

Ville de Mont-Saint-Hilaire
***Mémoire sur le second projet du Plan
métropolitain d'aménagement et de
développement révisé (PMADR)***



Décembre 2024

Introduction

Le présent mémoire découle d'un exercice de réflexion et de discussion mené par des membres du conseil municipal de la Ville de Mont-Saint-Hilaire et par des professionnels du *Service de l'aménagement du territoire et de l'environnement*. Le mémoire expose les préoccupations politiques et administratives face au second projet de PMADR et s'inscrit à la fois en solidarité avec les autres banlieues, en particulier celles de la couronne sud, et dans les particularités du territoire hilairemontois. Ainsi, la Ville de Mont-Saint-Hilaire, dont le périmètre urbain est principalement situé entre la rivière Richelieu et le mont Saint-Hilaire, fait face à deux pressions inverses. D'un côté, le puissant souhait d'offrir un milieu de vie durable, agréable et accessible anime la Ville, ce que l'adoption récente de la *Politique habitation et abordabilité* confirme. Cependant, de l'autre côté, une forte volonté s'exprime dans la population afin de protéger le patrimoine culturel et les paysages ainsi que de conserver les milieux naturels du territoire hilairemontois. En particulier, l'attachement à la colline montréalaise locale, que ce soit ses réserves naturelles privées et municipales ou son piémont, guide largement l'implication et la mobilisation de nombreux acteurs locaux.

L'exercice vise conséquemment à informer et nourrir le processus de rédaction et de révision du projet de PMADR en prévision de l'adoption d'une version finale en 2025. Le présent document s'articule donc autour de la structure du PMADR, notamment afin d'en faciliter la lecture.



Au gré des saisons, du feuillage changeant et des glaces en mutation, le mont Saint-Hilaire domine le paysage hilairemontois et la rivière Richelieu l'anime d'une force en constant mouvement.

Orientation 1 — Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

Commentaires généraux sur l'orientation 1 :

Alors que la mise en contexte parle d'un « cadre bâti compact et dense aux abords des principaux points d'accès du réseau métropolitain de transport », nous notons que la grande majorité des mesures visent en pratique la densité, parfois au détriment de la compacité. Ainsi, les seuils minimaux hors PIAT paraissent élevés et ne semblent pas cohérents avec une intention de concentrer 70 % des nouveaux logements dans les PIAT ou avec la volonté de favoriser une densification douce. Cet enjeu est exploré davantage dans nos commentaires sur l'objectif 1.2 et le critère 1.2.1.

Par ailleurs, les objectifs et mesures visant à favoriser la mixité fonctionnelle sont théoriquement pertinents, mais nous craignons que la concentration de logements et d'emplois sans bonification marquée du transport collectif augmente inéluctablement la congestion automobile. Cette inquiétude est expliquée plus en détail dans nos commentaires sur l'orientation 2.

Objectif 1.2 « Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain »

Dans le contexte de Mont-Saint-Hilaire, l'objectif de concentrer 70 % des logements dans les secteurs PIAT est trop bas. Ainsi, la répartition de la densité se frappe à des contraintes physiques (ex. congestion, relief), paysagères (ex. piémont de la colline montérégienne) et sociales (ex. acceptabilité). En conséquence, le plus grand potentiel de développement se trouve dans l'aire TOD et le plus grand potentiel de redéveloppement, notamment par les remembrements de lots sous-utilisés, se concentre principalement dans le corridor de transport du boulevard Sir-Wilfrid-Laurier. En d'autres termes, à Mont-Saint-Hilaire, une cible de 80-90 % de logements dans les secteurs PIAT paraît beaucoup plus crédible, au moins dans un horizon de 20 ans.

Ce faisant, le PMAD devrait prévoir clairement la possibilité de « permuter » la densité des secteurs hors PIAT vers les secteurs PIAT lorsque le contexte des milieux hors PIAT ne se prête pas à l'atteinte des objectifs de densité. La possibilité de faire cette permutation pourrait être liée à la démonstration que les seuils supérieurs dans les secteurs PIAT compensent les seuils réduits dans les secteurs hors PIAT au point que le nombre de logements potentiels sur le territoire de la municipalité est équivalent ou supérieur.

