

pm  
ad



Plan métropolitain  
d'aménagement et  
de développement

PROJET DE  
PMAD RÉVISÉ

# AGIR ENSEMBLE POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE

ADOPTÉ,  
NON EN VIGUEUR



Communauté  
métropolitaine  
de Montréal

## NOTE AU LECTEUR

Le présent document constitue le second projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il s'agit d'un projet visant la consultation formelle de la population du Grand Montréal, des MRC et agglomérations que compte la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Il est issu des travaux menés par la commission spéciale sur la révision du PMAD, avec le soutien d'une table technique conduite par l'équipe d'expert-es de la CMM, et fait suite à une première ronde de consultation des MRC et agglomérations de la région métropolitaine, des MRC limitrophes ainsi que le ministère des Affaires municipales effectuée sur la base d'un avant-projet de PMAD révisé.

Il prend également en considération les plans et politiques gouvernementales ainsi que les nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire adopté par le gouvernement du Québec le 22 mai 2024.

Il est entendu que l'identification des territoires des Premières Nations sur les cartes de la CMM vise à localiser ces communautés. Pour obtenir davantage d'information sur les droits des peuples autochtones ainsi que sur la délimitation spécifique des réserves et des territoires provisoires, veuillez consulter le site Web de la communauté des Premières Nations concernée ou celui du gouvernement du Canada.

Dans l'objectif d'assurer la cohérence entre les différents documents de planification territoriale, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) prévoit des règles de conformité permettant de réaliser la concordance entre les objectifs formulés au PMAD et le contenu des schémas d'aménagement et de développement des municipalités régionales de comté (MRC) et agglomérations. Afin de faciliter cet exercice, deux formulations et une mise en forme sous format d'étiquette ont été utilisées, soit :

---

La **CMM demande** ...

Cette mention, surlignée en rouge pour en assurer le repérage, identifie les éléments qui devront être inclus au schéma d'aménagement et de développement pour les fins de concordance, avec ou sans adaptation.

---

La **CMM invite** ...

Cette mention, mise en relief par la couleur de l'orientation dans laquelle elle se trouve, identifie une suggestion qui est non obligatoire pour les fins de concordance.



## AVANT-PROPOS

Conformément à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adopte et maintient en vigueur un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) sur son territoire. Le PMAD définit des orientations, des objectifs et des critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal, un territoire de plus de 4 370 km<sup>2</sup> regroupant 82 municipalités, dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durables du territoire.

Le contenu de ce plan, précisé par la LAU, porte sur huit objets, soit :

- La planification du transport terrestre.
- La protection et la mise en valeur des milieux naturels et bâtis 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 premier PMAD est entré en vigueur en mars 2012. La LAU prévoit le début de sa révision périodique obligatoire à la date du cinquième anniversaire de son entrée en vigueur.

Dès l'amorce de ce processus de révision, et durant la période transitoire menant à l'adoption d'un PMAD révisé, des règlements de contrôle intérimaire (RCI) peuvent être adoptés pour restreindre ou régir la réalisation de nouveaux projets de lotissement, de construction ou de nouvelles utilisations du sol. Ce contrôle permet de s'assurer que les efforts de planification consentis ne seront pas rendus vains par la réalisation de projets qui compromettraient la portée des orientations, des objectifs et des critères en voie d'être adoptés.

Depuis l'amorce de la période de révision du PMAD, la CMM a ainsi adopté les trois RCI suivants :

- RCI n°2019-78 concernant les plaines inondables et les territoires à risque d'inondation.
- RCI n°2022-96 concernant les milieux naturels.
- RCI n°2022-97 concernant les secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Ces règlements peuvent être consultés sur le site de la CMM : <https://cmm.qc.ca/documentation/reglements/>



La LAU précise les étapes requises devant mener à l'entrée en vigueur d'un PMAD révisé soit :

- L'adoption, par un vote à la majorité simple du conseil de la CMM, d'un premier projet de PMAD révisé (PPPMADR).
- Le dépôt du PPPMADR pour avis au gouvernement et aux organismes partenaires<sup>2</sup> qui disposent respectivement de 180 jours et de 120 jours pour émettre leur avis.
- L'élaboration d'un second projet de PMAD révisé (PPMADR) soumis pour consultation publique dans chacun des cinq secteurs de la CMM et transmis aux organismes partenaires qui disposeront de 120 jours pour émettre leur avis sur le document et, enfin;
- La production d'un PMAD révisé final accompagné de l'adoption d'un règlement, à la majorité des deux tiers des voix exprimées par le conseil de la CMM, édictant le PMAD révisé.

