés dans un objectif d'assurer la santé et la sécurité publiques.



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

Carte 13 - Risques relatifs à l'air ambiant



Critère 1.5.5

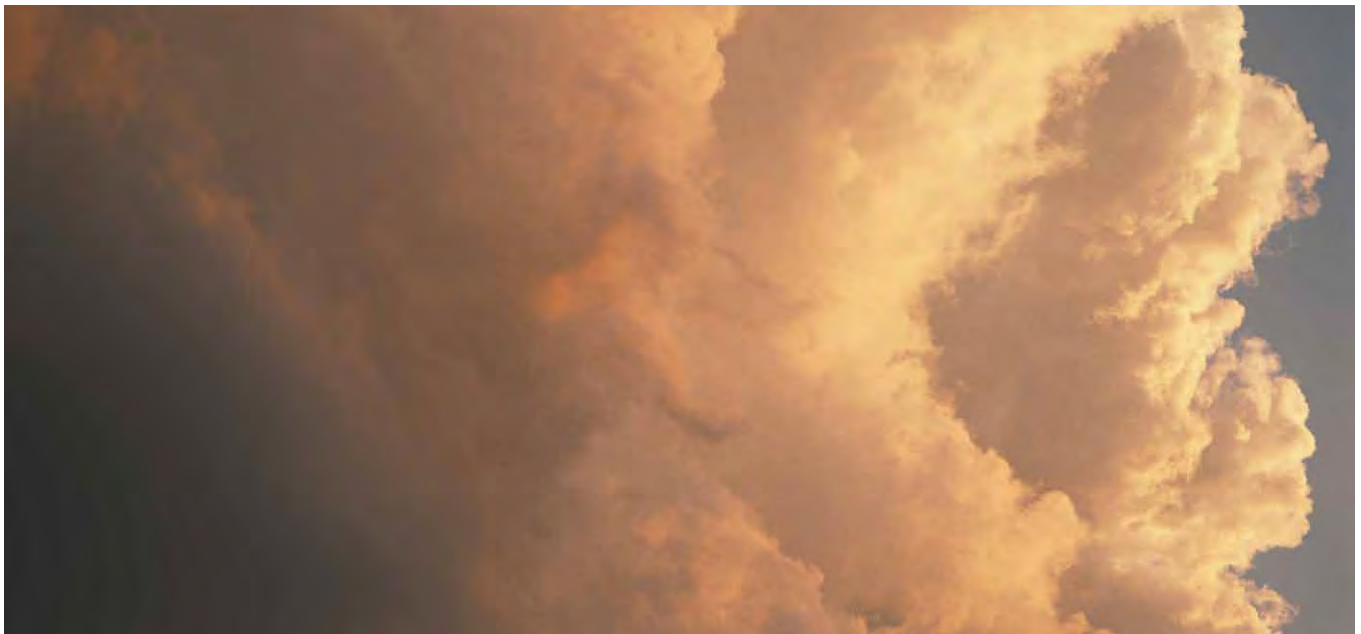
Les risques associés aux incidents climatiques et chevauchant plusieurs MRC

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

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

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

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



Objectif 1.6

Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

Le périmètre métropolitain d'urbanisation délimite l'espace urbanisable. Il se fonde sur l'estimation de l'espace requis pour répondre aux besoins de la croissance urbaine future, en tenant compte de la cible établie pour la localisation des ménages dans les aires TOD et des seuils minimaux de densité déterminés dans les espaces voués à l'urbanisation optimale du territoire.

La délimitation du périmètre métropolitain fait appel, plus spécifiquement, à l'identification du potentiel d'accueil des espaces disponibles et des espaces à redévelopper en optimisant l'occupation des espaces propices à l'urbanisation dans une approche de développement durable.

Dans le cadre des travaux pour l'élaboration du PMAD, chacun des cinq grands secteurs du territoire métropolitain a été invité à faire des propositions sur la délimitation du périmètre d'urbanisation suivant l'horizon de planification 2031⁴¹.

La couronne Nord propose que les MRC procèdent à un examen plus approfondi des caractéristiques environnementales, écologiques, socioculturelles de leurs besoins additionnels ainsi que des coûts de viabilisation et de mise en valeur des milieux concernés. Cette information serait transmise subséquemment à l'adoption du PMAD et dans le cadre de la mise en œuvre de ce dernier.

Pour la couronne Sud, l'évaluation et la localisation détaillées des besoins demeurent à effectuer par les MRC et les municipalités concernées. Cette information sera transmise à la Communauté ultérieurement.

La CMM estime que le périmètre métropolitain devrait correspondre à la zone blanche actuelle pendant une période transitoire de cinq ans.

Durant cette période, le périmètre pourrait être révisé, afin de reconnaître certaines situations exceptionnelles, pour les besoins résidentiels et économiques.

Même si certaines MRC estiment que peu de territoire agricole a fait l'objet d'un dézonage depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire agricole* et que l'expansion urbaine nécessite maintenant l'inclusion de certaines terres agricoles en zone blanche, le tableau ci-dessous illustre l'écart entre les superficies autorisées par la Commission de la protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) et les superficies demandées par les couronnes de la Communauté durant la période 2002 à 2010.

Tableau 21 – Superficie des demandes d'exclusion reçues au cours de la période de janvier 2002 à novembre 2010, territoire de la Communauté⁴²

Secteurs	Superficie demandée (ha)	Superficie autorisée (ha)	Superficie demandée en attente de décision (ha)
Agglomération de Montréal	51	51	0
Laval	78	72	7
Agglomération de Longueuil	3	3	0
Couronne Nord	813	320	98
Couronne Sud	1 080	150	105
CMM	2 026	596	209

Source : CMM, Service de l'aménagement et du transport métropolitain, novembre 2010 (compilation à partir du registre des avis métropolitains et validations sur le site Internet de la CPTAQ).

Il est par ailleurs utile de rappeler que la CPTAQ a déjà souligné, en réponse aux demandes des MRC de L'Assomption et de Marguerite-D'Youville, la nécessité d'établir une vision métropolitaine du développement à l'échelle métropolitaine.

⁴¹ Les propositions des secteurs sont disponibles sur le site internet du PMAD : www.pmad.ca. Les conventions signées avec la Ville de Laval et la couronne Nord visent également la formulation de propositions pour l'ensemble des espaces à urbaniser (TOD et hors TOD).

⁴² Excluant les demandes retirées ou pour lesquelles il y a eu un désistement : 100 ha à Saint-Basile-le-Grand, 35 ha à Carignan, 25 ha à Boisbriand, 23 ha à Varennes et 36,9 ha à Mirabel. Au cours de cette période, si une municipalité/MRC a formulé plusieurs demandes pour le même site, la superficie n'a été comptabilisée qu'une seule fois, soit la plus grande superficie demandée. Si la municipalité/MRC a amendé sa demande, c'est la superficie de la demande amendée qui a été retenue. Certaines superficies demandées visent des terrains qui ont fait l'objet de réinclusion à la zone agricole permanente, entre autres c'est le cas pour le territoire de Laval.

Extrait de la décision de la CPTAQ concernant les demandes des MRC de L'Assomption et de Lajemmerais

« (...) la Commission estime qu'acquiescer aux exclusions recherchées dépasse largement le cadre des municipalités requérantes et serait susceptible d'engendrer des demandes similaires. Il n'appartient pas à la Commission d'effectuer les arbitrages nécessaires au sein de l'espace métropolitain. À l'évidence, une vue d'ensemble s'impose, et celle-ci ne peut émerger à travers des décisions d'un sous-ensemble métropolitain dont l'impact se répercute à l'échelle métropolitaine. Dans une perspective à long terme, advenant que de tels espaces à l'échelle métropolitaine deviennent rarissimes, certains sites ou portions de sites sollicités par la présente demande d'exclusion pourraient constituer des sites de moindre impact comme axe de développement. Encore là, seule une vue d'ensemble à l'échelle métropolitaine intégrant les divers facteurs contribuant à façonner l'aménagement du territoire et son développement, dont notamment le transport et la contrainte de la limite de la zone agricole, pourront éventuellement tracer cette voie. » (Juillet et novembre 2008, CPTAQ, Décisions MRC de L'Assomption et de Lajemmerais, paragraphe 65).

Critère 1.6.1

Délimiter le périmètre métropolitain

Le périmètre métropolitain est défini par les périmètres d'urbanisation identifiés dans les schémas d'aménagement et de développement actuellement en vigueur des MRC auquel s'ajoute, comme le demande la MRC Les Moulins, le territoire situé dans la zone blanche qui est actuellement à l'extérieur du périmètre d'urbanisation de cette MRC et qui devra faire l'objet d'un élargissement progressif, par phases, du périmètre d'urbanisation de la MRC selon les besoins.

Par ailleurs, le PMAD reconnaît l'aire d'expansion urbaine identifiée dans le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville, tel qu'approuvé par le ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire et entré en vigueur le 14 février 2006.

Le périmètre métropolitain pourra être révisé, après une période transitoire d'au plus cinq ans :

- pour les **besoins en espaces résidentiels et institutionnels**, afin :
 - d'appuyer la réalisation de projets situés dans les aires TOD identifiés au critère 1.1.1;
 - de répondre aux besoins des MRC qui atteindront le point de rupture des espaces disponibles dans la mesure où des efforts en matière de densité auront été consentis.
- pour les **besoins en espaces économiques** :
 - à la suite de la réalisation d'une étude économique sur les tendances en matière d'investissement et de développement d'espaces industriels et sur les besoins spécifiques futurs des secteurs du territoire.

Toutes les modifications au périmètre métropolitain devront être précédées :

- des modifications au schéma d'aménagement et de développement et à la réglementation d'urbanisme assurant la conformité de ces outils au PMAD;
- de l'adoption de plans de développement de la zone agricole par les MRC, sous réserve que l'encadrement de ces plans par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation en aura permis la réalisation dans ce délai;
- des analyses pertinentes sur les coûts de l'urbanisation.





Orientation 2

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

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

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

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

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

Dans ce contexte, il faudra convenir rapidement d'un mécanisme de coordination politique afin d'assurer la cohérence entre les interventions d'investissements gouvernementales et la planification réalisée par la Communauté à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal. La proposition de mettre en place une Table Québec-Grand Montréal est discutée au chapitre 4 du projet de PMAD.

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

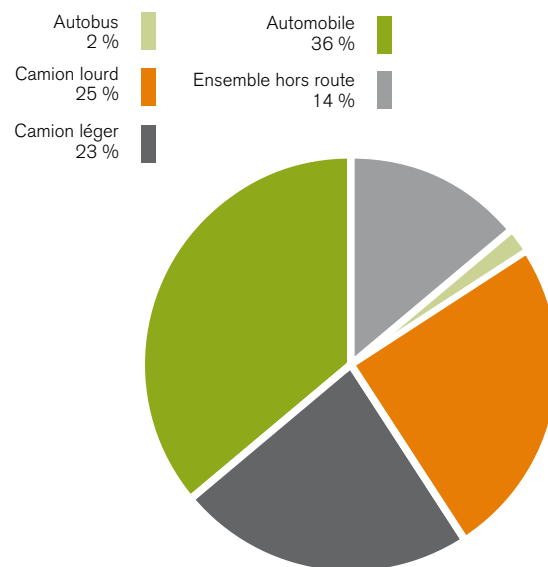
Le Grand Montréal doit optimiser le réseau de transport terrestre actuel et projeté afin de soutenir la croissance du nombre de déplacements des personnes et des marchandises et de favoriser une consolidation de l'urbanisation du territoire, en particulier le long des infrastructures lourdes de transport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

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

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

Graphique 7 – Bilan des émissions de GES du transport sur le territoire de la CMM en 2006

Mode	Émissions de GES en kt éq. CO ₂
Automobile	4 598
Camion léger ¹	2 960
Motocyclette	27
Autobus urbain	197
Autobus interurbain et scolaire	116
Camion lourd	3 175
Total transport routier	11 073
Terrestre hors route	408
Transport maritime	555
Transport ferroviaire lourd	347
Transport ferroviaire léger ²	24
Transport aérien	509
Total transport hors route	1 843
Total transport	12 917



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

Notes :

1. Inclut les camionnettes, mini fourgonnettes et les véhicules utilitaires sport.
2. Inclut la ligne de train électrifiée ainsi que le métro.

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

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

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

Dans la région métropolitaine de Montréal, les services de transport en commun sont offerts par 15 autorités organisatrices de transport (AOT) desservant les différentes

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

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

- Le réseau de métro, mis en service en 1966, est devenu l'épine dorsale du système métropolitain de transport en commun et un formidable catalyseur du développement urbain et économique. L'entente de 2007⁴³ entre les municipalités de la CMM a confirmé le rôle métropolitain de cet équipement et instauré un partage régional de ses coûts d'exploitation. Avec ses quatre lignes totalisant 68 stations et ses 235 millions de déplacements annuels en 2009, le métro accueille à lui seul la moitié des déplacements en transport en commun dans la région. Essentiel au bon fonctionnement de la région métropolitaine de Montréal, le réseau du métro est étroitement intégré aux principaux pôles d'activités économiques, culturels, institutionnels et commerciaux du centre de la région.

43 Entente sur le partage du déficit métropolisable du métro.

- Le réseau de trains de banlieue assure des liaisons radiales entre le centre de Montréal et les couronnes. L'achalandage annuel des cinq lignes de trains de banlieue a atteint 15,2 millions de passagers en 2009 et se compose principalement de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de Montréal. Une sixième ligne entrera en service en 2012 pour desservir la portion nord-est du territoire métropolitain (train de l'Est).
- Toutes les AOT de la région métropolitaine offrent un service d'autobus, ce qui permet d'offrir un service de proximité à la grande majorité de la population du Grand Montréal. La desserte par autobus dans la région est offerte par le biais de 3 000 véhicules⁴⁴ desservant un total de 300 circuits. Le réseau d'autobus assume, en totalité ou en partie, 90 % des déplacements en transport en commun dans le Grand Montréal. En plus d'assurer une desserte locale étendue, le réseau d'autobus assure le rabattement au métro et aux trains de banlieue. Des terminus d'autobus permettent le rabattement efficace des autobus vers le métro ou les trains de banlieue. De plus, la performance des services d'autobus est accrue dans certains couloirs majeurs de déplacements par l'implantation de voies réservées ou de mesures préférentielles aux autobus.

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

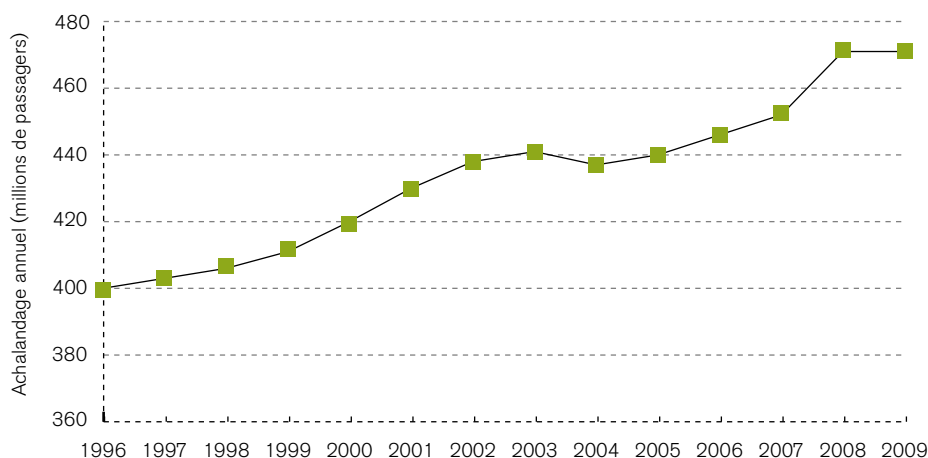
Depuis 1996, l'amélioration de l'offre de services dans la région a pris plusieurs formes :

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

Ces mesures ont permis une croissance soutenue de l'achalandage depuis 1996. Avec près de 1,4 million de déplacements quotidiens en 2008, le transport collectif représente un déplacement sur cinq dans la région métropolitaine de Montréal⁴⁵. En période de pointe du matin, la part modale du TC a augmenté de 3 points de pourcentage entre 2003 et 2008 pour atteindre 25 % des déplacements⁴⁶. Le centre-ville de Montréal demeure la destination privilégiée des déplacements en transport en commun avec une part modale de 66 % en période de pointe du matin.

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

Graphique 8 – Évolution de l'achalandage du transport en commun dans le Grand Montréal, 1996-2009



Source : Agence métropolitaine de transport. Traitement CMM.

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

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

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

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

Tableau 22 – Évolution de l'achalandage du transport en commun dans le Grand Montréal, par AOT, 1996-2009

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

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

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

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

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

**Tableau 23 – Réseau de transport collectif – Liste des projets des AOT du Grand Montréal
Immobilisations envisagées pour la période 2011-2020**

Projets de maintien et d'amélioration des actifs		
Réseau du métro	ex. : remplacement des MR-63 et flotte add. + programmes Réno	6,5 G\$
Réseau des trains de banlieue	ex. : remplacement du matériel roulant + centre d'entretien et garages	1,0 G\$
Réseau d'autobus	ex. : entretien des infrastructures et renouvellement des parcs d'autobus	2,3 G\$
Autres projets	ex : projets administratifs et service clientèle tous réseaux	0,5 G\$
Total de maintien et d'amélioration des actifs		10,3 G\$
Projets de développement		
Réseau du métro	ex. : prolongements du métro et matériel roulant additionnel	6,5 G\$
Réseau des trains de banlieue	ex. : train de l'Est + planification de l'AMT	2,1 G\$
Réseau tramway et SLR	ex. : réseau initial tramway Montréal et SLR A-10	2,5 G\$
Réseau d'autobus	ex. : voies réservées Pie-IX et mesures préférentielles + acquisition d'autobus	1,5 G\$
Total développement		12,6 G\$
Total – ensemble des projets		22,9 G\$

Source : Compilation CMM⁴⁷

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

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

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

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

Le transport en commun comprend également les déplacements nationaux et internationaux effectués par train et par autobus et inclut des infrastructures intermodales destinées au transport que sont la gare centrale de Montréal (métro Bonaventure) et le terminus central d'autobus (métro Berri-UQAM).

En outre, le réseau ferroviaire reliant Montréal à l'Ontario fait présentement l'objet d'investissements majeurs⁴⁸. Le projet de VIA pour la subdivision Kingston du Canadien National (la voie express d'acier du Canada), qui est évalué à plus de 300 M\$, accroîtra considérablement la capacité de l'une des voies ferrées les plus rapides et les plus achalandées en Amérique du Nord. Il diminuera la congestion aux endroits clés sur cette voie ferrée double, et allégera la circulation des trains de marchandises du CN et des trains de voyageurs de VIA, dont les horaires doivent être respectés. Ce projet permettra d'ajouter de nouveaux services pour les voyageurs depuis et vers Montréal et d'assurer la ponctualité des trains des deux sociétés ferroviaires.