Cette possibilité de permutation à Mont-Saint-Hilaire est vitale pour trois raisons. En premier lieu, les axes de mobilité active et collective se concentrent presque uniquement dans le secteur PIAT. En deuxième lieu, la répartition des espaces à développer et à redévelopper dans les secteurs hors PIAT est relativement dispersée et ne permettrait pas le développement d'un nouveau quartier cohérent. En troisième lieu, la grande majorité des quartiers hors PIAT ont une densité qui varie de 4 à 12 logements à l'hectare. En conséquence, tout développement dense dans un secteur hors PIAT hilairemontais constitue une forme « d'étalement dense » qui représenterait inévitablement une augmentation de la congestion routière, au moins à court et moyen terme. En outre, l'atteinte du seuil de 42 logements à l'hectare ne peut pas réalistement passer par une densification « douce ». Même bien modulée, une densité supérieure au milieu d'insertion par une marge de 30 ou 35 logements à l'hectare créera immanquablement une rupture d'échelle, ce qui risque fortement de renforcer le sentiment anti-densité déjà très fort dans une partie de la population hilairemontaise.

Sur le second point, nous devons souligner le fait que les mobilisations citoyennes « anti-densité » et *NIMBY (Not In My Back Yard)* ont marqué la politique locale dans les dernières années. Cette opposition s'est en particulier cristallisée contre le développement du secteur urbain du chemin de la Montagne et celui du secteur *Flanc nord*, alors que ce dernier se trouve pourtant dans le corridor de transport et dans l'aire TOD. La Ville et le conseil se sont alors retrouvés coincés entre deux forces opposées. Les conflits politiques, invectives publiques et sagas judiciaires (voir notamment [ce jugement](#)) ont ébranlé la Ville et la population de Mont-Saint-Hilaire. Nous craignons qu'une densité mal intégrée et mal placée augmente l'hostilité face à cette dernière, au risque de développer un mouvement *BANANA (Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anyone)* qui pourrait devenir un obstacle au développement d'une offre résidentielle diversifiée, abordable et adéquatement située.

À noter que, même sans appliquer des seuils élevés dans les secteurs hors PIAT, la possibilité d'autoriser les bifamiliales et les UHA(D) de plein droit dans tous les quartiers d'unifamiliales desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout pourrait être une exigence du PMADR afin d'encourager une réelle densification douce, sans créer une pression forte et soudaine dans les quartiers existants.

Critère 1.2.1 « Définition des seuils minimaux de densité résidentielle »

Nous souhaitons tout d'abord saluer l'ajout du libellé suivant : « La CMM demande aux MRC et agglomérations de soustraire à l'application des seuils de densité les territoires des collines Montérégiennes et de leurs piémonts qu'elles auront identifiés au critère 3.4.1. », ainsi que la modification liée au critère 3.4.1.

Avec la collaboration de la MRC de la Vallée-du-Richelieu, ces ajouts devraient ainsi permettre d'exclure le piémont du mont Saint-Hilaire de l'application des seuils de densité. Cet exercice servira principalement à éviter des intrusions, loin des dessertes de transport collectif, dans certains espaces paysagers et naturels sensibles à proximité de cette colline montérégienne.

Nous sommes également très heureux des modifications apportées au critère 1.2.1, entre le premier et le deuxième projet, afin de préciser plus clairement que l'exercice de répartition des densités doit être fait à l'échelle régionale, puisqu'une telle approche permet une rationalisation de la densité beaucoup plus flexible et adaptée. Après tout, la répartition des densités à l'échelle régionale sera très importante, y compris en dehors du piémont à Mont-Saint-Hilaire, au risque de faire face à une pression immobilière problématique dans des secteurs dont les services et les réseaux de mobilité ne peuvent pas être mis à niveau. Cependant, comme nous le mentionnons dans nos commentaires sur l'objectif 1.2, nous tenons à rappeler qu'un mécanisme complémentaire de permutation de la densité des secteurs hors PIAT vers les secteurs PIAT devrait également être clairement prévu.

Enfin, est-ce que la carte de l'inventaire des espaces à redévelopper et développer produite par la CMM, mentionnée au PMADR, est ou sera rendue disponible aux municipalités ?

Exceptions pour des projets en cours ? L'exemple de l'aire TOD de Mont-Saint-Hilaire

Le développement des terrains vacants dans l'aire TOD de Mont-Saint-Hilaire fait l'objet de discussions depuis de nombreuses années et plusieurs exercices techniques (ex. étude du couvert forestier, plans préliminaires) et de planification, dont un PPU et plan directeur, ont été produits. Ces démarches ont inclus des frais importants, à la fois pour la Ville et pour les propriétaires privés. Cependant, tous ces préparatifs visent une densité qui devrait être inférieure à 100 logements à

l'hectare, notamment afin de préserver une canopée mature. En conséquence, est-ce qu'il serait possible de prévoir une exception au PMADR pour l'application des seuils minimaux lorsqu'une planification particulière a déjà été réalisée ou quand des protocoles d'entente visant la mise en œuvre des projets ont été signés ou lorsque des approbations ont été données par résolution ?

Critère 1.3.2 « Identification de mesures favorisant le logement social et abordable »

La Ville de Mont-Saint-Hilaire accueille favorablement les modifications apportées entre le premier projet et le deuxième projet. Elle est impatiente de pouvoir participer à une réflexion régionale sur la bonification de l'offre en logements sociaux et abordables, notamment en s'appuyant sur la présence sur son territoire de plusieurs immeubles appartenant à l'Office régional d'habitation et à un OBNL de logement social.

Objectif 1.4 « Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal », sous-section « Renforcer l'autonomie alimentaire »

Dans le but de renforcer l'autonomie alimentaire et encourager l'agriculture urbaine, le PMADR pourrait-il prévoir que certains terrains dans les périmètres urbains puissent être utilisés à des fins agricoles ? Nous pensons notamment à une ferme maraîchère de petite superficie (ex. permaculture) pour laquelle le prix des terres en zone agricole est prohibitif. Cependant, il faudrait prévoir une mesure d'exemption des seuils de densité pour les superficies utilisées à des fins agricoles, afin de réduire le conflit entre mise en culture et développement urbain. À titre d'exemple, une telle possibilité aurait peut-être permis d'offrir une alternative agricole sur certaines superficies du secteur urbain du chemin de la Montagne (voir [le PPU adopté en juin 2022](#)).

Critère 1.4.2 « Réduction de 10 % de la superficie globale des terres en friche et inutilisées à des fins agricoles à l'échelle du territoire agricole métropolitain »

Le PMADR mentionne le *Règlement sur les exploitations agricoles* (REA) sans offrir de solutions crédibles à court terme. La réalisation de ce critère est donc incertaine dans les circonstances, notamment parce que les cultures maraîchères autorisées demeurent généralement peu rentables en zone agricole, en raison d'un coût élevé de production et d'une faible marge de profit face au fort prix des terrains. La CMM devrait conséquemment faire des représentations pour encourager l'évolution du régime provincial et l'amélioration des pratiques agricoles. Dans le premier cas, la demande pourrait être que le REA prévoie des exceptions au régime d'interdictions. Par exemple, un projet agricole pourrait être autorisé exceptionnellement à la condition qu'il soit démontré, rapport d'agronome à l'appui, que la production de phosphore est limitée ou contrôlée. Dans le deuxième cas, il apparaît important d'encourager l'amélioration des pratiques agricoles au-delà des rives, qui sont présentement les seuls éléments spécifiquement visés au PMADR (critère 3.1.5). Après tout, les fossés agricoles drainent de grandes superficies et l'adoption de pratiques agricoles durables sur les champs qu'ils traversent est essentielle pour améliorer la qualité de l'eau et protéger adéquatement les milieux hydriques. Sans réduire les apports de phosphore liés aux pratiques actuelles, une réutilisation massive des friches paraît contre-productive.

Carte 14 « Classification du réseau ferroviaire »

La carte 14 indique un segment « de triage » à Mont-Saint-Hilaire. Pourtant, dans un jugement récent, le juge Mark Phillips « DÉCLARE que les installations situées sur les lots 2 815 255, 2 815 257, 2 815 258 et 2 815 259 ne correspondent pas à la définition de “gare de triage” (...) » ([Deragon c. Ville de Mont-Saint-Hilaire — 2023 QCCS 3335](#)). Ce faisant, considérant que le PMADR n’impose pas de respecter des normes spécifiques autour des emprises ferroviaires, est-ce que cela signifie que le nouveau cadre régional pourra ou devra prévoir une distinction entre une gare de triage de marchandises et une gare de triage de passagers ?