⁴⁷ Les projets de transport en commun présentés dans le tableau ont été colligés à partir des documents suivants : AMT. Programme triennal d'immobilisations 2011-2012-2013. Document de consultation; STM. Programme triennal d'immobilisations 2010-2011-2012; STL. Budget 2010 et Programme triennal 2010-2011-2012; RTL. Budget 2010 et Programme quinquennal 2010-2014; CMM. Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud. Ensembles urbains, générateurs de déplacements et projets de développement de transport collectif. Février 2010. Pour les besoins planifiés à moyen et à long terme, nous avons pris en considération : le protocole sur les prolongements du métro; les besoins d'acquisition en matériel roulant du métro tels qu'exprimés par la STM et le règlement d'emprunt numéro R-042-3 de la STM pour le remplacement des voitures MR-63; le plan de transport de la Ville de Montréal; plan décennal de la STM, selon des informations disponibles à l'automne 2009. Les besoins de développement des réseaux d'autobus, et d'acquisition et d'entretien des autobus des AOT et CIT à moyen et à long terme ont été estimés selon une projection linéaire des dépenses annuelles projetées dans les PTI.

⁴⁸ <http://www.viarail.ca/en/about-via-rail/media-room/latest-news/1359/16-juillet-2009-via-obtient-sa-premi%C3%A8re-locomotive-f-40-remise-%C3%A0-neuf-au-chapitre-de-%2526%2523039%3BEnvironnement-par-cad-industries-ferroviaires>.

Un réseau routier saturé qui doit être complété

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

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

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

Grâce à sa flexibilité, à sa rapidité et au haut niveau de concurrence qui le caractérise, le réseau routier assure la majorité des échanges marchands au Québec. En 2007, 59 % de la valeur des échanges Nord-Sud entre la province et le marché américain passait par les réseaux routiers⁵⁰. À l'échelle régionale, voire interrégionale, le mode routier assure, par un quasi-monopole et sans intermédiaire, les échanges de biens et de marchandises entre les industries, les institutions, les commerces et les consommateurs.

Les activités génératrices de déplacement de marchandises demeurent extrêmement concentrées⁵¹. En 2002, plus de 70 % des emplois associés aux industries génératrices de transport de marchandises dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, se concentraient dans la portion centrale de l'agglomération ne représentant pas plus de 21 % de la superficie totale de la région⁵². Ce constat doit cependant être nuancé par la présence de pôles d'emplois localisés à Laval et à Longueuil.

La forte concentration de l'emploi lié aux industries génératrices de transport de marchandises est soutenue par la localisation sur l'île de Montréal de la grande majorité des plateformes de transport maritime, ferroviaire et aéroportuaire. Le cœur de l'agglomération métropolitaine de Montréal, en particulier l'île de Montréal, exerce donc une force centripète pour les activités de transport des marchandises, qui font

en tout ou en partie presque systématiquement intervenir le camionnage. En 1999, ce sont 85 % des déplacements de camions traversant les limites de la RMR, tout en ayant une origine ou une destination à l'intérieur de celles-ci, qui avaient un point d'origine ou de destination sur l'île de Montréal⁵³.

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

La problématique de congestion de l'ensemble du réseau continue d'augmenter. Tant en période de pointe du matin que de l'après-midi, une part importante du système artériel et autoroutier du Grand Montréal rencontre des problèmes de congestion récurrente, et ce, dans chacun des cinq secteurs géographiques de la région. Entre 1998 et 2003, principalement en raison de l'accroissement des déplacements automobiles dans la région, les coûts de congestion ont augmenté de 65 % et sont estimés à 1,4 milliard en 2003⁵⁴. Pour l'ensemble du territoire, on estime que 27 % des distances parcourues en véhicules durant la période de pointe du matin étaient, en 2003, faites en situation de congestion.

Le réseau autoroutier demeure incomplet et discontinu. Il est de plus vieillissant et comporte des lacunes comparativement aux standards nord-américains actuels. Ces déficiences amplifient les problèmes de fonctionnalité de certaines routes achalandées. Selon le MTO⁵⁵, ce constat s'applique à plusieurs tronçons du réseau, dont le corridor routier principal que constituent l'autoroute 20 ainsi que l'autoroute 40 dans l'île de Montréal, qui sont l'épine dorsale du transport des marchandises. Cette détérioration accélérée d'infrastructures surutilisées représente un enjeu majeur pour la région. Des efforts importants devront être consentis pour la modernisation de ce réseau.

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

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

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

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

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

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

55 MTO (2009). *Politique 2009-2014 sur le transport routier des marchandises*.

Tableau 24 – Principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain (en cours ou planifiés)

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

Source : AECOM (2011), Traitement CMM.

Références :

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

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

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

- A-20 est – centre et est du Québec, et provinces de l'Atlantique;
- A-20 ouest – sud de l'Ontario, Midwest et Ouest américain.
- A-40 est – centre et nord du Québec;
- A-40 ouest – nord de l'Ontario et Ouest canadien;
- A-10 – Cantons de l'Est et Maine;
- A-10/A-55 – Nouvelle-Angleterre;
- A-15 sud – est et sud des États-Unis.

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

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

À l'échelle locale, les municipalités sont responsables de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur les chemins publics dont l'entretien est à leur charge; elles peuvent adopter un règlement municipal de camionnage comportant la liste des routes sur lesquelles la circulation de véhicules lourds est interdite. La majorité des municipalités du territoire de la CMM ont adopté un règlement pour leur territoire approuvé par le MTQ⁵⁶.

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



⁵⁶ Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, plusieurs règlements sont en cours d'adoption (arrondissement de Verdun, arrondissement de LaSalle, arrondissement de Lachine, arrondissement de Saint-Laurent, arrondissement de Pierrefonds-Roxboro, Dorval, L'Île-Dorval, Pointe-Claire, Westmount) alors que d'autres sont à venir (arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, Côte-Saint-Luc, Dollard-des-Ormeaux, Senneville, Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé, Kirkland, Beaconsfield). Source : MTQ (2008) Réseau de camionnage sur l'île de Montréal : état d'avancement de l'adoption des règlements sur le territoire municipal, Direction de l'Île-de-Montréal, avril 2008.

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

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

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

Carte 15 - Principaux corridors de commerce en Amérique du Nord et zone NASCO



Source : Ministère des Transports du Québec, 2009. Adaptée par la CMM.

Le port de Montréal, la principale plateforme intermodale du Grand Montréal, est situé à plus de 1 500 km de l'océan, au bout d'un chenal dragué à 11,3 m. Il est l'un des plus importants ports intérieurs du monde, neuvième port à conteneurs en Amérique du Nord en 2009 et principale porte d'entrée continentale dans le secteur spécifique des échanges transatlantiques. En 2009, 24,5 millions de tonnes métriques⁵⁷ de marchandises ont transité au port de Montréal, dont 11,2 millions de tonnes conteneurisées, ce qui correspond à plus de 1,2 million de conteneurs par année. Le réseau ferroviaire transporte 50 % du trafic conteneurisé et avec le camionnage pour 50 % du trafic total. On enregistre environ 2 000 mouvements de camions par direction liés au trafic de conteneurs entrant et sortant du port les jours ouvrables, sans qu'ils puissent emprunter directement le réseau autoroutier à proximité.

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

Le réseau ferroviaire du Grand Montréal assure un accès stratégique aux grands marchés nord-américains et est à la source de la compétitivité intermodale du port de Montréal. La région constitue un point de convergence des réseaux ferroviaires entre Halifax et Chicago⁵⁸. Les réseaux du CN et du CP, en plus d'atteindre la plupart des grandes régions métropolitaines canadiennes, traversent le pays d'un océan à l'autre :

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

Les transporteurs ferroviaires ont été profondément affectés par l'émergence du camionnage et de la conteneurisation, qui a provoqué une consolidation des terminaux et des activités articulés sur les corridors reliant les plus grands marchés. Avec ces transformations, le CN et le CP sont passés de transporteurs ferroviaires nationaux à des transporteurs

continentaux. Dans ce repositionnement, les grands transporteurs se sont dotés d'une capacité intermodale par l'aménagement de terminaux rail/route sur leurs installations du centre ouest de l'île de Montréal (terminal intermodal Taschereau du CN, terminal Expressway dans la cour Saint-Luc et terminal Lachine du CP), tout en maintenant leurs relations avec le port de Montréal.

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

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

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

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

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

Les centres intermodaux et les pôles logistiques.

Dans le secteur du transport des marchandises, l'intermodalité est sans aucun doute l'innovation la plus significative réalisée ces dernières années⁵⁹. L'intermodalité a suivi l'adoption massive du conteneur; en facilitant le transbordement d'un mode à l'autre (routier/ferroviaire/portuaire), ce dernier limite les impacts des ruptures de charge, contribuant ainsi à réduire les coûts. Le conteneur a également induit l'accroissement de

57 Administration portuaire de Montréal (2009). *Rapport annuel*.

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

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

la taille des navires et la longueur des trains, ce qui a conduit à des économies d'échelle importantes et à l'expansion phénoménale du commerce mondial. La présence des quatre modes constitue donc un avantage déterminant pour le territoire du Grand Montréal.

À la notion des centres intermodaux s'est ajoutée récemment la réflexion sur la création de pôles logistiques. Ces sites ont plusieurs vocations liées à la distribution, à l'entreposage et au traitement des marchandises. Ces pôles sont particulièrement envisagés en combinaison avec un terminal intermodal ferroviaire ou portuaire qui assure la mise en relation de toutes les échelles de la distribution et de l'approvisionnement et le passage de flux importants, dont les entreprises logistiques qui s'y établissent peuvent tirer parti⁶⁰.

La mise en place de ces pôles logistiques intégrés a commencé dans la région de Montréal. Le complexe intermodal Les Cèdres et le Parc industriel Alta à Côteau-du-Lac, en Montérégie, en constituent de bons exemples, s'inscrivant dans une logique de distribution des flux massifs en provenance de l'Asie par les ports de la côte Ouest. Il existe également une concentration de services logistiques et de plateformes intermodales dans le centre ouest de l'île de Montréal, au croisement des autoroutes 520 et 13. Dans ces lieux, la présence d'infrastructures et d'opérations logistiques stratégiques stimule l'intégration grâce à leur concentration.

Le raccordement prochain de l'autoroute 30 permettra de contourner le réseau routier de l'île de Montréal contribuant ainsi à en réduire la congestion. Il permettra également de consolider le rôle de plaque tournante du transport des marchandises du Grand Montréal. Il est proposé d'évaluer davantage les impacts du raccordement de l'autoroute 30 sur le plan du développement urbain et économique, plus particulièrement en ce qui concerne la logistique des marchandises.

Comme le souligne le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) dans son avis transmis à la CMM⁶¹, « les dimensions des plateformes logistiques posent des problèmes d'insertion dans la trame urbaine et d'interface avec les autres fonctions urbaines. Elles occasionnent du bruit, occupent beaucoup d'espace et ont une faible valeur architecturale. Les impacts environnementaux sont aussi importants, notamment l'atteinte à la qualité de l'air par la concentration de véhicules lourds et l'absence quasi totale de végétaux sur de vastes étendues. (...) En contrepartie, le regroupement d'un plus grand nombre d'entreprises permet de minimiser les infrastructures requises. La possibilité de traiter des zones tampons autour d'un seul grand site est facilitée en comparaison de l'aménagement de plusieurs zones semblables autour de plusieurs parcs ».

EN RÉSUMÉ...

- Le Grand Montréal dispose de réseaux de transport en commun (métro, train, autobus) efficaces, dont l'achalandage est en hausse constante, et qui nécessitent des investissements importants;
- Un réseau de transport interurbain relie le Grand Montréal à plusieurs autres régions nord-américaines;
- Le réseau routier est saturé et doit être optimisé et complété pour assurer la mobilité des personnes et consolider le rôle de plaque tournante des marchandises de la région.

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

61 Avis du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) de la Conférence régionale des élus de Montréal relativement au volet transport des marchandises du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). 28 janvier 2011.

Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement

Considérant la nécessité d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises, les investissements importants qui devront être consentis pour assurer le maintien et le développement des infrastructures, trois objectifs sont définis relativement à l'orientation 2. Ces objectifs, et les critères qui permettront d'en assurer l'atteinte, sont résumés dans le tableau ci-dessous. Chacun de ces objectifs est ensuite détaillé.

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

Objectifs	Description sommaire du critère
2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	2.1.1 Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant
2.2 Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain	2.2.1 Hausse à 30 % de la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin d'ici 2021
2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	2.3.1 Identification du réseau routier métropolitain
	2.3.2 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion
	2.3.3 Localisation des pôles logistiques



Objectif 2.1

Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation

L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par la Communauté. Le réseau de transport en commun métropolitain structurant est complémentaire à l'aménagement du territoire. Les améliorations au réseau de transport en commun augmentent le potentiel de développement immobilier et la densification aux points d'accès de ce réseau augmente la demande en transport en commun. La mise en œuvre de cette planification intégrée implique l'identification des modes de transport en commun ayant potentiellement un impact à long terme sur l'organisation des fonctions urbaines en matière de localisation et de densité.

La région métropolitaine dispose d'un réseau hiérarchisé de transport en commun intégrant plusieurs modes dont l'impact structurant est plus ou moins important selon le mode et le milieu d'insertion.

- Au centre de l'agglomération, l'effet structurant des modes lourds (métro, trains de banlieue) ne fait aucun doute : ils permettent de concentrer de grands volumes de déplacement avec relativement peu de nuisance pour les riverains;
- Les récentes implantations de modes intermédiaires (SLR, tramway) à l'étranger ont démontré que ceux-ci peuvent avoir un impact certain de développement ou de redéveloppement;
- Les services rapides par bus (SRB) du fait de leur pérennité et de leur efficacité équivalente à celle des modes intermédiaires, grâce à leur fonctionnement en site propre permanent, disposent d'un potentiel de structuration.
- En couronnes, outre les trains de banlieue dont l'impact structurant est indéniable, les services d'autobus peuvent présenter un caractère structurant dans la mesure où ils permettent une liaison efficace avec des modes plus structurants.

Outre la capacité, des facteurs tels la pérennité des infrastructures de transport et des équipements complémentaires et la qualité du service (en période de pointe et en hors pointe) peuvent agir comme facteurs de localisation des ménages et des entreprises. Ainsi, les couloirs de transport en commun de niveau supérieur (offerts ou planifiés) peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité.

Les AOT et les partenaires municipaux ont été sollicités pour évaluer, sur la base de leur connaissance du milieu, les hypothèses de la CMM sur le caractère structurant des modes de transport en commun⁶². Les AOT consultées ont confirmé, de façon générale, les hypothèses de travail proposées par la CMM. Pour les sociétés de transport, les projets de

prolongement de métro et de modes intermédiaires (incluant les projets de tramway, SRB et SLR) peuvent être qualifiés de structurants en regard de l'opportunité de densifier ou de réorganiser le tissu urbain. Les CIT considèrent que l'ensemble des projets les concernant présente un caractère structurant. De leur côté, les MRC et les agglomérations ont manifesté leur intérêt à caractériser le potentiel de développement de certains secteurs à proximité d'équipements de transport en commun tels que des stationnements incitatifs et des terminus métropolitains ainsi qu'à proximité des gares, des stations de métro ou de SLR projetés.

Critère 2.1.1

Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant

La CMM retient les critères suivants pour l'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant :

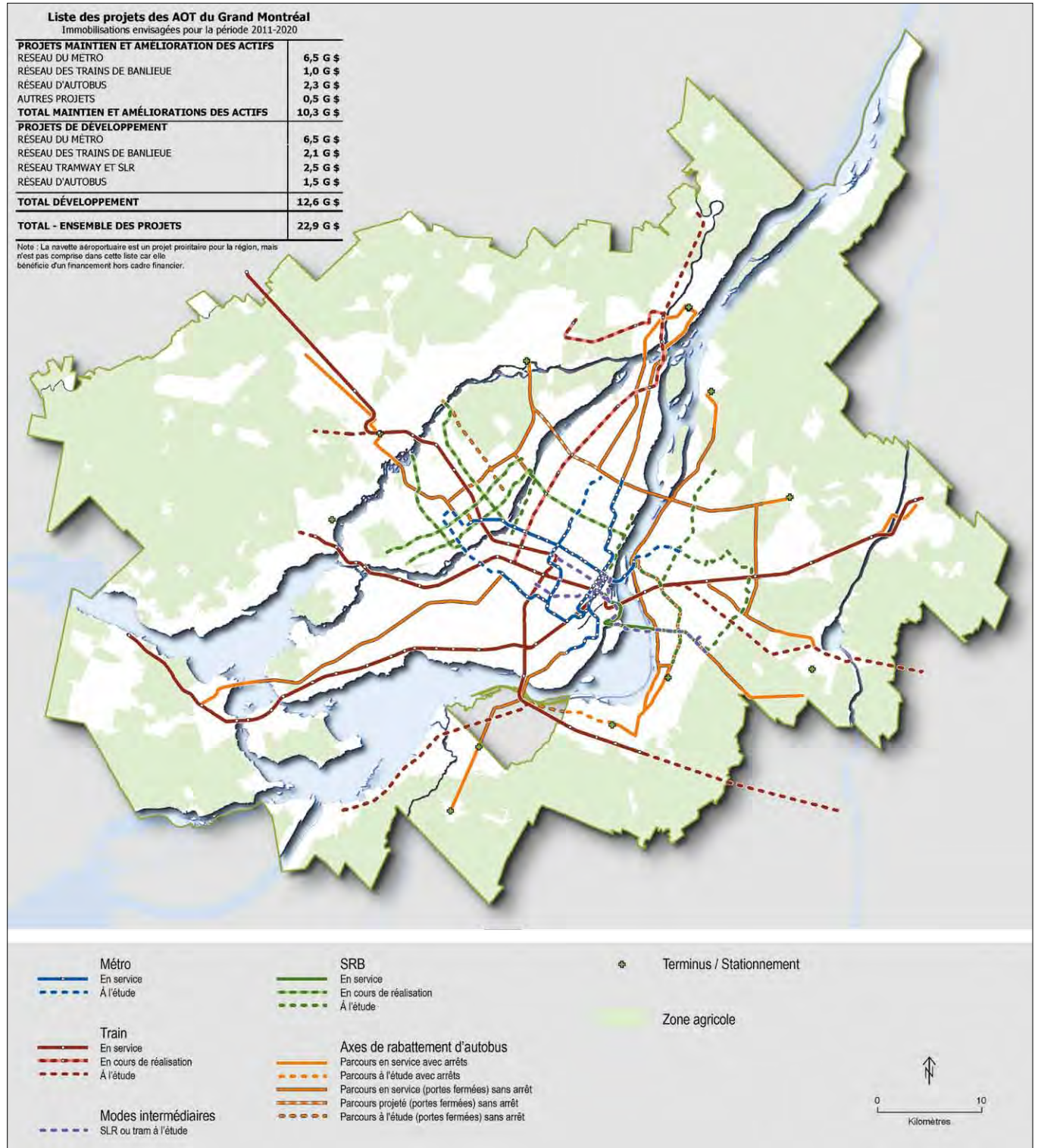
- Le métro (réseau 2011) et ses prolongements;
- Les trains de banlieue (réseau 2011) et leurs prolongements;
- Les systèmes légers sur rail à l'étude;
- Les tramways à l'étude;
- Les services rapides par bus (SRB);
- Les axes de rabattement métropolitain par autobus des couronnes (avec ou sans mesures préférentielles), aux conditions suivantes :
 - sont localisés sur le réseau routier métropolitain;
 - se rabattent à un point d'accès du métro ou du SLR à l'étude ou dessert le centre-ville de Montréal ou les pôles économiques et;
 - offrent un itinéraire direct avec un nombre d'arrêts limités.