Orientation 2 — Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurants soutenant la mobilité durable

Commentaires généraux

La région métropolitaine est de plus en plus polycentriste et, malgré l'importance relative du centre-ville de Montréal, plusieurs pôles d'emplois, d'activités et de milieux de vie se sont déployés ailleurs. En conséquence, la logique de mobilité à l'échelle métropolitaine doit être revue, en quittant une approche purement pendulaire vers le centre et en améliorant l'offre entre les divers pôles métropolitains. Notamment, les trains de passagers doivent être bidirectionnels afin d'offrir une plus grande flexibilité aux usagers, par exemple pour favoriser les déplacements qui ne sont pas liés au travail (ex. loisir, magasinage, rendez-vous médical) ou pour permettre aux travailleurs de Montréal, de Laval et de Longueuil d'utiliser le transport collectif pour travailler dans les couronnes. L'offre interrégionale entre les milieux de vie et les milieux d'activités doit également être bonifiée. Entre autres, dans la couronne sud, l'amélioration des liens ouest-est est fondamentale pour réduire la dépendance à l'automobile. Nous comprenons que les financements sont limités, mais à défaut d'une bonification de la mobilité collective, au moins dans les secteurs PIAT, la densification mènera inévitablement à une augmentation de la congestion routière.

Problématique de mobilité collective : exemples de Mont-Saint-Hilaire

Récemment, les lignes d'autobus régulières ont été remplacées sur la majorité du territoire hilairemontois par un service à la demande. La couverture, même dans l'aire TOD, est extrêmement limitée, alors que les dernières lignes régulières sont sur le boulevard Sir-Wilfrid-Laurier, à une distance de marche dépassant largement les 15 minutes depuis la majorité des quartiers de l'aire TOD. Par ailleurs, la fréquence de passage en dehors des heures de pointe est réduite, ce qui ne permet pas de répondre aux besoins courants. Pourtant, les déplacements pour les loisirs, le magasinage et d'autres motifs, qui impliquent souvent des déplacements hors heures de pointe, représentaient 34 % des déplacements lors de l'enquête origine-destination de 2018.

Désengagement provincial

Le gouvernement provincial a une approche peu ambitieuse vis-à-vis le transport collectif (voir cette [déclaration](#)), alors que le poids et la grosseur des véhicules augmentent constamment. Ce faisant, la crédibilité des objectifs d'arrimage entre l'aménagement du territoire et la mobilité est affectée d'un contexte sociopolitique défavorable qui semble passablement ignoré dans le PMADR. Nous encourageons la CMM à prévoir des exercices d'information et d'éducation auprès de la population, et de représentation auprès des gouvernements, sur la question de la mobilité durable.

Autopartage

Puisque l'amélioration de l'autopartage présente plusieurs avantages, est-ce qu'un fonds métropolitain pourrait être prévu afin d'encourager ou de soutenir les initiatives associées ? À l'image d'autres programmes de subvention, une municipalité pourrait engager un certain pourcentage en échange d'un financement métropolitain pour soutenir des projets en ce sens.

Orientation 3 — Un Grand Montréal avec un environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial protégé et mis en valeur

Commentaires généraux sur l'orientation 3

Bien que les intentions de l'orientation 3 soient extrêmement pertinentes, la portée des objectifs et critères visant la mise en œuvre semble insuffisante en comparaison.

En premier lieu, le projet de PMADR a tendance à favoriser la quantité plutôt que la qualité en visant la protection, ou même seulement l'identification, d'une superficie représentant 30 % du territoire métropolitain. Pourtant, identifier un espace sur une carte ou une liste est non seulement loin d'être suffisant pour assurer le maintien des écosystèmes qui s'y trouvent, mais cette identification n'est pas nécessairement liée à la qualité des écosystèmes. À titre d'exemple, à Mont-Saint-Hilaire, une partie des corridors forestiers métropolitains visent des parties urbanisées qui ont perdu leur valeur écologique à la suite d'insertions dans le piémont nord au début des années 2000 et 2010.

En deuxième lieu, nous notons que l'importance de la connectivité est largement sous-estimée, alors que la protection de 30 % du territoire est insuffisante si ces espaces conservés ne sont pas liés. Les écosystèmes naturels sont des ensembles ouverts et dynamiques qui ont besoin d'échanges et de mouvement pour prospérer. D'une part, il faudrait donc prévoir un mécanisme qui favorise la création de corridors de déplacement, notamment par le verdissement des espaces agricoles dans les secteurs clés de connectivité (ex. bandes riveraines, haies brise-vent, recours accru à l'agroforesterie, etc.). D'autre part, pour les secteurs névralgiques de connectivité longue distance (migration des niches écologiques), il serait vital de considérer l'établissement de larges corridors de connectivité et de réduire les fractures. Nous comprenons la complexité de cet enjeu, face à une multiplicité d'acteurs et d'usages, mais ne pas le considérer reviendrait à mettre en place une demi-mesure; la protection statique de morceaux épars sur le territoire ne permettra probablement pas d'arrêter l'effondrement de la biodiversité. À titre d'exemple, plusieurs études récentes (exemples [dans le sud du Québec](#) ou [dans le secteur entre les Adirondacks et les Laurentides](#)) indiquent que la connectivité écologique est généralement rompue lorsque les superficies naturelles représentent moins de 50 % d'un territoire. Ce faisant, à défaut d'une cible de conservation de 50 % du territoire, le PMADR devrait viser une cible de superficies *connectées* représentant 30 % du territoire métropolitain (voir notamment [cette publication du Service canadien de la faune](#)).

En troisième lieu, les moyens concrets pour atteindre les objectifs de conservation semblent peu nombreux. À part la mention de la *Trame verte et bleue*, qui est hautement pertinente, mais dont la portée est limitée, nous notons que peu d'outils pratiques sont proposés dans le PMADR. Nous nous questionnons sur la possibilité de s'inspirer du « Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole » en proposant un programme similaire pour les municipalités protégeant activement une grande partie de leur territoire. Ce programme pourrait par exemple prévoir des compensations pour les municipalités qui ont une proportion d'au moins 30 % de leur territoire qui est visée par des mesures de protection concrètes. Après tout, ces espaces, bien que constituant une immense richesse collective, représentent pour une municipalité plus de coûts (ex. gestion des EEE(IP), restauration écologique, activités d'interprétation, aménagement de chemins pour canaliser le passage des visiteurs) que de revenus (ex. peu ou pas de taxes foncières).

Commentaire sur « Les espèces exotiques envahissantes »

Le terme utilisé dans la classification standardisée des menaces du MELCCFP, inspiré de celle de l'IUCN, est maintenant « espèces exotiques envahissantes et indigènes problématiques ». Cette notion reconnaît ainsi que certaines espèces indigènes, comme les cerfs de Virginie, peuvent causer des dommages importants, en particulier dans le cadre du dérèglement des écosystèmes qui brise les équilibres « normaux ».

Commentaire sur « Une vision nature concrétisée par la Trame verte et bleue du Grand Montréal »

Dans l'intervention « La renaturalisation d'espaces vacants ou sous-utilisés, incluant les anciens golfs, les anciennes carrières et sablières ainsi que les emprises publiques », nous invitons la CMM à remplacer le terme « renaturalisation » par le terme « restauration (écologique) » ou « végétalisation », selon les contextes. Ainsi, la notion de « naturalisation » a un sens spécifique en biologie, soit la capacité d'une espèce à s'adapter à un nouveau milieu, et l'utilisation de « renaturalisation », qui est par ailleurs un anglicisme, risque de créer de la confusion (voir [le site de l'OQFL pour les détails](#)).

Par ailleurs, il paraît important de souligner plus clairement l'importance de créer des milieux naturels variés et complémentaires qui ne se limitent pas aux boisés, mais incluent aussi les friches et prairies. La mixité des écosystèmes sur un même territoire est aussi vitale que le nombre d'espaces de conservation. Après tout, les espaces non forestiers sont des habitats et espaces de reproduction pour nombres d'insectes, d'oiseaux et de petits mammifères, mais leur importance est régulièrement sous-estimée.