Aux abords de ce réseau de transport en commun métropolitain structurant, des aires de type TOD ont été définies comme étant les espaces situés dans un rayon de 1 km autour des stations. Aux abords des arrêts des lignes de SRB, des tramways et des axes de rabattement, le rayon des aires d'influence est de 500 mètres. Ce rayon pourrait être ajusté à la hausse autour de certains points d'accès afin de favoriser la réalisation de projets TOD.

La carte qui suit illustre le réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et les projets à l'étude. Ce réseau servira de référence à l'ensemble des partenaires municipaux qui interviennent sur la planification intégrée du transport en commun et sur l'aménagement. Un niveau de service élevé tant en période de pointe qu'en période hors pointe est souhaitable sur ce réseau, notamment afin de soutenir l'émergence de quartiers TOD et de contribuer à l'atteinte de l'objectif de canalisation de la croissance aux abords du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

62 Un document faisant état de la démarche de consultation auprès des AOT et des partenaires municipaux a été réalisé et peut être consulté sur le site internet du PMAD.

Carte 16 – Réseau de transport en commun métropolitain structurant



Objectif 2.2

Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain

Au cours des dernières années, le transport en commun est devenu un élément clé de la lutte contre les changements climatiques et du développement durable pour sa contribution à la structuration spatiale, économique et sociale des villes, comme en font foi les politiques et les orientations gouvernementales en matière de transport et d'aménagement du territoire.

Dans le Grand Montréal, des investissements importants sont toutefois requis pour moderniser les réseaux de transport en commun afin de maintenir la qualité des services. Il s'agit de la première priorité en matière d'investissements pour la Communauté. Plusieurs composantes du réseau de transport en commun ont atteint la fin de leur durée de vie utile et nécessitent une mise à niveau importante pour assurer la continuité des services, dont le remplacement des voitures du métro MR-63 (en cours) et MR-73 ainsi que la poursuite de la modernisation des infrastructures fixes et des stations du métro; le remplacement du matériel roulant des trains de banlieue (en cours), la modernisation des infrastructures et la construction de centres d'entretien et de garages et le renouvellement des flottes d'autobus.

Le développement des réseaux de transport en commun du Grand Montréal demeure aussi une priorité et nécessitera une accélération des investissements. En plus de soutenir un aménagement plus durable du territoire, le développement du réseau de transport en commun métropolitain est essentiel afin de continuer à accueillir la croissance de l'achalandage et d'atteindre la cible d'augmentation de 30 % de la part modale des déplacements fixée au critère 2.2.1. Ces investissements permettront également d'injecter des millions de dollars dans l'économie, de créer des emplois tout en accroissant le stock d'infrastructures susceptibles d'améliorer la compétitivité de la région à plus long terme. La Communauté a identifié les projets à réaliser au cours des dix prochaines années en lien avec ses objectifs d'aménagement du territoire.

Les élus de la Communauté priorisent pour les dix prochaines années les projets suivants :

- les prolongements du réseau métropolitain de métro et le matériel roulant additionnel requis⁶³;
- le remplacement des voitures MR-73;
- le service rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX;
- les mesures préférentielles pour le réseau d'autobus, notamment les voies réservées aux autobus pour les couronnes Nord et Sud⁶⁴;
- le train de l'Ouest comme mesure de mitigation aux travaux de l'échangeur Turcot⁶⁵ et;
- le projet d'un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'autoroute 10⁶⁶.

La réalisation de ces projets s'ajoute aux projets majeurs déjà engagés, notamment le renouvellement des voitures de métro de première génération (MR-63) et le train de l'Est.

Pour la Communauté, la réalisation de ces projets confirmera le Grand Montréal comme l'une des meilleures métropoles durables d'Amérique du Nord. La mise en œuvre de ces projets interpelle l'ensemble des AOT et des municipalités du Grand Montréal, ainsi que l'Agence métropolitaine de transport, lesquelles doivent adopter des plans de développement du transport en commun, tant à l'échelle locale que métropolitaine. Il s'agit d'un chantier majeur qui va permettre de répondre au défi posé par l'augmentation prévue de la population, de réduire la congestion routière, de promouvoir une mobilité durable pour le territoire de la région métropolitaine et de devenir un modèle nord-américain favorisant la planification intégrée de l'aménagement et du transport.

63 Selon le protocole d'entente sur les prolongements du réseau métropolitain de métro. Villes de Laval, de Longueuil et de Montréal, 15 septembre 2009. En septembre 2009, le premier ministre du Québec, M. Jean Charest, annonçait la création d'un bureau de projet doté d'un budget de 12 M\$ pour trois ans, afin de réaliser les études nécessaires aux prolongements du métro à Montréal, à Longueuil et à Laval, tels que présentés par les maires de Montréal, de Laval et de Longueuil. Le bureau de projet a le mandat d'effectuer les études et de procéder à l'analyse de l'ensemble des coûts et des bénéfices du projet.

64 Selon la liste des projets d'amélioration des liaisons avec le centre du Grand Montréal, tels qu'identifiés par les MRC et les CIT des couronnes Nord et Sud. Référence : CMM (2010). Rapport de consultation des MRC et CIT des couronnes Nord et Sud, tableaux 4 et 5.

65 Les études d'ingénierie préliminaires pour sa réalisation ont été lancées le 14 février 2011 par le ministre des Transports du Québec, M. Sam Hamad. Ces travaux annoncés au coût de 22 M\$, porteront sur la réalisation des études de conception et de génie du train de l'Ouest, qui reliera Hudson au centre-ville de Montréal.

66 Le projet d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10 est une priorité pour la Communauté conformément aux positions déjà prises par les élus (Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun dans la région métropolitaine, avril 2005). Cependant, la réalisation de ce projet majeur de transport en commun est liée au calendrier des travaux de remplacement du pont Champlain qui n'a pas encore été défini. La CMM a par ailleurs déjà analysé le potentiel de développement urbain de ce corridor de transport (CMM, 2009, *Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau*).

Considérant l'ampleur des investissements requis, il s'avèrera nécessaire d'identifier une séquence d'investissements qui respecte la capacité de payer du gouvernement du Québec et des municipalités en matière d'immobilisations et d'exploitation. Ces travaux se feront dans le cadre de la réalisation du Plan métropolitain de transport en commun avec les partenaires municipaux, dont l'ensemble des AOT, en considérant :

- La pérennité des programmes existants consacrés au maintien et au développement du transport en commun compte tenu de l'ampleur des besoins;
- L'identification des impacts financiers des projets sur les municipalités, selon les principes du cadre financier de février 2010 de la CMM, ainsi que les impacts sur l'achalandage, l'accessibilité aux pôles économiques, particulièrement ceux qui sont liés au secteur des services, et la consolidation du territoire afin d'atteindre l'augmentation visée de la part modale du transport en commun (cible de 30 % en période de pointe).

Par ailleurs, le comité exécutif de la Communauté a déjà indiqué au gouvernement son intention d'augmenter la taxe sur l'essence de 5 cents progressivement afin de financer les investissements de transport en commun pour les dix prochaines années. Si requises, de nouvelles sources de financement seront identifiées dans un cadre global pour satisfaire aux besoins totaux d'investissements et d'exploitation du transport en commun.

D'autres considérations telles que de l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, le renforcement de mesures de gestion de la demande (offre en stationnement, programmes employeurs, etc.) seront également prises en compte.

L'ensemble des projets de transport en commun doit se conformer à l'objectif 1.1 et aux critères d'aménagement sous-jacents, à savoir orienter la croissance aux points d'accès du transport en commun métropolitain structurant.

Critère 2.2.1

Hausse à 30 % de la part modale des déplacements effectués en transport en commun en période de pointe du matin d'ici 2021

La Communauté estime que la réalisation des projets de transport en commun prioritaires permettra d'assurer qu'au moins 30 % des déplacements en période de pointe du matin seront effectués en transport en commun en 2021.

La Communauté mesurera périodiquement l'atteinte de ce critère de performance à l'aide des résultats des grandes enquêtes Origine-Destination quinquennales.



Objectif 2.3

Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

Cet objectif vise principalement l'amélioration des conditions de circulation des camions pour le transport des marchandises et l'amélioration du transport des personnes par l'implantation de mesures préférentielles au transport en commun ou par une optimisation de la capacité routière, selon les caractéristiques du milieu. Par ailleurs, à des fins d'amélioration de l'accessibilité intermodale à des secteurs ou des équipements stratégiques, l'ajout ciblé de capacité ou de tronçons routiers devrait être considéré.

Dans une optique d'optimiser les réseaux, l'exploitation et le développement des réseaux artériels sous responsabilités municipales doivent être complémentaires au réseau routier métropolitain. Dans cette même approche, le réseau de camionnage municipal doit être complémentaire au réseau de camionnage du MTQ.

L'amélioration des conditions de circulation sur le réseau artériel est un enjeu pour la Communauté. À la suite de l'adoption du projet de *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, la Communauté entend donc compléter l'identification du réseau artériel métropolitain et l'identification de mesures permettant d'optimiser la fonctionnalité du réseau artériel comme prévu dans l'article 158.1 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*. Un tel réseau garantirait la connectivité des déplacements des marchandises à l'échelle de l'agglomération tout en servant d'appui à la planification du transport en commun sur le territoire.

L'économie du Québec étant étroitement liée aux échanges commerciaux avec les autres provinces et les États-Unis, le rôle de plaque tournante de la région de Montréal peut être consolidé par des investissements ciblés permettant d'assurer la circulation des personnes et des marchandises dans les grands corridors d'échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec. L'attractivité et la compétitivité de la région reposent également sur l'efficacité de l'accessibilité aux pôles économiques, particulièrement ceux qui sont liés à la production de biens.

La Communauté a demandé un avis au Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) sur le diagnostic et les enjeux du transport des marchandises du Grand Montréal. Dans cet avis, les membres du CITM réaffirment l'importance du transport des marchandises pour l'économie et la qualité de vie du Grand Montréal. Il en est de même pour son rôle de plaque tournante du transport des marchandises grâce à la présence des quatre modes et d'installations intermodales performantes. De plus, son potentiel intermodal continue de se développer avec l'avènement de nouveaux projets sur le territoire métropolitain.

Afin d'améliorer la connectivité aux réseaux de transport continentaux et intercontinentaux, le PMAD identifie les projets prioritaires à l'échelle métropolitaine en vue de la mise en place de la Porte continentale.

En juillet 2007, les gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec ont signé un Protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec⁶⁷. Cette initiative vise à élaborer une stratégie d'intervention pour ce corridor de commerce international et bénéficie d'un fonds de 2,1 G\$ alloué par le gouvernement fédéral⁶⁸ pour le financement des projets des ports, des aéroports, des installations intermodales et des postes frontaliers stratégiques, ainsi que des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes essentielles qui permettent l'interconnexion et la pleine intégration de ce système de transport avec les autres portes d'entrée du Canada, soit celles de l'Asie-Pacifique et de l'Atlantique.

Rappelons que, dans le cadre des consultations menées par le bureau de la Porte continentale, en 2009, les élus de la Communauté ont invité les gouvernements supérieurs à considérer trois axes d'intervention prioritaires pour le Grand Montréal⁶⁹ :

- La réalisation et le financement en priorité des projets visant la mise en valeur intermodale et l'accessibilité aux équipements et aux infrastructures stratégiques de transport que sont le port de Montréal, les aéroports P.-E.-Trudeau, Mirabel, Longueuil et les complexes ferroviaires du CN et du CP.
- La réalisation et le financement en priorité des projets majeurs pour l'amélioration du transport collectif dans la perspective de bonifier l'offre de services de transport collectif comme facteur d'allègement de la congestion sur le réseau routier stratégique et permettant ainsi d'améliorer la performance du transport des marchandises.
- La réalisation et le financement en priorité des projets à réaliser comportant des mesures de mitigation afin d'assurer l'harmonisation des interfaces entre l'urbanisation et les équipements et les infrastructures stratégiques de transport des marchandises.

67 Protocole d'entente Canada-Ontario-Québec sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec.

68 Ce fonds a été créé par le budget de 2007 dans le cadre du plan à long terme du gouvernement fédéral concernant les infrastructures. Précisions que préalablement à l'adoption de ce fonds, un montant de 1 G\$ avait été consenti à la Porte Asie-Pacifique. Sur les fonds de 2,1 G\$, 400 M\$ ont déjà été consentis pour le corridor Windsor-Détroit.

69 CMM (2009) *Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec*, 13 pages. http://www.observeurocde.org/news/fullstory.php/aid/2074/Transport_et_Energie:_le_defi_du_changement_climatique.html

Dans un contexte où les activités de transport à l'échelle mondiale devraient doubler, voire tripler, au cours des 30 prochaines années⁷⁰, le développement de la capacité et de l'accessibilité intermodale des principaux équipements/infrastructures, particulièrement les réseaux ferroviaires et routiers et le port de Montréal, constitue le principal enjeu pour la CMM afin de maintenir et de renforcer le rôle de plaque tournante de la région métropolitaine de Montréal. Dans ce contexte, le maintien de l'intégrité physique et fonctionnelle du port de Montréal et des corridors ferroviaires est également souhaité par la Communauté. Outre les enjeux directement liés au transport, la CMM reconnaît l'importance d'améliorer la connaissance des mouvements de marchandises, par mode, particulièrement en ce qui concerne les flux intramétropolitains. La carte qui suit illustre les équipements de transport des marchandises d'intérêt métropolitain.

Par ailleurs, la Communauté évalue actuellement avec ses partenaires gouvernementaux et privés la mise en place d'une grappe de la logistique du transport des marchandises.

Au niveau du réseau routier, la remise à neuf des composantes majeures du réseau autoroutier métropolitain (le pont Champlain, le complexe Turcot, l'axe Bonaventure, l'autoroute 40 entre Anjou et Côte-de-Liesse) constitue une priorité incontournable pour assurer la compétitivité et le développement du Grand Montréal. Ces projets majeurs de réfection devront s'accompagner de l'implantation de mesures fortes favorisant le transport en commun pendant et après les travaux. Durant la période des travaux, des mesures de mitigations pour le transport des marchandises devraient également être favorisées.

Le parachèvement du réseau autoroutier métropolitain (autoroutes 30, 25 et 19) et l'amélioration des accès aux ports de Montréal et aux aéroports du Grand Montréal constituent également une priorité d'intervention pour la Communauté.

Dans un horizon de planification à long terme, il importe également de conserver l'intégrité des emprises autoroutières appartenant au ministère des Transports du Québec. Cette préoccupation de la Communauté concerne plus particulièrement l'emprise de l'autoroute 13 entre l'autoroute 640 et l'autoroute 50 à Mirabel ainsi que l'emprise de l'autoroute 440 à Laval. Aussi, le PMAD identifie, sur la carte du réseau routier métropolitain, les prolongements autoroutiers qui sont inscrits aux schémas d'aménagement des MRC, soit :

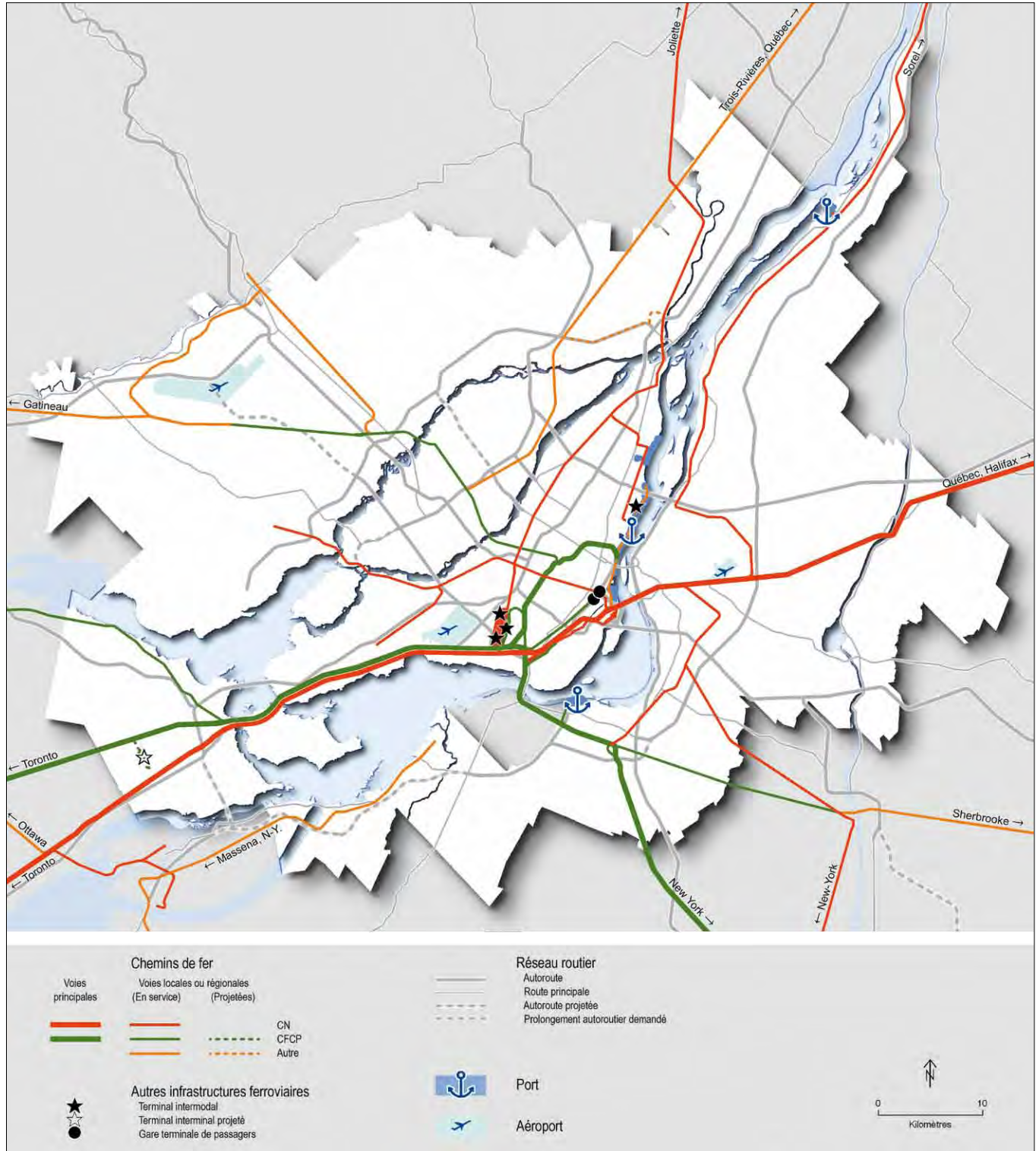
- Le prolongement de l'autoroute 440 dans l'emprise du MTQ dans la portion ouest de Laval;
- Le prolongement de l'autoroute 13 dans l'emprise du MTQ entre l'autoroute 640 et l'autoroute 50 sur le territoire de la MRC de Mirabel.