Critère 3.1.5 « Identification des rives et du littoral »

Nous accueillons avec enthousiasme l'annonce que la délimitation de la crue de récurrence 2 ans sera disponible, considérant qu'elle constitue la limite du littoral et permet de délimiter une rive. En revanche, est-ce que la cartographie inclura des cotes ou est-ce que des cotes par « chainage » pourront être fournies de manière complémentaire ? Ainsi, bien qu'une carte sans cote demeure un outil fondamental de repérage, une carte avec des cotes ou une liste de cotes par « chainage » facilitent le travail d'application, puisque la cote représente une donnée beaucoup plus agile. En effet, une cote permet de prendre en compte les interventions, légales ou illégales, qui auraient modifiées le relief des terrains riverains, alors que les arpenteurs-géomètres peuvent faire des relevés plus précis et, en s'appuyant sur ces cotes, identifier clairement, pour chaque terrain, les limites réelles associées aux milieux hydriques (littoral, rive, zones inondables).

Critère 3.2.1 « Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain »

Nous proposons d'ajouter l'élément suivant à la liste de composantes naturelles d'intérêt : « Une friche identifiée dans l'Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les Basses-terres du Saint-Laurent ».

En lien avec notre commentaire général sur la question, il pourrait être intéressant de suggérer aux MRC et agglomérations d'intégrer des mesures favorisant la connectivité écologique à leurs outils de planification régionale. Cela pourrait être fait sous forme de demande ou d'invitation dans le PMADR, selon la priorité que la CMM souhaite donner à cette question. À titre d'exemple, une telle mesure

pourrait être de prévoir le maintien d'une large bande boisée en bordure de tout terrain situé dans un milieu naturel d'intérêt métropolitain ou régional.

Par ailleurs, la CMM pourrait inviter les MRC et agglomérations à prévoir à leur SAD des mesures contribuant à la protection formelle des milieux naturels d'intérêt métropolitain (inspiré du critère 1.3.4 concernant le logement social et abordable). Ces mesures peuvent prendre la forme d'initiatives régionales ou d'exigences destinées aux municipalités. À titre d'exemple, en restant dans le cadre des compétences municipales, les moyens peuvent comprendre l'instauration de stratégies ou de programmes de réserve foncière, de cession ou d'acquisition d'immeubles ou de terrains à des fins de projets de conservation. Il pourrait également inclure l'adoption d'un règlement permettant de se prévaloir d'un droit de préemption pour acquérir en priorité des immeubles ou des terrains afin de créer des espaces de conservation ou d'interprétation.

Objectif 3.4 « Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain », encadré 31 « La pollution lumineuse »

Bien que la pollution lumineuse soit effectivement un enjeu paysager, elle a également un impact sur les écosystèmes naturels. Ce faisant, il serait bien que le contrôle de l'éclairage soit aussi mentionné comme outil de protection des milieux naturels.

Critère 3.5.1 « Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain »

Le titre du critère vise le patrimoine bâti, mais la carte 31 identifie le mont Saint-Hilaire comme un « ensemble patrimonial de portée métropolitaine ». Est-ce possible que ce critère devrait viser la protection du patrimoine d'intérêt métropolitain au sens large (ex. mobilier, bâti, immatériel, naturel, paysager) plutôt qu'uniquement le patrimoine bâti ?

Conclusion

En somme, fidèle à la [vision stratégique](#) qu'elle a choisie, la Ville de Mont-Saint-Hilaire apprécie les intentions du PMADR et est certaine qu'une planification métropolitaine ambitieuse est le cadre parfait pour « [d]evenir un exemple de ville responsable, cohérente et écologique, au service de la collectivité ». Après tout, bien qu'elle ne soit qu'une des 82 municipalités locales de la CMM, la Ville de Mont-Saint-Hilaire se démarque par ses engagements proactifs dans le cadre des objectifs métropolitains, notamment par ses efforts de consolidation du réseau de mobilité active et par ses investissements soutenus pour la conservation des milieux naturels au pourtour de la colline montréalaise du mont Saint-Hilaire (ex. achats de boisés, servitudes de conservation, aménagement de sentiers, lutte au EEEIP).



Extrait de la « Planification stratégique visionnaire 2023-2028 » de la Ville de Mont-Saint-Hilaire