Par ailleurs, il est proposé d'amorcer une réflexion sur le parachèvement du réseau routier métropolitain dans certaines portions du territoire par la création de nouveaux liens fonctionnels permettant, entre autres, de compléter le contournement de l'agglomération, soit :

- le raccordement de l'autoroute 640 à l'autoroute 40 dans le secteur d'Oka/Hudson;
- le raccordement de l'autoroute 640 à l'autoroute 30 dans le secteur Repentigny/Varenes.

⁷⁰ Selon les prévisions de l'OCDE, citées dans le diagnostic : http://www.observateurocde.org/news/fullstory.php/aid/2074/Transport_et_Energie_-_le_defi_du_changement_climatique.html

Carte 17 - Chemins de fer, ports et aéroports



La planification et le financement des infrastructures de transport du Grand Montréal

À l'échelle d'une région comme le Grand Montréal, le choix des projets en infrastructures de transport pose la question de la planification des réseaux de transport et la priorisation des projets, et celle du financement de ces projets et de la capacité de réalisation des instances publiques concernées, soit essentiellement les municipalités et le gouvernement du Québec.

En matière de financement, l'enjeu se résume de la manière suivante : d'une part, les besoins pour maintenir en état et développer les réseaux de transport sont importants, tandis que, d'autre part, les ressources financières des instances publiques (municipales et gouvernementales) sont limitées.

- Les exercices de planification en cours indiquent que plusieurs milliards de dollars devront être consentis au cours des 20 prochaines années au maintien en bon état des réseaux de transport. De même, plusieurs milliards de dollars en développement sont requis pour répondre à la demande additionnelle en transport des personnes et des biens, et atteindre nos objectifs en matière d'aménagement et de transport.
- Dans son dernier énoncé budgétaire 2011-2012, le gouvernement du Québec maintient cependant son engagement d'atteindre l'équilibre budgétaire à court terme et de réduire la dette d'ici 2025-2026. Aussi, le budget prévoit que l'enveloppe globale d'investissements en infrastructures sera graduellement réduite au cours des prochaines années. Sur le plan des infrastructures de transport, le Plan québécois des infrastructures de 44,6 G\$ alloue une somme de 20,4 G\$ sur 5 ans aux infrastructures de transport (réseau routier, transport en commun et infrastructures maritimes), soit 16,8 G\$ au réseau routier et 2,9 G\$ au transport en commun, principalement pour le maintien d'actifs.

En matière de planification, il est clair que le maintien en bon état des réseaux routiers et de transport en commun est la priorité pour la mise en œuvre des projets. À titre d'exemple : la reconstruction du pont Champlain, la reconstruction du complexe Turcot, l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine et le renouvellement des voitures du métro sont incontestablement des priorités pour le Grand Montréal.

Pour les projets de développement, il s'avèrera nécessaire d'identifier, d'une part, une séquence d'investissements qui respecte la capacité de payer du gouvernement du Québec et des municipalités en matière d'immobilisations et d'exploitation et, d'autre part, de nouvelles sources de financement reliées aux objectifs et aux cibles à atteindre à long terme au niveau de la région, concernant l'aménagement, l'environnement et le transport des personnes et des biens.

Critère 2.3.1

Identification du réseau routier métropolitain

La désignation d'un réseau routier d'intérêt métropolitain a pour objectif de cibler les priorités d'intervention souhaitées par la Communauté afin d'assurer l'accessibilité routière et la mise en valeur intermodale des équipements et des infrastructures stratégiques de transport des marchandises que sont les ports, les aéroports et les terminaux intermodaux situés sur le territoire de la CMM.

Le réseau routier métropolitain rassemble les composantes du réseau routier de juridiction provinciale et fédérale (autoroutes et routes nationales)⁷¹ et du palier municipal, dont l'efficacité contribue à l'attractivité et à la compétitivité du Grand Montréal. Les critères suivants ont permis l'identification du réseau routier métropolitain :

- assurer les déplacements à vocation économique soutenant les échanges avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec;
- assurer l'accessibilité aux principaux pôles économiques du territoire de la Communauté;
- assurer des déplacements en transport en commun en provenance des couronnes vers le métro ou les systèmes légers sur rail (SRL) projetés;
- assurer l'accès aux infrastructures portuaires, aéroportuaires et aux terminaux ferroviaires intermodaux qui constituent les pivots des corridors continentaux de transport des marchandises.

Tronçons routiers constituant des axes de rabattement aux infrastructures lourdes du réseau de transport en commun structurant

- A-10 (Richelieu/Terminus Centre-Ville);
- A-19 - projeté (Bois-des-Filion/Station Cartier);
- A-20 (Sainte-Julie/Terminus Longueuil);
- A-25 (Terrebonne/Terminus Henri-Bourassa) (Terrebonne/Station Cartier) (Terrebonne/Station Radisson);
- A-40 (Repentigny/Station Radisson);
- A-40 (Vaudreuil/Station Côte-Vertu);
- Route 112 (Chambly/Terminus Longueuil);
- Route 116 (Mont-Saint-Hilaire/Terminus Longueuil);
- Route 117-A-15 (Blainville/Terminus Montmorency);
- Route 132 (Delson/Terminus Longueuil);
- Route 132 (Vareennes/Terminus Longueuil);
- Route 134 (La Prairie/Terminus Centre-Ville);
- Route 138-132 (Mercier/Terminus Angrigon);
- Route 138 (Repentigny/Terminus Radisson).

⁷¹ Les autoroutes sont définies comme des voies de circulation rapide à accès limité ne comportant, sauf exception, aucun croisement à niveau. Elles sont numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999. Les routes nationales comprennent les grands axes interrégionaux et extraprovinciaux, les liaisons entre les agglomérations urbaines principales (généralement de 25 000 habitants et plus), les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports, aux ports et aux traverses maritimes d'importance internationale ou nationale.

Tableau 25 – Tronçons routiers donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM

Pôles	Tronçons routiers
Centre-ville	A-10, A-13, A-15, A-20, A-25, A-40, A-520, A-720
Saint-Laurent/Dorval	A-13, A-15, A-20, A-40, A-520
Anjou	A-25 ⁷² , A-40
Laval	A-13, A-15, A-19 ⁷³ , A-440, A-640
Longueuil	A-10, A-20, A-25, A-30, R-132
Marché central	A-15, A-40
Université de Montréal	A-15 (autoroute Décarie)
Port de Montréal	A-25, rue Notre-Dame/rue Dickson/av. Souigny, A-40
Aéroport de Mirabel	A-15, A-50, A-13 ⁷⁴

Tableau 26 – Tronçons routiers soutenant les échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec

Destination	Tronçons routiers
Vers le Centre et le Nord du Québec	A-20, A-40
Vers le Nord-Ouest du Québec	A-15
Vers l'Est du Québec et les Maritimes	A-10, A-20
Vers l'Ontario et l'Ouest du Canada	A-20, A-40
Vers le Centre et l'Ouest des États-Unis	A-20
Vers l'Est des États-Unis	A-15, A-10/A-35

72 La fin des travaux de parachèvement de l'A-25, entre l'A-440 (Laval) et le boulevard Henri-Bourassa (Montréal) est prévue en 2011.

73 D'ici 2015, le MTQ prévoit le parachèvement de l'A-19, entre la A-440 et A-640.

74 Le prolongement de l'A-13 entre l'A-640 et l'A-50 est inscrit dans le Plan de gestion des déplacements du MTQ de 2000. Il est également demandé dans les schémas des MRC de Mirabel, de Deux-Montagnes et de Thérèse-De Blainville.

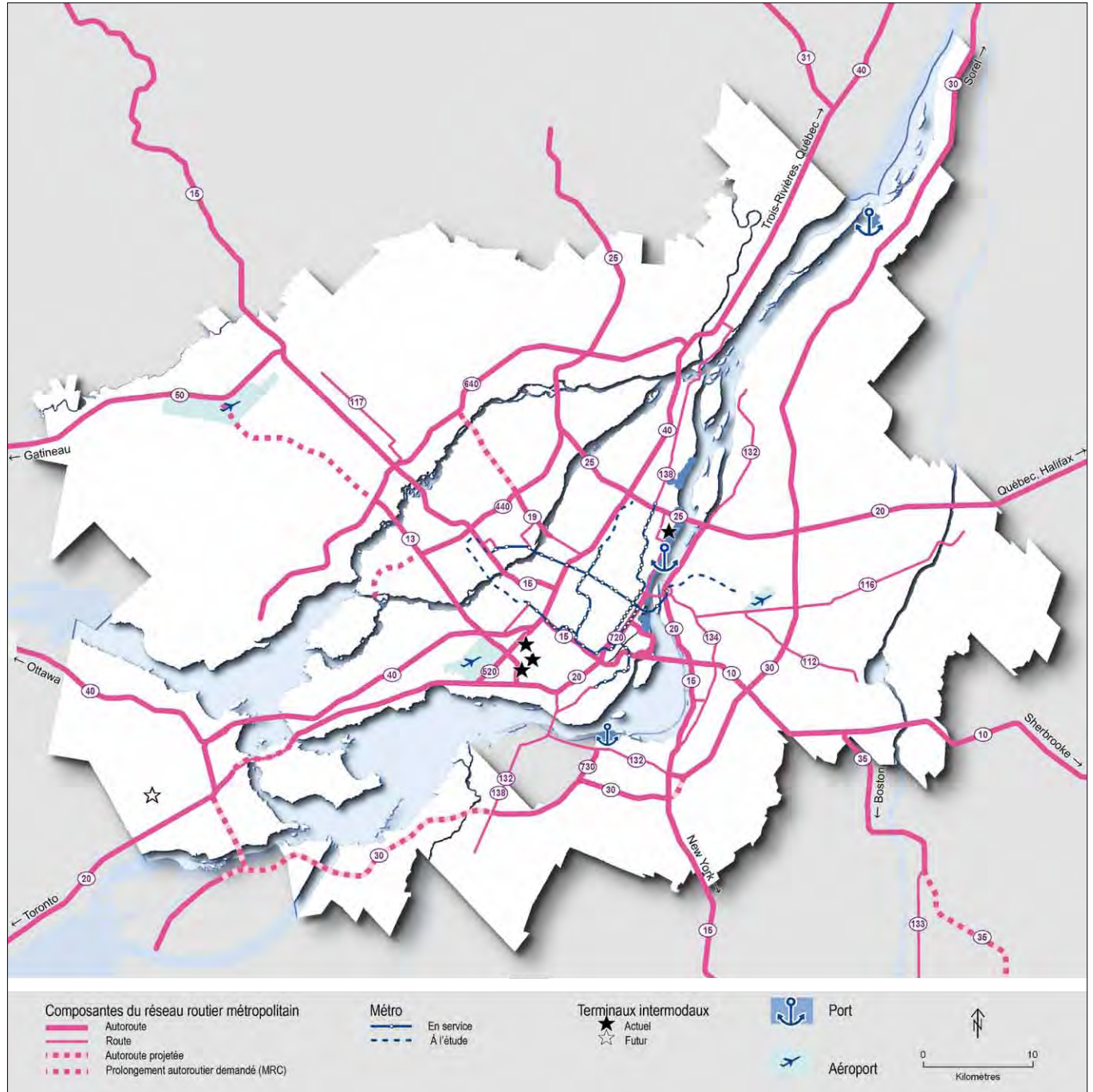
Tableau 27 – Tronçons routiers donnant accès aux équipements portuaires, aéroportuaires et aux terminaux ferroviaires intermodaux

Équipements	Tronçons routiers
Port de Montréal	A-25, rue Notre-Dame/Dickson/ av. Souigny, A-40
Port de Montréal (secteur Contrecoeur)	A-30, R-132
Port de Côte-Sainte-Catherine	A-30, R-132
Aéroport Montréal-Trudeau	A-13, A-20, A-520
Aéroport Montréal-Mirabel	A-15, A-50
Aéroport de Saint-Hubert	A-30, R-112/R-116
Terminal intermodal Taschereau (CN)	A-13, A-15, A-20, A-520
Terminal intermodal Lachine (CFCP)	A-13, A-20, A-520
Terminal intermodal Expressway (CFCP)	A-15, A-20
Terminal intermodal Les Cèdres (CFCP) (projeté)	A-20, A-30 (partie Ouest) ⁷⁵ , A-40, A-530



⁷⁵ Le projet de parachèvement de l'autoroute de contournement (A-30) en Montérégie est réalisé en deux phases. La partie Est, complétée en novembre 2010, est une autoroute de 12,2 km à quatre voies reliant Candiac et Saint-Constant. La partie Ouest, comportant un lien entre Vaudreuil-Dorion et la limite de Châteauguay et de Mercier, ainsi qu'un prolongement de l'A-530 dans la ville de Salaberry-de-Valleyfield, est en construction. L'ouverture prévue en 2012 complètera l'autoroute de contournement et améliorera grandement l'accessibilité au futur complexe intermodal Les Cèdres du CFCP.

Carte 18 - Réseau routier métropolitain



Critère 2.3.2

Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion

La congestion est un concept faisant l'objet de plusieurs définitions. En général, il y a congestion lorsqu'une demande en déplacement additionnelle sur un réseau occasionne des pertes (délais ou coûts) pour les usagers déjà présents et, éventuellement, pour les non-usagers⁷⁶. En outre, la congestion peut être récurrente ou incidente. La congestion récurrente est celle qui se produit de manière habituelle comme en période de pointe. La congestion incidente est celle plus imprévisible associée à des événements fortuits, tels qu'un incident routier, ou à des travaux qui localement ou par effets additifs causent des retards pendant des périodes de temps limitées.

Le PMAD propose d'agir sur les impacts négatifs dus à la congestion par la réalisation de projets qui permettront une utilisation optimale du réseau routier pour le déplacement des personnes et des marchandises. Le suivi des mesures proposées portera uniquement sur la congestion récurrente, la seule qui est actuellement mesurée sur le réseau routier supérieur.

Le suivi de ce critère pourrait être assuré en collaboration avec le ministère des Transports du Québec qui produit périodiquement un rapport sur les coûts de la congestion routière récurrente dans la région de Montréal. Rappelons que les coûts de congestion étaient estimés à 1,4 G\$ en 2003.

Critère 2.3.3

Localisation des pôles logistiques

Quel que soit le choix du site, l'accessibilité intermodale demeure déterminante sur le plan des accès routiers et ferroviaires. La mise en place de pôles logistiques doit donc s'assurer de l'efficacité des accès.

Le PMAD invite les MRC à considérer les facteurs de localisation suivants dans le choix des pôles logistiques :

- Site bénéficiant d'un accès direct au réseau routier métropolitain comme défini au critère 2.3.1;
- Site ayant un accès direct au réseau ferroviaire (voir la carte Chemins de fer, ports et aéroports);
- Site permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés par les activités du site (ex. : bruit, matières dangereuses, etc.).

⁷⁶ Ministère des Transports du Québec. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de références 2003*. Mars 2009. Page 13.



Orientation 3

Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Les régions métropolitaines offrent des cadres de vie diversifiés. L'environnement naturel et bâti qui les caractérise, les milieux forestiers, agricoles et urbains qui les composent, les paysages qui les singularisent participent à l'identité et à la vitalité de ces régions et à la qualité de vie de leurs populations.

Ces espaces naturels contribuent aux caractères des différents secteurs géographiques qui composent une région métropolitaine. Ils ont un impact positif sur l'image et l'identité du territoire et jouent un rôle important de protection et de renouvellement de la biodiversité. Par leur force d'attraction, ces espaces influencent le dynamisme économique.

L'urbanisation d'un territoire produit inévitablement des impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie, qu'il soit naturel ou bâti : perte de la biodiversité, déforestation, dépréciation des paysages, fragmentation des écosystèmes,

bâtiment à l'architecture non intégrée, patrimoine en péril, etc. Sous cette optique, les régions métropolitaines représentent des cadres de vie fragiles qui demandent à être consolidés et protégés.

Mais le développement d'un territoire peut, en même temps, être synonyme d'opportunités pour mieux mettre en valeur certains atouts d'une région et pour corriger certaines lacunes ou caractéristiques qui la déprécient. Dans cette perspective, une région métropolitaine constitue un cadre de vie dont l'attractivité ne demande qu'à être renforcée à la faveur de nouvelles pratiques, par la réalisation de nouveaux projets, par l'aménagement de certains sites et dans le contexte de la concurrence continue que se livrent entre elles les régions métropolitaines.

Dans l'optique d'un aménagement durable, le rôle des autorités publiques consiste notamment à assurer une protection accrue des milieux naturels et des écosystèmes, en valorisant l'histoire des lieux et le patrimoine culturel, en encourageant un design urbain de qualité, en introduisant un nouvel urbanisme ainsi qu'en reconnaissant et en protégeant les caractéristiques géographiques et géologiques d'une région et de ses paysages.

Ces actions auront pour effet de consolider les atouts d'une région alors que la qualité de vie devient de plus en plus un facteur discriminant à l'échelle des territoires métropolitains.

Cette orientation s'inscrit dans le cadre de la conservation et de l'utilisation durable de la diversité biologique. Au même titre que les changements climatiques, la préservation de la biodiversité fait l'objet d'une convention internationale qui fixe trois objectifs :

- La conservation de la diversité biologique;
- L'utilisation durable de ses éléments constitutifs, et;
- Le partage juste et équitable des avantages qui découlent de l'utilisation des ressources génétiques, à des fins commerciales et autres⁷⁷.

Les gouvernements du Canada et du Québec adhèrent aux objectifs de la Convention des États-Unis sur la diversité biologique et ont élaboré des stratégies en faveur du maintien de la biodiversité. Au Québec, cela s'est traduit notamment par une augmentation des superficies d'aires protégées, passant de 1 % du territoire de la province en 2003 à 8,12 % en 2009. En 2010, où l'on célébrait l'Année internationale de la biodiversité, le Québec s'est engagé à poursuivre ses efforts de protection pour accroître les superficies protégées à 12 % d'ici 2015.

Actuellement, plus de 42 000 hectares du Grand Montréal sont inscrits au registre d'aires protégées du gouvernement du Québec et bénéficient d'un statut de protection reconnu selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Rappelons que l'aire totale du territoire est de 436 350 hectares. Le pourcentage d'aires protégées s'élève donc à 9,6 %. Plus des trois quarts de ces aires protégées (32 858 ha) se trouvant en milieu aquatique, les efforts doivent dorénavant porter sur la protection de milieux naturels en milieu terrestre. Les objectifs d'aires protégées reconnus par les organisations internationales, reprises dans le Plan stratégique 2009-2014 du MDDEP, sont de l'ordre de 12 %.



Crédit photo : Dominic Gendron

⁷⁷ Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, Programme des Nations Unies pour l'environnement, www.cdb.int.

Tableau 28 – Aires protégées du Grand Montréal⁷⁸

Statut de protection	Superficie (ha) ¹	Pourcentage
Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable	41	0,1
Habitat faunique – Aire de concentration d'oiseaux aquatiques	32 444	77,1
Habitat faunique – Habitat du rat musqué	414	1,0
Habitat faunique – Héronnière ²	0	0
Milieu naturel de conservation volontaire ³	1 993	4,7
Parc national	3 764	9,0
Refuge d'oiseaux migrateurs	1 274	3,0
Refuge faunique	250	0,6
Réserve écologique	107	0,3
Réserve nationale de la faune	484	1,2
Réserve naturelle reconnue	1 251	3,0
Superficie totale protégée	42 022	100,0

Notes :

1. Source : MDDEP, Direction du patrimoine écologique et des parcs. Registre des aires protégées. Novembre 2010.

2. Les aires sont constituées de bandes de protection (0-200 m).

3. Certains calculs d'aires restent à valider.

Les objectifs et les critères de l'orientation 3 visent à doter la CMM de mesures de protection des milieux naturels et de renforcement de la biodiversité.

⁷⁸ Ce tableau énumère les différents statuts de protection et les superficies des aires protégées du Grand Montréal à partir du registre du gouvernement du Québec. Il est important de noter que ces superficies n'incluent pas les initiatives de protection municipales et régionales tels les parcs municipaux et régionaux.

L'utilisation du territoire du Grand Montréal

L'environnement du Grand Montréal est d'abord un territoire qui couvre une superficie totale de 4 360 km² dont plus de la moitié est occupée par des terres agricoles protégées (57,8 %). Les plans d'eau occupent 12 % de la superficie du territoire alors que les milieux forestiers et humides occupent respectivement 19,2 % et 4,8 %. Le tableau ci-dessous détaille les diverses utilisations du territoire métropolitain.

Tableau 29 – Utilisation du territoire de la Communauté

Utilisation du territoire	Superficie (ha)	Pourcentage
Milieu terrestre¹	383 850	88,0
Milieu agricole ²	220 567	57,5
Milieu urbain	163 283	43,5
Milieu forestier (0,5 ha et plus) ¹ inclus dans un milieu terrestre	73 624	19,2
Milieu aquatique¹	52 500	12,0
Milieux humides (0,3 ha et plus) inclus dans les milieux terrestres et aquatiques ³	20 971	4,8
Superficie totale	436 350	100,0

Sources : 1 Communauté métropolitaine de Montréal, 2010; 2 Commission de protection du territoire agricole du Québec, Compilation spéciale 2010. Traitement : CMM, 2010; 3 Beaulieu J., Daigle G., Gervais, F., Murray, S., Villeneuve, C., (2010) Rapport synthèse de la cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, Canards Illimités – Québec et ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs. Québec 60 pages.

Le couvert forestier

Avec le temps, le développement urbain et les activités agricoles ont entraîné un retrait du couvert forestier tant en milieu urbain qu'en milieu agricole. Cette perte des espaces boisés est constante et continue (perte de 1 100 ha. 11 km²/par année) sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le dernier inventaire métropolitain, réalisé en avril 2009, révèle que le couvert forestier occupe seulement 19,2 % du territoire terrestre du Grand Montréal. Or, il est généralement admis qu'une baisse significative de la diversité biologique est observée lorsque le couvert forestier d'une région passe sous le seuil de 30 % de la surface d'un territoire⁷⁹.

Les milieux forestiers sont aujourd'hui fragmentés et dispersés sur le territoire de la région métropolitaine. Les plus vastes étendues se trouvent majoritairement aux limites des zones agricoles et résidentielles ou encore sur les sols minces impropres à l'agriculture.

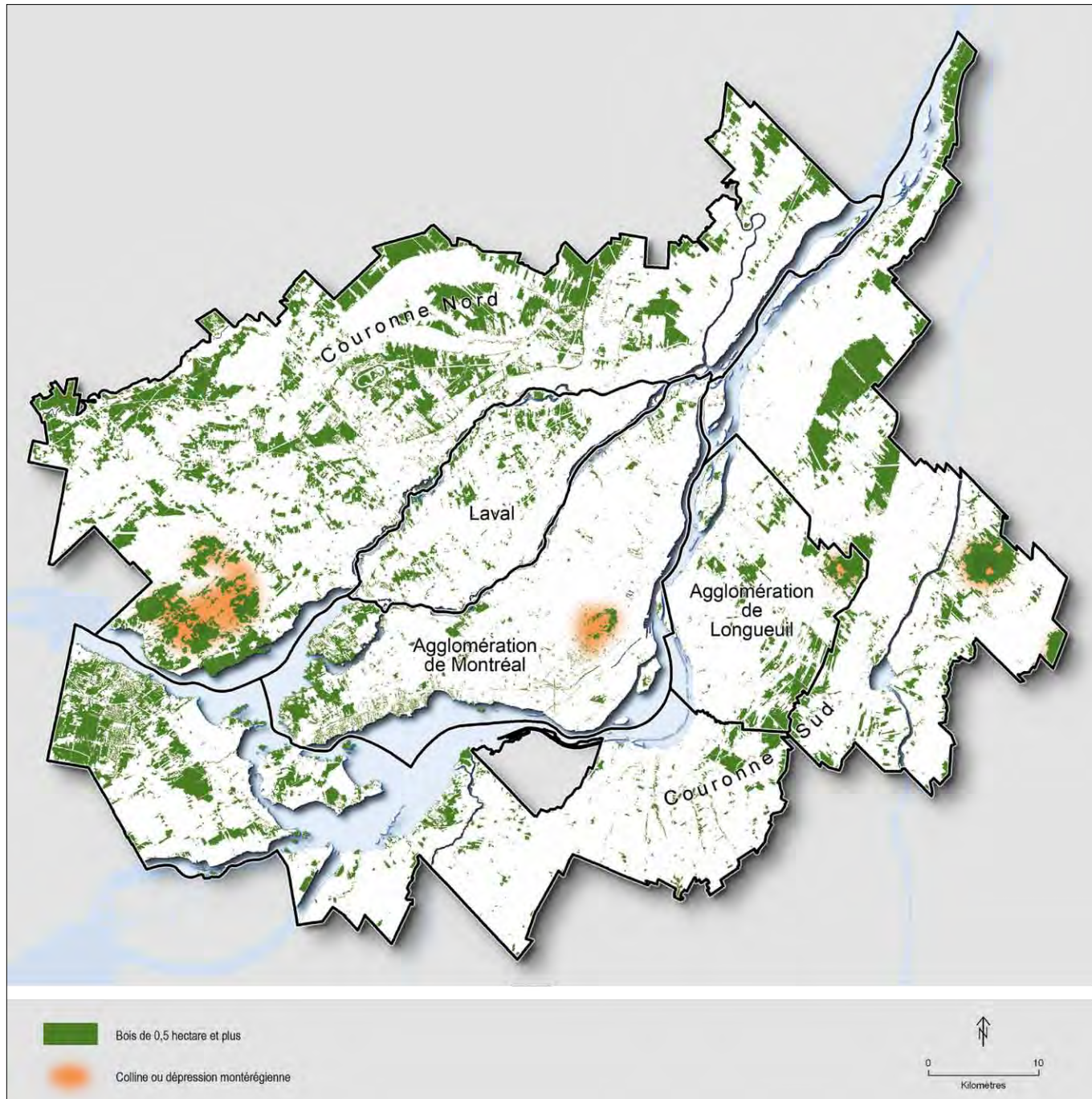
Le Grand Montréal comporte plusieurs peuplements forestiers matures d'une grande diversité floristique. Cela se traduit entre autres par le nombre d'écosystèmes forestiers exceptionnels (EFE) recensés sur le territoire, regroupant des forêts anciennes, des forêts rares et des forêts refuges d'espèces menacées ou vulnérables.

C'est la couronne Nord qui regroupe la plus importante superficie d'espaces boisés de la région, avec 34 000 hectares, suivie de la couronne Sud avec 26 500 hectares, de l'agglomération de Longueuil avec 5 100 hectares, de l'agglomération de Montréal avec 4 900 hectares et, enfin, de Laval avec 3 000 hectares. Dans la couronne Nord, les espaces boisés couvrent 25 % de la superficie du secteur alors que dans l'agglomération de Montréal, seulement 10 % de la superficie du secteur est composée d'espaces boisés d'au moins 0,5 hectare.

Ces espaces se retrouvent majoritairement dans la zone agricole mais certaines parties, notamment des parcs et des espaces protégés, font partie de la zone blanche. Pour des impératifs liés à la protection de l'environnement, mais aussi à la préservation d'une meilleure qualité de vie et de l'attractivité de la région, une meilleure protection de ce patrimoine naturel doit donc être assurée.

⁷⁹ DUCHESNE, S., BÉLANGER L., GRENIER M., HONE, F. (1999), *Guide de conservation des corridors forestiers en milieu agricole*, Environnement Canada, Service canadien de la faune, 60 pages.

Carte 19 - Couvert forestier du Grand Montréal, 2009⁸⁰



80 L'inventaire métropolitain des superficies boisées est effectué par vidéogrammétrie à partir de photographies aériennes prises à une résolution de 10 cm par pixel. Afin de ne pas surévaluer la superficie des surfaces boisées, les trouées de plus de 20 mètres de rayon et les corridors déboisés de plus de 10 mètres de largeur sont retranchés. La Communauté entend suivre l'évolution du couvert forestier tous les deux ans, alternativement en avril et en juillet.

Tableau 30 – Superficie et part relative du territoire boisé, cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, 2009

Secteur géographique	Superficie terrestre totale (ha)	Superficie de l'espace boisé (ha)	Pourcentage sur la superficie terrestre totale	Pourcentage sur la superficie en espaces boisés du Grand Montréal
Agglomération de Montréal	50 376	4 946	9,8	6,7
Laval	24 540	3 004	12,2	4,1
Agglomération de Longueuil	27 392	5 143	18,8	7
Couronne Nord	134 960	34 034	25,2	46,2
Couronne Sud	146 582	26 498	18,1	36
Grand Montréal	383 850	73 624	19,2	100,0

Source : Communauté métropolitaine de Montréal
 Note : Boisé d'une superficie 0,5 hectare et plus.

Depuis la signature, en octobre 2002, de l'*Entente sur le développement durable 2002-2007* avec le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal coordonne, à travers le Secrétariat métropolitain de mise en valeur des espaces bleus et verts (SMEBV) l'application de deux programmes de mise en valeur des espaces bleus et verts. Ces programmes représentent les outils principaux actuellement à la disposition de la Communauté pour protéger et mettre en valeur les espaces naturels de la région. À cet égard, la Ville de Laval et la couronne Nord ont proposé d'inclure dans le projet de PMAD un projet Archipel 2020 qui s'inscrirait en parfaite continuité avec les divers projets bleus et verts en cours sur le territoire.

Les écoterritoires : un exemple d'approche innovatrice

Dans le cadre de sa *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, la Ville de Montréal a identifié dix « écoterritoires » présentant une concentration de milieux naturels situés à la fois dans des environnements protégés (grands parcs, réserves naturelles, etc.) et sur des sites destinés au développement. L'approche mise de l'avant par la Ville consiste à l'intégration des milieux naturels à la trame urbaine et à l'inclusion des coûts de conservation au sein même des coûts de projets immobiliers.

Dans l'optique de maximiser l'accessibilité aux espaces naturels pour les futurs résidents et d'augmenter la rentabilité des investissements des promoteurs, la Ville favorise sur ces écoterritoires une densification de l'occupation du terrain en même temps que la réduction de l'abattage d'arbres, la protection des milieux humides, etc. Il devient alors possible de conserver des terrains stratégiques dans un contexte où les superficies disponibles pour le développement urbain se font de plus en plus rares.

Depuis 2004, plusieurs projets de conservation ont été menés au sein de ces écoterritoires.

Pour en savoir plus...

http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=4837,12427573&_dad=portal&_schema=PORTAL

La conservation des ressources naturelles du Grand Montréal

En 2006, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a mandaté les conférences régionales des élus (CRÉ) pour créer des commissions régionales sur les ressources naturelles et le territoire (CRRNT). Chaque commission doit élaborer et mettre en œuvre un plan régional de développement intégré des ressources naturelles du territoire (forêt, faune, eau, mines, etc.).

Au nombre de quatre dans le Grand Montréal (Vallée-du-Haut-Saint-Laurent, Montérégie-Est, Lanaudière et Laurentides), les commissions sont formées de représentants du secteur de l'environnement, des MRC, des agences forestières et des producteurs de bois.

Soumis à un processus de consultation officiel auprès des organismes régionaux, le financement émanant des CRÉ et des CRRNT devra répondre aux orientations du plan régional. De leur côté, les organismes régionaux y adhèrent sous la forme d'une participation volontaire.

Pour en savoir plus...

www.mrnf.gouv.qc.ca/regions/commissions/index.jsp

Les espaces bleus

Un réseau hydrographique métropolitain s'étirant sur plus de 1 800 kilomètres de berges, composé de plusieurs plans d'eau et de plusieurs îles, distingue le Grand Montréal des autres métropoles nord-américaines. Le plus important, le fleuve Saint-Laurent, avec un débit moyen de 9 000 m³/s, se classe au dixième rang des plus grands cours d'eau du monde. Les plans d'eau occupent 12 % de la superficie du territoire métropolitain. Malgré la présence de rapides à plusieurs endroits, certains bassins et plans d'eau de la région métropolitaine sont propices à la navigation commerciale et de plaisance. Ils sont aussi caractérisés par une importante richesse faunique et floristique, malgré l'artificialisation des rives et la dégradation de la qualité de l'eau à certains endroits.

L'archipel se caractérise par la présence de deux grandes îles, l'île de Montréal et l'île Jésus, de quelques îles de taille moyenne, l'île Perrot, l'île des Sœurs, l'île Bizard et l'île Charron, ainsi qu'une myriade d'îles de petites superficies, au fil du Saint-Laurent, de la rivière des Prairies et de la rivière des Mille Îles. Plusieurs îles inhabitées sont occupées à des fins récréatives ou agricoles.

Les milieux riverains sont essentiels à la survie des composantes écologiques et biologiques des écosystèmes aquatiques. Ils comprennent les berges, à la fois des plans d'eau et des îles, qui sont assujetties à la *Politique gouvernementale de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Ce patrimoine naturel et culturel constitue non seulement un fort potentiel de développement, mais également des opportunités uniques d'affirmer l'identité des résidents du Grand Montréal.

Situés principalement le long des grands plans d'eau ou cours d'eau, les milieux humides comprennent les marais, les marécages, les tourbières, les prairies humides et les herbiers aquatiques associés à la plaine inondable du Saint-Laurent et de ses tributaires. La majorité des marais se situe dans le système fluvial du Saint-Laurent, alors que l'on trouve plusieurs marécages dans sa plaine inondable. On note enfin la présence de quelques importants complexes de tourbières dans la couronne Nord de la CMM.

Les paysages

La région métropolitaine de Montréal est située au cœur de la vallée du Saint-Laurent. Au Nord, se découpe le relief des Laurentides et, au Sud, celui des Appalaches. On y retrouve des activités agricoles occupant plus de 50 % du territoire métropolitain. L'agriculture que l'on y pratique définit des paysages variés selon le type de production. D'importants vergers s'étendent notamment au pied des monts Rougemont, Saint-Hilaire et Saint-Bruno ou, au nord, à Saint-Joseph-du-Lac et à Oka. Ces paysages agricoles constituent une autre caractéristique exceptionnelle et typique de la Communauté.

Des neuf collines montréalaises, quatre sont situées sur le territoire de la Communauté (les monts Royal, Saint-Hilaire et Saint-Bruno ainsi qu'en partie, le mont Rougemont), et se découpent nettement sur le paysage. Elles sont visibles depuis plusieurs endroits et servent de point de repère. Près de 300 espèces fauniques trouvent refuge sur les collines montréalaises. La flore caractéristique de ces collines serait quant à elle composée de 500 à 800 espèces végétales. La datation des minéraux contenus dans les roches a permis d'établir leur âge à environ 125 millions d'années. Pour leur part, les dépressions d'Oka et de Saint-André font partie d'une formation géologique plus ancienne, mais leur importance dans la constitution du paysage métropolitain est tout aussi marquante.

La Communauté métropolitaine de Montréal compte sur son territoire une grande variété de paysages, tous aussi différents les uns des autres. Du paysage rural au paysage naturel en passant par le paysage urbain, chacun d'eux possède des particularités distinctives et offre une expérience spatiale variée pour l'observateur.

Le patrimoine bâti

Le patrimoine bâti du Grand Montréal témoigne des événements et des tendances qui ont marqué la culture et l'histoire de la région : sites archéologiques, lieux de mémoire, forme d'occupation du territoire, innovation et originalité sur le plan de l'architecture ou de l'urbanisme. Sa protection demeure aujourd'hui une responsabilité bien assumée par les municipalités de la région.

L'enjeu réside dans la nécessité de mieux le mettre en valeur. Une attention pourrait être également portée aux ensembles

et aux bâtiments appelés à contribuer au patrimoine moderne de demain. L'intégration des nouvelles approches et la sensibilité aux nouveaux courants de pensée (par exemple, des notions et des principes inspirés du *New Urbanism* ou du *LEED-Neighborhood*) doivent imprégner la conception et la planification de ces projets susceptibles de renouveler les attraits architecturaux et urbanistiques de la région et son rayonnement international.

EN RÉSUMÉ...

- Le Grand Montréal dispose d'un riche patrimoine naturel et bâti ainsi que de paysages emblématiques qui sont un atout important pour la qualité de vie de la population et l'attractivité de la région;
- Ce patrimoine et ces paysages mériteraient toutefois d'être mieux protégés et mis en valeur.

Les objectifs et les critères d'aménagement et de développement

Considérant la richesse du patrimoine bâti et naturel, son importance pour l'attractivité et la qualité de vie du Grand Montréal, cinq objectifs sont définis relativement à l'orientation 3. Ces objectifs, et les critères qui permettront d'en assurer l'atteinte, sont résumés dans le tableau ci-dessous. Chacun de ces objectifs est ensuite détaillé.

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

Objectifs	Description sommaire du critère
3.1 Maintenir le couvert forestier dans les bois métropolitains	3.1.1 Identification des 31 bois métropolitains
	3.1.2 Protection des 31 bois métropolitains
3.2 Protéger les rives, les plans d'eau et les milieux humides	3.2.1 Identification et protection des rives, du littoral et des plaines inondables
	3.2.2 Identification et conservation des milieux humides
3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	3.3.1 Identification des paysages d'intérêt métropolitain
	3.3.2 Protection des paysages d'intérêt métropolitain
3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	3.4.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
	3.4.2 Protection du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques	3.5.1 Identification des composantes du concept intégré de mise en valeur
	3.5.2 Mise en valeur des composantes du concept intégré

Objectif 3.1

Maintenir le couvert forestier dans les bois métropolitains

À l'échelle du Grand Montréal, la protection des bois et des corridors forestiers est l'une des conditions essentielles au maintien de la biodiversité de la région. La présence du couvert forestier apporte une contribution significative à l'attractivité du Grand Montréal et à la qualité de vie de ses citoyens.

Les bois présentent une grande valeur pour la région métropolitaine, en raison de leur rareté et de leur potentiel écologique et récréatif. Ils permettent de préserver les sols contre l'érosion hydrique et éolienne; de régulariser les eaux et la nappe phréatique, de protéger l'équilibre écologique en regard du maintien des habitats favorisant une diversité biologique, faunique et floristique; de protéger les potentiels acéricoles, récréotouristiques et paysagers.

En 2005, la Communauté a mis sur pied le Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés (Fonds vert). L'objectif principal du Fonds vert est d'appuyer les initiatives locales et régionales d'acquisition et de protection des espaces boisés. Parce qu'il est important de relier entre elles ces parcelles boisées, principalement afin de favoriser les échanges entre les espèces qui y vivent, la commission de l'aménagement recommandait, en 2008, d'ajouter 52 corridors forestiers (25 373 ha) à la liste des espaces préalablement admissibles au programme d'acquisition.

Déjà, le programme a contribué à la protection par acquisition de 155 hectares d'espaces boisés représentant un investissement total de 11,6 M\$, dont 1,8 M\$ proviennent de la Communauté. Bien que les exigences du programme prévoient un investissement égal de chaque partie, les résultats démontrent un important effet levier attendu par ce type de programme.

Afin d'appuyer financièrement les projets d'acquisition de milieux naturels à protéger des municipalités et des MRC, la Communauté souhaite, en collaboration avec le gouvernement du Québec, doter le Fonds vert du Grand Montréal d'un financement stable et à long terme. Des mesures ont été proposées au gouvernement, notamment celle de hausser les contributions des promoteurs dans un projet aux fins de parcs de 10 % à 15 %. Ces 5 % supplémentaires seraient consacrés à la protection des milieux naturels.

En marge des initiatives gouvernementales, locales et régionales, la Communauté entend contribuer à l'objectif gouvernemental en protégeant le couvert forestier de 31 bois d'intérêt métropolitain identifiés au règlement de contrôle intérimaire adopté par le conseil en avril 2003.

Le projet d'un parc écologique de l'archipel de Montréal

Depuis des années, des citoyens et des organismes de la région plaident pour qu'un parc écologique de l'archipel de Montréal voit le jour. L'idée défendue par les Partenaires du parc écologique de l'archipel de Montréal (PPÉAM) est de protéger et de mettre en valeur une mosaïque de forêts, de milieux humides, de corridors verts et d'îles reliés entre eux par les grands cours d'eau qui sillonnent le Québec méridional.

Le projet prévoit notamment sauvegarder un minimum de 12 % du domaine bioclimatique de l'érablière à caryer cordiforme du sud-ouest du Québec. Ce patrimoine naturel est menacé de disparition alors qu'il fait l'objet de la plus grande biodiversité au Québec.

Le projet vise un vaste domaine écologique dont la superficie s'étend des Basses-Laurentides jusqu'à la frontière américaine et du Suroît à Sorel. Ce projet d'envergure compte établir une ceinture verte pour Montréal et le sud-ouest du Québec – une ceinture verte de forêts, de milieux humides, de plaines inondables et d'îles, tous reliés par les corridors verts, les ruisseaux et les grandes rivières qui sillonnent le Québec méridional.

Appuyé par une douzaine d'administrations municipales, dont Longueuil, Boucherville, Hudson et Mascouche, le projet propose la protection de milieux naturels, incluant des bois métropolitains identifiés en 2003 par la Communauté.

Pour en savoir plus...

www.greencoalitionverte.ca/parc/Parc%20ecologique%20de%20l'Archipel%20de%20Montreal.html

Critère 3.1.1

Identification des bois métropolitains

En avril 2003, 31 bois d'intérêt métropolitain ont été identifiés par la Communauté à partir des critères suivants :

- Un bois mature (plus de 60 ans) ou centenaire;
- Un bois présentant plus de six espèces dominantes et codominantes de la strate arborescente supérieure;
- Un bois présentant au moins un milieu humide, un cours d'eau ou un ruisseau;
- Un bois d'une superficie supérieure ou égale à 30 hectares situé à moins de 200 mètres d'un autre bois (le critère de superficie ne s'applique pas aux agglomérations de Montréal et de Longueuil et à la MRC de Laval);
- Un bois abritant des espèces fauniques ou floristiques à statut précaire identifiées par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ou Environnement Canada;
- Un bois abritant un écosystème forestier exceptionnel identifié par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- Un bois abritant un habitat faunique essentiel reconnu par la Société de la faune et des parcs du Québec;
- Un bois inscrit dans un règlement, une politique ou un plan de conservation adopté par une municipalité, une MRC ou une agglomération.

Les MRC et les agglomérations sont appelées à reconnaître, au minimum, les 31 bois métropolitains en identifiant les territoires visés.

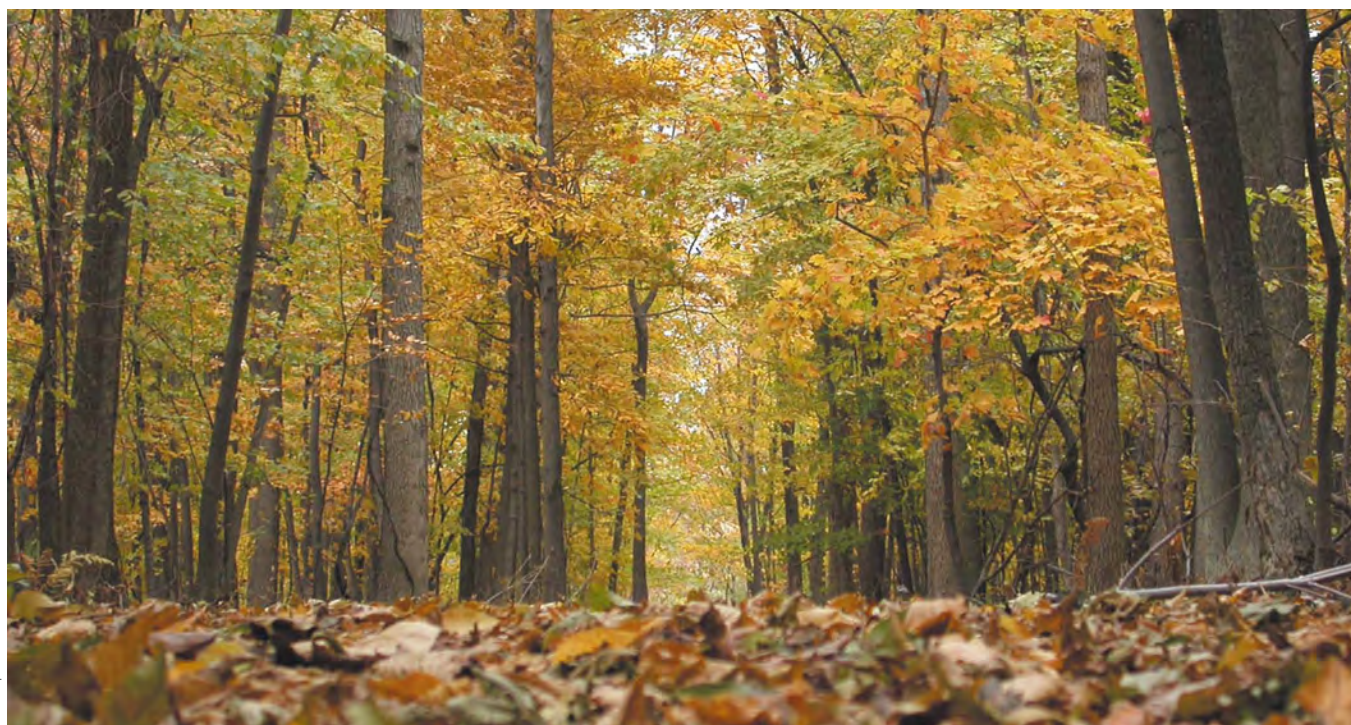
Critère 3.1.2

Protection des bois métropolitains

La Communauté demande aux MRC et aux agglomérations d'identifier les bois d'intérêt métropolitain et d'adopter les critères de protection adéquats visant à y assurer le maintien du couvert forestier.

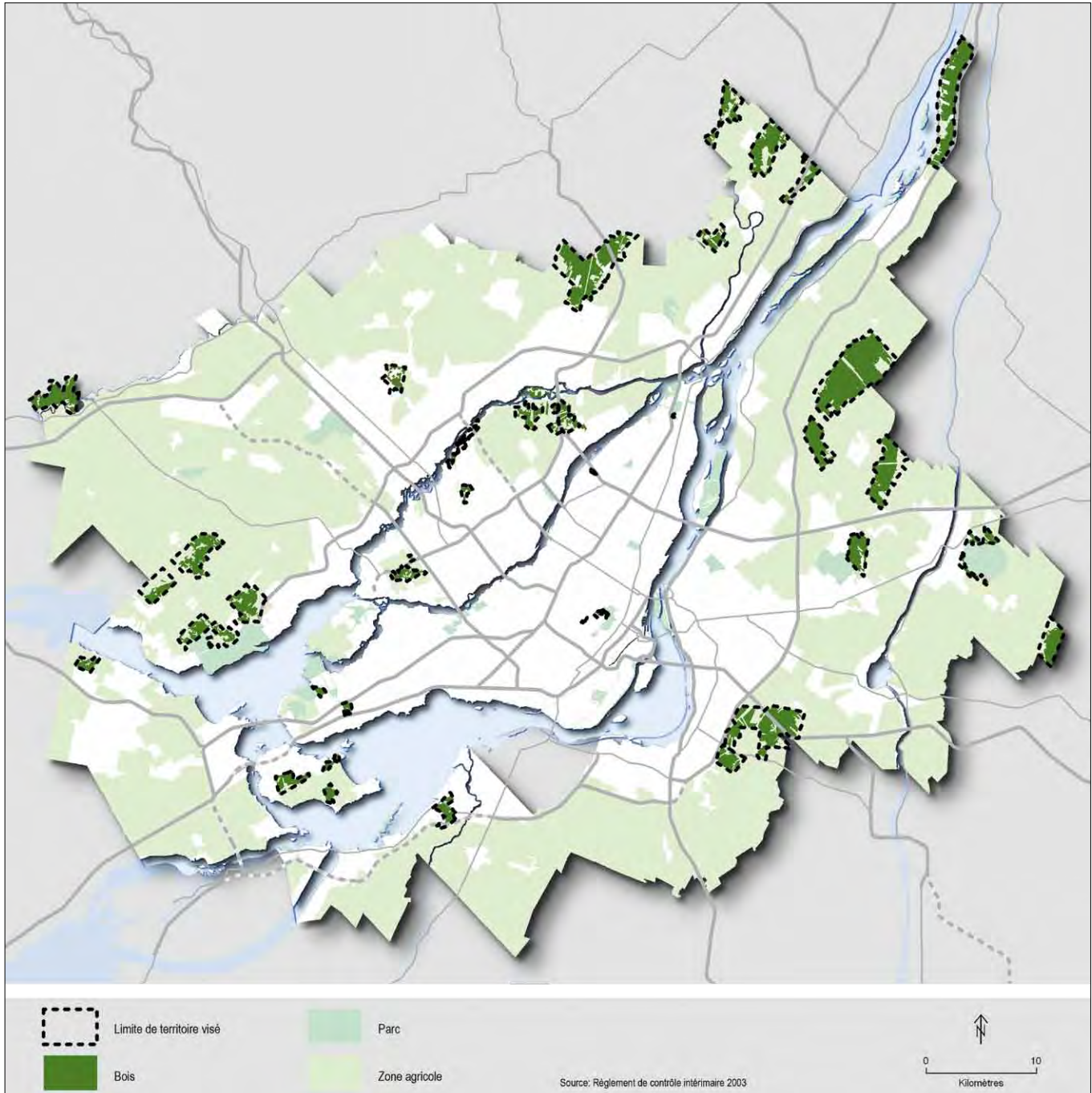
La protection du milieu naturel étant l'affaire de tous, chaque niveau d'intervention y contribue en fonction de ses compétences. La Communauté entend ajouter un niveau métropolitain de protection en demandant aux agglomérations et aux MRC d'adopter des mesures visant à protéger le couvert forestier des 31 bois métropolitains (20 914 hectares). Cette protection métropolitaine est donc complémentaire aux efforts des administrations municipales (parcs-nature, parcs régionaux, locaux et autres) et des gouvernements (aires protégées).

Dans l'hypothèse où les superficies des 31 bois métropolitains protégés (20 914 ha) étaient ajoutées aux 42 022 ha déjà inscrits au registre des aires protégées du gouvernement, on porterait ainsi à 62 936 ha les superficies bénéficiant d'un statut de protection, soit 14,4 % du territoire métropolitain. Ajoutons que les efforts de protection touchant les bois métropolitains contribuent directement à l'augmentation des superficies protégées en milieu terrestre.



Crédit photo : Dominic Gendron

Carte 20 – Bois d'intérêt métropolitain



Objectif 3.2

Protéger les rives, les plans d'eau et les milieux humides

La Communauté a déjà entrepris des initiatives afin de protéger et de mettre en valeur les espaces bleus de son territoire. Ainsi, le *Plan d'action pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal bleu* a été adopté dès 2002 par la Communauté. Ce plan vise à protéger et à mettre en valeur les berges, les îles et les plans d'eau du Grand Montréal tout en respectant la capacité de soutien des milieux.

Des fonds pour financer des initiatives des partenaires municipaux ont été alloués par le conseil de la Communauté à ces fins. Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire est un partenaire financier important dans cette démarche.

La question des milieux humides est quant à elle problématique et fait l'objet de plusieurs discussions. L'arbitrage entre la préservation de ces espaces et la pression de l'urbanisation demeure un exercice difficile qui mérite réflexion.

Biodiversité urbaine : un gage de qualité de vie pour la région métropolitaine

Le maintien de la biodiversité est une composante essentielle du développement durable. En milieux urbains, la biodiversité préoccupe de plus en plus les administrations municipales qui souhaitent profiter davantage des services rendus par la nature tout en offrant à leurs citoyens un contact privilégié avec celle-ci.

Dans le cadre d'une urbanisation axée sur le développement durable, les MRC et les agglomérations du Grand Montréal peuvent agir à l'intérieur même des écosystèmes urbains en intégrant les pratiques suivantes :

- le développement de nouveaux lotissements qui favorisent la conservation sur le site (principes du « Growing Greener »);
- la préservation et l'aménagement de réseaux et de corridors écologiques : ponts verts, passages fauniques, etc.;
- la création de nouveaux parcs qui participent à la biodiversité urbaine;
- la gestion écologique des espaces verts existants;
- l'adoption d'une réglementation propice au verdissement : ruelles vertes, toits verts, aires de stationnement végétalisées, mesures anti-îlots de chaleur, agriculture urbaine, etc.

Pour en savoir plus...

La biodiversité et l'urbanisation. Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, MAMROT, 2010 ou les initiatives internationales du Local Action for Biodiversity, www.iclei.org/lab.

Critère 3.2.1

Identification et protection des rives, du littoral et des plaines inondables

La protection des milieux aquatiques et riverains constitue un objectif important notamment pour le maintien de la qualité des cours d'eau. À ce titre, la Communauté invite les MRC et les agglomérations du Grand Montréal à intégrer, dans leur schéma d'aménagement, les dispositions de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (R.R.Q., c. Q-2, r. 35) et de convenir avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de l'approche détaillée dans le cadre de plans de gestion.

La gestion de l'eau par bassin versant

Les organismes de bassin versant (OBV) sont des tables de concertation où siègent tous les acteurs et les usagers de l'eau qui œuvrent à l'intérieur d'un même bassin versant. Ce ne sont pas des groupes environnementaux, mais plutôt des organismes de planification et de coordination des actions en matière de gestion de l'eau.

Le Québec méridional a été découpé en 40 OBV à la suite de l'adoption en 2009, par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, d'une approche de gestion intégrée de l'eau. Reconnus par la *Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et visant à renforcer leur protection*, les OBV ont pour mandat de :

- 1) élaborer le Plan directeur de l'eau de leur territoire;
- 2) veiller à la mise en œuvre des actions contenues dans le Plan;
- 3) sensibiliser et informer les acteurs et les citoyens du territoire sur l'utilisation optimale de l'eau.

Les MRC peuvent intégrer ces plans directeurs dans leurs schémas d'aménagement et de développement ou, à tout le moins, elles doivent en tenir compte.

Pour en savoir plus...

Consulter le site du regroupement des organismes de bassin versant : www.robvq.qc.ca.

Critère 3.2.2

Identification et conservation des milieux humides

En juillet 2008, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a publié le *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*. En plus d'établir des priorités de conservation en fonction de critères tels que la superficie, les liens hydrologiques et la présence d'espèces rares ou menacées, la démarche proposée permet : de dresser un inventaire des milieux humides; d'en effectuer la caractérisation; d'en évaluer la valeur écologique; et de procéder à une conciliation des usages. Les agglomérations de Montréal et de Longueuil ainsi que la Ville de Laval ont déjà réalisé un tel exercice.

Tout en reconnaissant les initiatives de protection et de mise en valeur déjà réalisées par les agglomérations de Montréal et de Longueuil ainsi que par la Ville de Laval, la Communauté invite les MRC du Grand Montréal à adopter 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*. La Communauté est d'avis qu'un plan de conservation des milieux humides, réalisé à l'échelle des territoires de MRC, saura permettre l'atteinte d'un équilibre entre l'urbanisation et la protection des milieux humides d'intérêt.

Depuis le 31 janvier 2010, la cartographie des milieux humides du Grand Montréal, réalisée par Canards Illimités Canada, en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, présente les milieux humides de plus de 0,3 hectare ainsi que leurs principales caractéristiques et pourra servir de référence aux partenaires.

Objectif 3.3

Protéger les paysages d'intérêt métropolitain

Considérant l'importance du paysage dans la définition des éléments identitaires de la grande région de Montréal et compte tenu des enjeux collectifs qui s'y rattachent, notamment en matière de qualité de vie et d'attractivité de la région métropolitaine, la Communauté souhaite protéger les paysages d'intérêt métropolitain.

La question du paysage doit donner lieu à une démarche intégrée de valorisation, dans tous les secteurs de l'aménagement du territoire. L'enjeu principal demeure la reconnaissance de la notion de paysage et son intégration dans le processus de planification et de décision.

La Communauté souscrit à la Charte du paysage québécois, mise de l'avant par le Conseil du paysage québécois, comme outil de sensibilisation auprès des intervenants publics et privés.

Critère 3.3.1

Identification des paysages d'intérêt métropolitain

Ayant déjà identifié et caractérisé des paysages métropolitains lors de l'élaboration du projet de schéma 2005⁸¹, la Communauté confirme leur importance et la nécessité d'assurer leur protection et leur mise en valeur.

Les critères ayant servi à l'identification des paysages d'intérêt métropolitain sont notamment :

- l'échelle des paysages;
- les valeurs esthétiques, patrimoniales et historiques;
- les paysages typiques et singuliers;
- l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt.

Ces grandes composantes des paysages métropolitains sont au nombre de sept⁸² :

- les collines montérégiennes;
- les Basses-Laurentides;
- le relief laurentien;
- le centre de la région (l'île de Montréal, l'île Jésus et la Rive-Sud immédiate);
- le centre-ville de Montréal, le mont Royal et le secteur du Havre;
- l'archipel (le fleuve Saint-Laurent, les rivières et les grands bassins hydrographiques);
- les bois métropolitains.

Les MRC et les agglomérations devront intégrer à leur outil de planification les composantes du paysage métropolitain identifiées ci-dessus.

Critère 3.3.2

Protection des paysages d'intérêt métropolitain

La protection des paysages vise à assurer la préservation des principaux éléments structurants de ces paysages. La Communauté demande aux MRC et aux agglomérations de :

- reconnaître la valeur identitaire des paysages d'intérêt métropolitain à l'échelle des MRC et des agglomérations;
- respecter des éléments structurants des paysages d'intérêt métropolitain;
- maintenir l'accès aux panoramas et aux points de vue d'intérêt métropolitain identifiés dans la carte reproduite au critère 3.3.1;
- reconnaître les avantages socioéconomiques des paysages;
- reconnaître la contribution du paysage à la biodiversité.

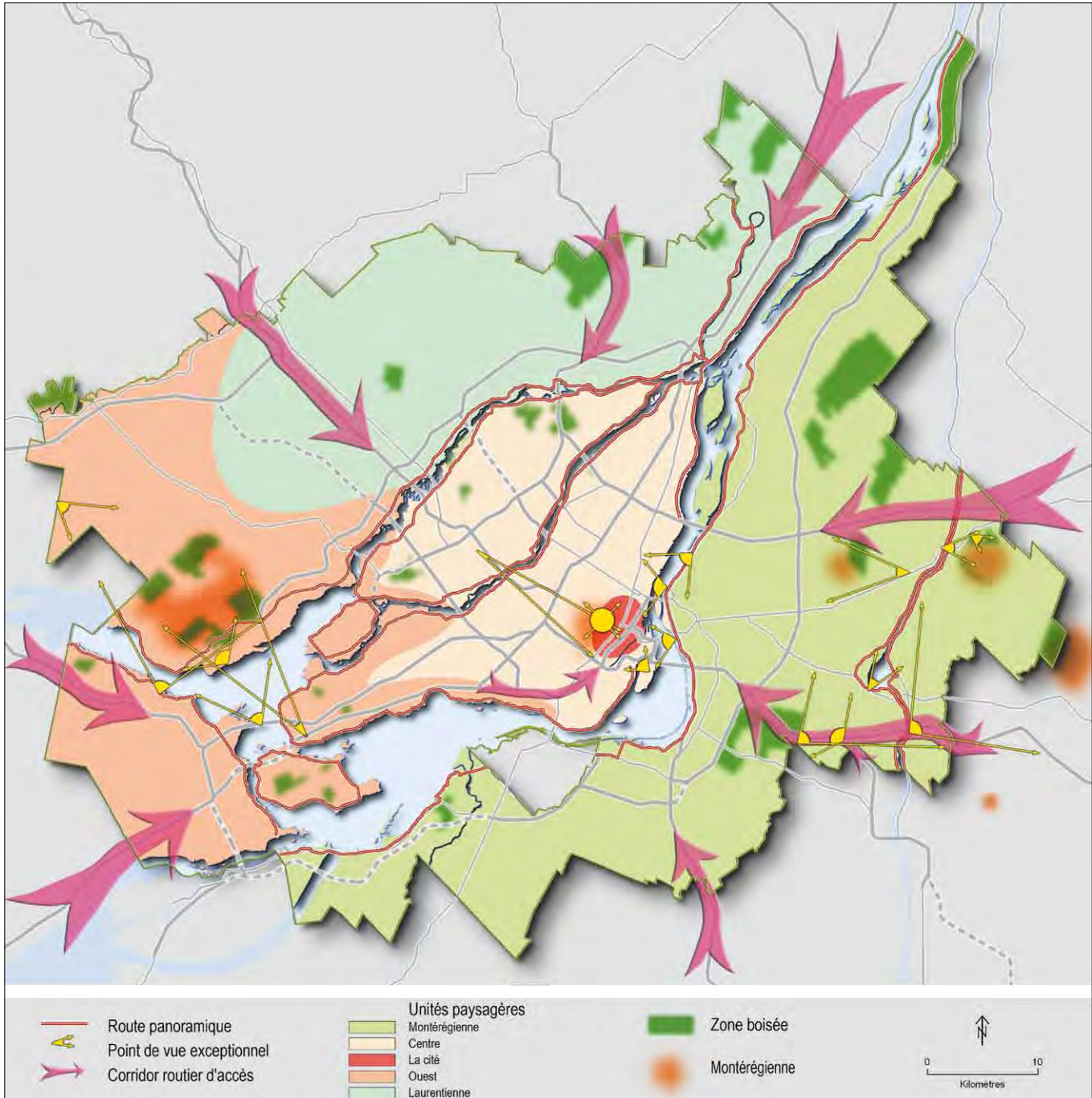


Crédit : Tourisme Montréal

81 CMM. 2004. *Les paysages métropolitains*, Rapport final, 29 p.

82 L'étude sur les paysages métropolitains comporte une description de la qualité et des attributs paysagers de chacune des composantes du paysage métropolitain.

Carte 21 - Composantes du paysage



Objectif 3.4

Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

Le patrimoine bâti métropolitain témoigne des événements et des tendances qui ont marqué la culture et l'histoire du Grand Montréal. Ces événements et ces tendances se sont inscrits dans l'esprit des lieux, dans l'architecture, dans le paysage et dans l'urbanisme de chacune des municipalités.

La protection des ensembles patrimoniaux peut s'avérer un levier de développement économique pour la région métropolitaine de Montréal. En identifiant et en mettant en valeur ces ensembles patrimoniaux, ceux-ci peuvent devenir des atouts pour l'attractivité du Grand Montréal en plus de constituer des lieux de mémoire et des formes d'occupation du territoire.

Critère 3.4.1

Identification du patrimoine bâti métropolitain

En 2005, dans le cadre de l'élaboration du PSMAD, plus de 200 ensembles patrimoniaux ont été identifiés et une caractérisation a été effectuée en vue d'évaluer leur valeur et de déterminer leur portée métropolitaine sur la base des critères ci-dessous :

- l'ancienneté;
- la rareté;
- l'exemplarité;
- l'originalité;
- l'intégrité.

Pour être reconnus à portée métropolitaine, les éléments patrimoniaux doivent être regroupés et fortement marqués par des modes d'organisation et d'aménagement spécifiques à la région métropolitaine. Au total, 51 ensembles à portée métropolitaine dont l'intérêt global est considéré comme « majeur » ont été retenus; alors que, de ces ensembles, ceux du mont Royal/McGill, du canal Lachine et du Vieux-Montréal ont un caractère « exceptionnel ».

Ces ensembles patrimoniaux sont illustrés sur la carte conceptuelle de la page suivante⁸³.

Critère 3.4.2

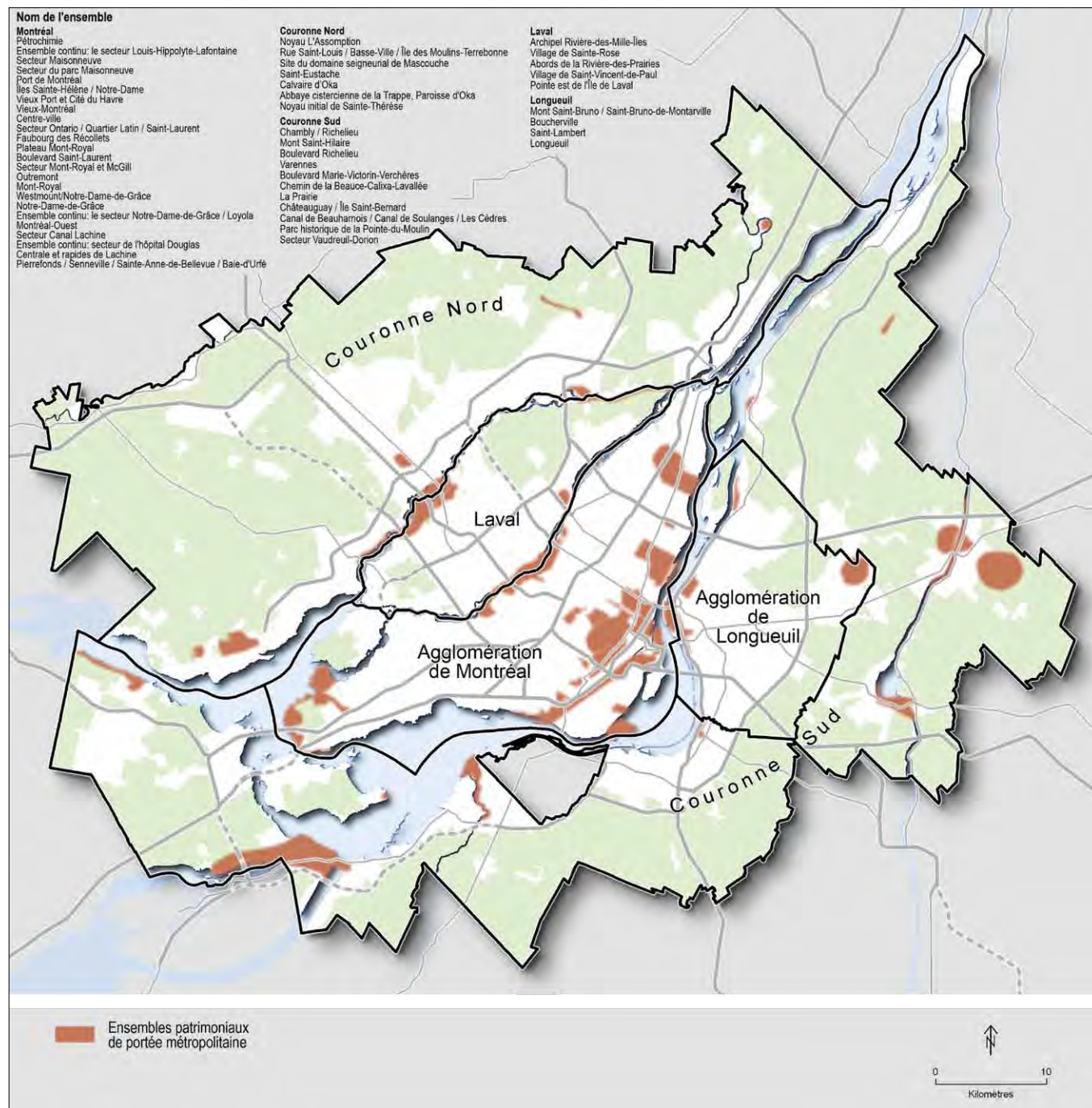
Protection du patrimoine bâti métropolitain

Concernant la protection du patrimoine bâti métropolitain, la Communauté demande aux MRC et aux agglomérations :

- d'identifier les éléments significatifs de l'ensemble patrimonial;
- d'assurer une protection de ces éléments significatifs.

83 Une mise à jour des ensembles patrimoniaux métropolitains sera effectuée à la suite des consultations publiques si nécessaire.

Carte 22 - Patrimoine bâti



Les MRC et les agglomérations devront intégrer à leur outil de planification les ensembles patrimoniaux métropolitains identifiés ci-dessus.

Objectif 3.5

Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques

Compte tenu des liens étroits entre les paysages, les milieux naturels et le patrimoine bâti, le projet de PMAD propose une mise en valeur intégrée de ces éléments structurants⁸⁴. Le concept proposé vise à réaliser des projets contribuant à la mise en valeur des espaces bleus et verts, du patrimoine bâti et des paysages à des fins récréotouristiques.

Ce plan s'appuie principalement sur les éléments suivants :

- les atouts distinctifs du centre et de la périphérie;
- les plans d'eau et les espaces riverains;
- les collines montérégiennes;
- les paysages;
- les éléments patrimoniaux et;
- l'espace rural.

Il est proposé de mettre en valeur ces éléments par le développement d'un réseau récréotouristique. Chacune des MRC et des agglomérations possède déjà des guides et des circuits bien développés. Toutefois, plusieurs ne sont pas connectés entre eux ou encore mettent en valeur une seule dimension récréotouristique de leur territoire.

Le concept métropolitain de développement récréotouristique proposé par le PMAD pourrait reposer notamment sur les thématiques suivantes :

- Agrotourisme (culinaire);
- Cyclable (route verte);
- Routier (panorama);
- Nautique (circuits internes et en lien avec l'extérieur);
- Patrimonial (villages typiques et sites);
- Réseaux verts (ceinture de verdure);
- Grand centre-ville de Montréal (centre des affaires, mont Royal et Vieux-Montréal).

Le développement d'un tel concept intégré est par ailleurs l'occasion d'amorcer une réflexion sur l'intérêt et la faisabilité de l'aménagement d'une ceinture verte qui serait composée à la fois des bois, des aires à protéger et d'espaces agricoles. Une ceinture verte est un élément structurant pour le paysage métropolitain ainsi que pour la protection de milieux naturels. Un tel concept de ceinture verte a efficacement été mis en place par plusieurs grandes agglomérations telles que Toronto et Londres dans la mesure où cette ceinture se situe dans une vision commune et à long terme.

Ce concept se concrétisera dans le cadre du plan d'action qui suivra l'adoption du PMAD. Il contribuera à la mise en réseau des principaux pôles de développement récréotouristiques, permettra une reconnaissance du Grand Montréal comme destination internationale possédant une qualité paysagère et patrimoniale exceptionnelle et mettra en valeur les éléments

de l'archipel. Le concept métropolitain contribuera également à augmenter la notoriété du Grand Montréal et sa fréquentation par une clientèle locale, québécoise, nord-américaine et internationale.

L'exemple du Vermont

L'État du Vermont est souvent cité comme un exemple où patrimoine et paysages sont devenus synonymes et contribuent significativement à l'attractivité du territoire.

Ces réseaux d'attraits et de circuits touristiques mettent l'accent sur la mise en valeur d'un patrimoine authentique et considéré unique en Amérique du Nord. En 2007, le Vermont (pop. : 600 000 hab.) a enregistré 14,3 millions de voyages annuels en provenance de l'extérieur ayant généré 1,6 G\$ en retombées économiques⁸⁵.

Pour en savoir plus...

Gris Orange Consultant Inc. (2011). *Le patrimoine d'intérêt métropolitain : une richesse pour la Communauté, des ensembles à offrir aux visiteurs.*

Critères 3.5.1

Identification des composantes du concept intégré de mise en valeur du milieu naturel, du milieu bâti et des paysages à des fins récréotouristiques

Les composantes du concept intégré métropolitain de mise en valeur du milieu naturel, du milieu bâti et des paysages à des fins récréotouristiques répondent aux trois critères suivants : la spécificité, le rayonnement et le caractère structurant, notamment en matière d'aménagement et d'environnement.

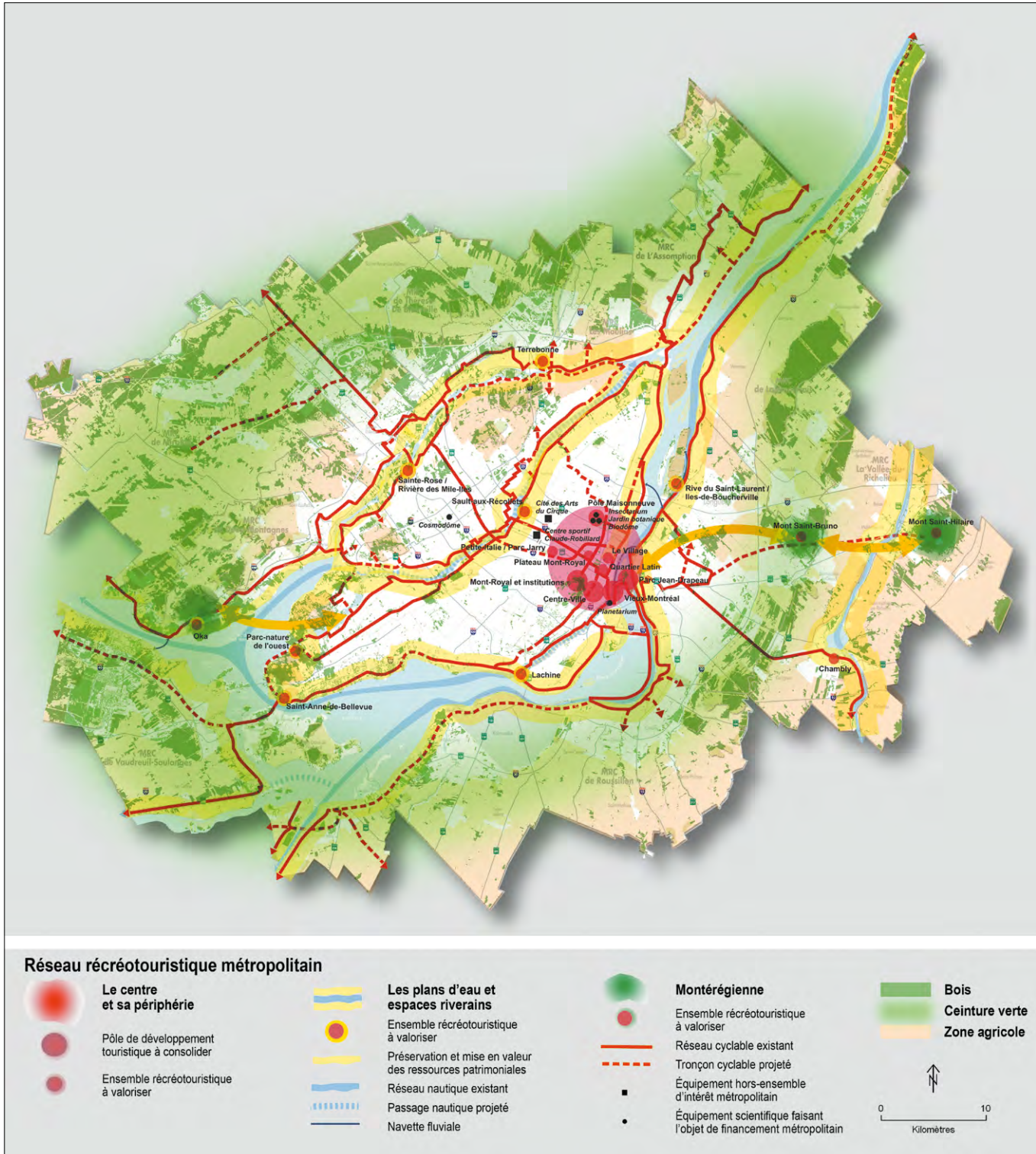
Sur le plan territorial, les composantes du plan portent sur les objets suivants :

- Le centre pour une valorisation de ses richesses patrimoniales, architecturales et des grands équipements culturels;
- Les pôles touristiques périphériques en vue de leur consolidation et de leur développement;
- Les plans d'eau et l'espace riverain pour une mise en valeur des potentiels récréotouristiques, paysagers et environnementaux;
- Les collines montérégiennes en vue de protéger leur environnement naturel et de maintenir un contact privilégié avec la population de l'ensemble du Grand Montréal;
- Les réseaux cyclables et navigables actuels et projetés;
- L'espace rural pour la richesse des paysages.

⁸⁴ Cette démarche intégrée a fait l'objet d'une étude spécifique sur le sujet en 2004. Voir en annexe : Communauté métropolitaine de Montréal, (2004) *Projet de Schéma métropolitain d'aménagement et de développement, Récréation et Tourisme*, rapport final, 37 pages et annexes.

⁸⁵ Vermont Department of Tourism, 2008

Carte 23 – Potentiel de développement récréotouristique métropolitain



Dans une perspective de complémentarité entre les divers documents de planification et dans un objectif de cohérence et de synergie des actions entre les divers partenaires, les composantes du concept intégré de mise en valeur des milieux naturels, bâtis et des paysages doivent être intégrées aux outils de planification des MRC et des agglomérations.

Les critères de spécificité, de rayonnement, de caractère structurant en matière d'aménagement et d'environnement doivent être repris par les MRC et les agglomérations afin de leur permettre de compléter le plan concept s'il y a lieu, notamment par l'intégration d'éléments et de sites complémentaires mettant en valeur les potentiels plus spécifiques de leur territoire.

Critères 3.5.2

Mise en valeur des composantes du concept intégré du milieu naturel, du milieu bâti et des paysages à des fins récréotouristiques

Sur la base du plan concept présenté au critère 3.5.1, les MRC et les agglomérations doivent tenir compte des critères suivants dans leurs outils de planification afin d'assurer la mise en valeur des composantes du concept :

- la consolidation de la vocation récréotouristique des ensembles d'intérêt métropolitain en favorisant simultanément la préservation des qualités patrimoniales et paysagères des lieux et le développement d'une masse critique d'attraits et de services;
- la mise en place des services de transport en commun et de transport actif;
- le développement du réseau cyclable et du réseau navigable métropolitains, ainsi que la multiplication des points de contact entre ces deux réseaux;
- l'augmentation des points d'accès à l'eau à des fins récréatives (mise à l'eau d'embarcations; activités récréatives en rive; aires d'accostage, etc.).

De plus, la contribution des MRC et des agglomérations à l'ensemble de cette démarche de planification et de mise en valeur devra tenir compte des grandes tendances relatives au développement de produits touristiques, telles que :

- L'approche multidestination;
- La recherche d' « authenticité »;
- Les voyages en train ou en bateau;
- Les randonnées cyclables et piétonnières.







3. Le plan d'action

La mise en œuvre de certains projets découlant du PMAD se fera par un plan d'action quinquennal. Ce plan précisera pour chaque orientation et chaque objectif les moyens retenus, les chantiers proposés, les projets prioritaires et l'échéancier.

Ce plan d'action sera élaboré à la suite de l'adoption du PMAD.



4. La mise en œuvre

Ce plan d'action est intimement lié à une collaboration étroite avec le gouvernement du Québec. Il est donc proposé de créer une Table Québec-Grand Montréal pour l'aménagement et le développement du territoire.

Cette table serait composée des représentants du comité exécutif de la Communauté et du ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, qui est responsable de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*.

Table Québec-Grand Montréal : assurer la mise en œuvre du PMAD

Comité exécutif de la CMM

Maire de Montréal et trois conseillers
 Maire de Longueuil
 Maire de Laval
 Un représentant des municipalités de la couronne Sud
 Un représentant des municipalités de la couronne Nord



MAMROT

Ministre
 Autres ministères selon les dossiers discutés

Mission

Assurer la mise en œuvre du PMAD

Objectifs

1. Encourager une meilleure concertation entre le gouvernement et les élus municipaux
2. Permettre au gouvernement et aux élus municipaux d'échanger sur les enjeux d'aménagement et de développement du territoire
3. Appuyer la CMM dans l'exercice de ses compétences en matière d'aménagement et de développement
4. Favoriser la cohérence et la coordination des interventions du gouvernement du Québec, de ses ministères et de ses mandataires sur le territoire du Grand Montréal

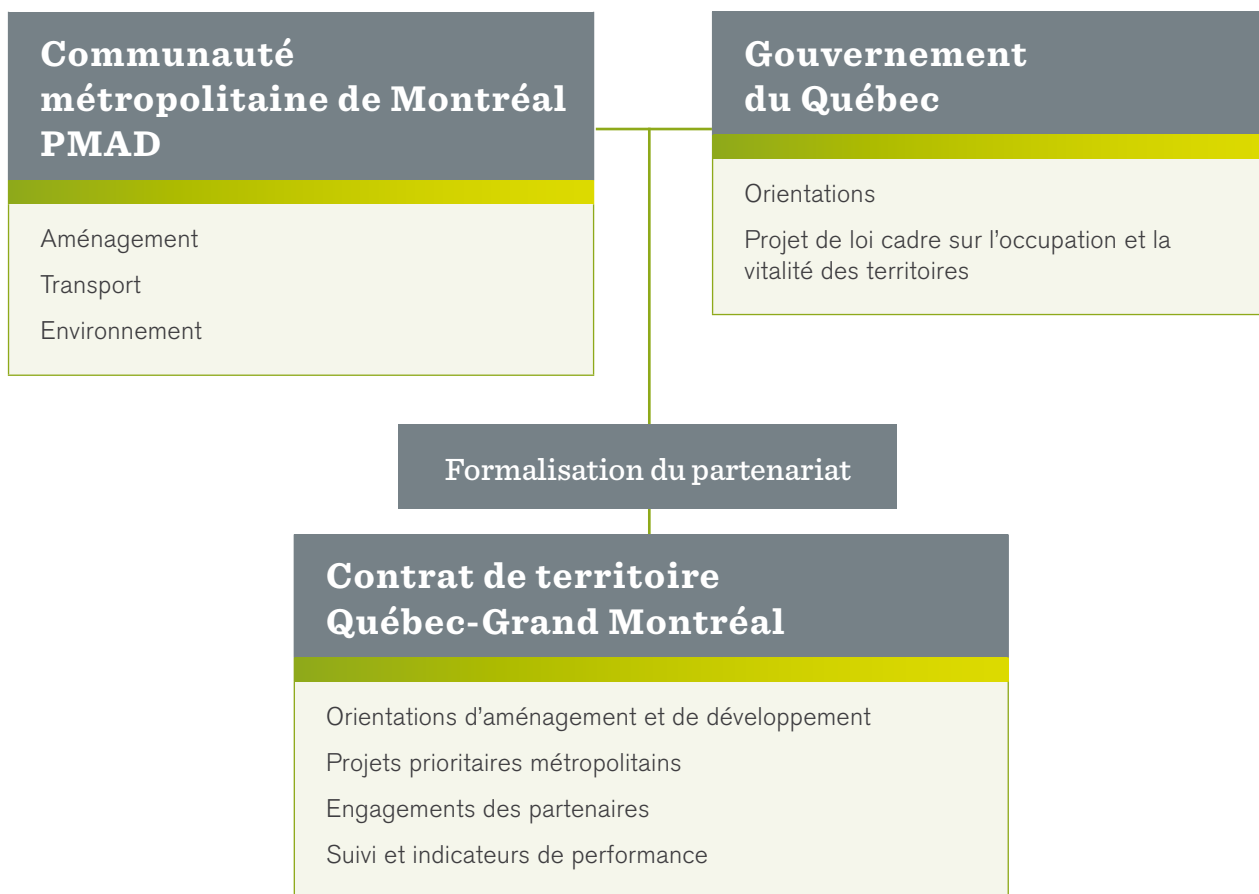
Ce mécanisme aurait pour mission d'assurer une plus grande coordination et concertation des actions gouvernementales et métropolitaines dans le cadre du PMAD. Plus précisément, cette table retiendra des projets prioritaires et structurants pour le Grand Montréal afin d'améliorer la compétitivité et l'attractivité dans une perspective de développement durable.

Trois comités techniques (aménagement, transport, environnement), relevant de la Table, pourraient être mis en place afin de soutenir la réalisation de ces projets.

Cette table devrait être mise en place dès l'adoption du projet de PMAD afin d'encourager une meilleure concertation entre le gouvernement du Québec et les élus municipaux sur l'occupation du territoire de la région métropolitaine de Montréal.

La Communauté a déjà signifié son intention d'entreprendre avec le gouvernement un contrat de territoire qui pourra reposer sur les projets prioritaires métropolitains.

Contrat de territoire Québec-Grand Montréal



Cette approche est d'ailleurs conforme au Cadre d'aménagement du gouvernement du Québec qui « agira comme point d'ancrage aux démarches respectives de mise en œuvre du cadre d'aménagement et du schéma d'aménagement de la Communauté (sic). À ce titre, ces démarches s'appuieront sur des ententes entre la CMM et le gouvernement, avec des engagements fermes quant à leur application » (p. 5 du Cadre d'aménagement).





5. Le suivi

La CMM doit se doter des outils visant à assurer le suivi et la mise en œuvre du PMAD et à évaluer les progrès réalisés concernant l'atteinte des objectifs qui y sont énoncés et la réalisation des actions qui y sont proposées. Le conseil doit adopter un rapport biennal sur ces sujets.

C'est dans le cadre de l'Observatoire Grand Montréal (observatoire.cmm.qc.ca), un espace de diffusion d'informations et de données sur le Grand Montréal, ses cinq secteurs et ses 82 municipalités, que la CMM mesurera les progrès en fonction des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

D'ores et déjà, l'Observatoire Grand Montréal contient une centaine d'indicateurs, classés en fonction de thèmes et de sous-thèmes. Les thèmes comprennent une catégorie sociodémographique ainsi que six autres catégories liées directement aux compétences de la CMM soit : l'aménagement, le transport, le développement économique, le logement, l'environnement et les équipements métropolitains.

À l'instar du tableau de bord du *Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles* (PMGMR), la CMM réalisera un tableau de bord du PMAD qui sera accessible aux citoyens et à l'ensemble des partenaires institutionnels de la Communauté. Il contiendra des indicateurs qui permettront d'évaluer les progrès du PMAD.

Ce tableau de bord du PMAD devra également soutenir les autorités concernées dans leur prise de décision afin d'ajuster leurs outils de planification.

Références

- ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL (2009). *Rapport annuel*.
- AECOM-TECSULT (2006). *Étude sur les générateurs de transport de marchandises dans la région de Montréal, 2006*. Étude réalisée pour le compte du ministère des Transports du Québec.
- ASSOCIATION CANADIENNE DU TRANSPORT URBAIN (2010). *Répertoire statistique sur les flottes et l'équipement à bord du transport en commun. Données d'exploitation 2009*. 155 p.
- CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN (2004). *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. Étude réalisée en collaboration avec la firme SECOR Conseil*. http://www.ccm.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf.
- COMMISSION DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES, DE L'ÉNERGIE ET DES RESSOURCES NATURELLES (2010). *Journal des débats de la Commission de l'agriculture, des pêcheries, de l'énergie et des ressources naturelles*, 5 novembre 2010, Vol. 41, No 59.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2003). *Règlement de contrôle intérimaire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 22 p. et annexes.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2004). *Les paysages métropolitains, Rapport final*. 29 p.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2005). *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal attractive, projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*, 132 p. et annexes.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2008). *Rapport du comité technique métropolitain sur les éléments de contenu du nouvel outil métropolitain dans le suivi de la résolution CC08-022 du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 22 p.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2009). *Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain et dans l'axe du boulevard Taschereau*.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2009). *Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec*, 13 p.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). *Plan de développement économique 2010-2015*, 50 p.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). *Portrait des émissions de GES sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, Rapport réalisé par AECOM-TECSULT, 199 p.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). *Rapport de consultation des MRC et des CIT des couronnes Nord et Sud*.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2010). « Portrait du Grand Montréal », édition 2010, *Cahiers métropolitains*, numéro 1, 52 p.
- CONSEIL DE LA SCIENCE ET DE LA TECHNOLOGIE (2010). *L'innovation dans la chaîne logistique des marchandises*. Ministère des Transports du Québec (2009). *Politique 2009-2014 sur le transport routier des marchandises*.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (1994). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire*.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (1995). *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Pour un aménagement concerté du territoire. Document complémentaire*. 31 p. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/orientations-gouvernementales/presentation/>.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2001). *Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, 143 p.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*, 173 p.
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC (2009). *Quelle cible de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 ? Le Québec et les changements climatiques*. 16 p.
- HURTUBISE, Jules (2008). *Évolution du marché de la construction résidentielle et perspectives probables*, Communauté métropolitaine de Montréal.
- HYDRO-QUÉBEC. *Plan d'action d'Hydro-Québec en matière d'électrification des transports*. [en ligne]. <http://www.hydroquebec.com/electrification-transport/plan-action.html>.
- KAMAL-CHAOUI, Lamia (2009). « Compétitivité des villes et changements climatiques ». Dans *Les Cahiers de l'IAU*, p. 51-54.

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

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2007). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013*. 83 p. http://www.mddep.gouv.qc.ca/developpement/strategie_gouvernementale/strat_gouv.pdf.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES, DES RÉGIONS ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (2010). *La prise de décision en urbanisme* » [en ligne]. <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/planification-des-infrastructures-et-des-equipements/>.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2009). *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de références 2003*.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (2008). *Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides*, 68 p.

MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE (2006). *L'énergie pour construire le Québec de demain. La stratégie énergétique du Québec 2006-2015*. 119 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000). *Plan de gestion des déplacements. Pour une décongestion durable*. 81 p. http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/ministere/ministere/plans_transport/montreal_plan_gestion_deplacements.

Organisation de coopération et de développement économiques (2004). *Examen territorial de la région métropolitaine de Montréal*, 196 p.

SECRÉTARIAT DE LA CONVENTION SUR LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE, Programme des Nations Unies pour l'environnement. www.cdb.int.

VILLE DE LAVAL (2009). *Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt*, 32 pages et annexes. http://www.ville.laval.qc.ca/wlav2/docs/folders/portail/fr/administration/grandes_politiques/document/politique_milieu_naturel_4_novembre.pdf.

VILLE DE LONGUEUIL (2005). *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels – Une vision à partager*, 12 p. http://www.longueuil.ca/vw/asp/attachements/MESSAGES-MSG_FICHIER-10054-5.PDF.

VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels*, 35 p. <http://www.glslicities.org/Montreal%20waterfront.pdf>.

VILLE DE MONTRÉAL (2007). *Le réseau bleu, Premier plan concerté de mise en valeur des rives de l'agglomération de Montréal à des fins socio-récréatives*, 38 p.

VILLE DE MONTRÉAL (2008). *Plan de transport*.

VILLES DE LAVAL, DE LONGUEUIL et DE MONTRÉAL (2009). *Protocole d'entente sur les prolongements du réseau métropolitain de métro*, p 6.

Annexe

Tableau de concordance entre la loi et les trois orientations proposées

Les orientations proposées	Projet de loi 58 sanctionné le 2 juin 2010
1. Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables (aménagement)	<ul style="list-style-type: none">• La définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;• La définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace;• l'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;• Le <i>Plan métropolitain d'aménagement et de développement</i> doit, en appui aux orientations, aux objectifs et aux critères qu'il définit à ce titre, délimiter tout périmètre métropolitain;• L'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour celle-ci, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité;• La mise en valeur des activités agricoles;• L'identification de toute partie de territoire de la Communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs MRC, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique et de bien-être général.
2. Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants (transport)	<ul style="list-style-type: none">• La planification du transport terrestre;• L'identification de toute partie du territoire de la Communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
3. Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur (environnement)	<ul style="list-style-type: none">• La protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages.



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