Le PMAD révisé entre en vigueur le jour de la notification à la CMM de l'avis du ou de la ministre selon lequel il respecte les orientations gouvernementales en matière d'aménagement ou en l'absence de tout avis du ou de la ministre dans le délai prescrit, à l'expiration de ce délai. Rappelons que la CMM est plus spécifiquement visée par le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, adopté en 2001, et un addenda modifiant ces orientations, adopté en 2011. Par ailleurs, le gouvernement du Québec a adopté de nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire le 22 mai 2024. Les travaux de révision du PMAD, ici présenté, s'inscrivent dans ces nouvelles lignes directrices qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2024<sup>3</sup>.

Dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du PMAD révisé, le conseil d'une municipalité régionale de comté (MRC) ou d'une agglomération dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la CMM doit adopter un règlement de concordance sur le plan métropolitain révisé. Les municipalités locales disposent ensuite d'une période de six mois pour assurer la concordance de leur réglementation d'urbanisme au schéma d'aménagement et de développement (SAD) de leur MRC ou agglomération respective.

---

<sup>2</sup> Les organismes partenaires, selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, sont chaque municipalité régionale de comté dont tout ou partie du territoire est compris dans celui de la communauté métropolitaine et chaque municipalité régionale de comté dont le territoire est contigu à celui de la communauté métropolitaine.

<sup>3</sup> Ces orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire peuvent être consultées sur le site Internet du MAMH.

## SOMMAIRE

En 2011, le conseil de la CMM a adopté le premier Plan d'aménagement et de développement du Grand Montréal, le PMAD. Il s'agit d'un moment historique en matière de planification et d'aménagement au Québec. En effet, même si le gouvernement du Québec, les acteurs du monde municipal et plusieurs représentants de la société civile soulignaient l'importance de doter le Grand Montréal d'une planification couvrant l'ensemble du territoire métropolitain depuis au moins les années 1970, jamais, jusqu'alors, les élus locaux n'étaient parvenus à établir un cadre commun pour l'aménagement et le développement de la plus grande région métropolitaine du Québec.

En vertu de la LAU, le PMAD est un règlement qui détermine les orientations, les objectifs et les critères pour l'aménagement et le développement du territoire de la CMM. La LAU exige que les SAD des MRC ou agglomérations se conforment au PMAD. La LAU prévoit que ce plan métropolitain doit être révisé périodiquement.

Ce PPPMADR prend évidemment en compte l'impact que la pandémie de la COVID-19 a pu ou pourrait entraîner dans son sillage, même si cet impact à long terme demeure, à plusieurs égards, difficile à entrevoir. Il tient également compte de l'évolution de certains enjeux depuis 2012, notamment en matière de développement durable, de changements climatiques, de crise du logement, de diversification des sources de revenus des municipalités, en particulier pour appuyer la mobilité durable, et de gestion de la croissance au pourtour de la CMM. Il intègre finalement plusieurs travaux et études réalisés par la CMM depuis 2012.

Le PPMADR s'articule autour de trois grandes orientations en matière d'aménagement, de transport et d'environnement. Ces orientations sont interreliées et se déclinent en objectifs et en critères. Le PPMADR s'inscrit résolument sous le signe du développement durable ainsi que de la lutte et de l'adaptation aux changements climatiques et la protection de la biodiversité. La CMM fait le pari que les orientations, les objectifs et les critères révisés permettront de relever les défis qui se dressent à l'horizon de 2046.

### **Un PMAD qui continue d'être un outil de développement et d'aménagement durables et de contribution à l'adaptation aux changements climatiques**

Les orientations, les objectifs et les critères du PPMADR s'inscrivent, comme la loi l'exige, dans la perspective du développement durable. Ils visent aussi, globalement, à contribuer à la lutte et à l'adaptation aux changements climatiques et à la protection de la biodiversité.

En cela, le PPMADR est cohérent avec la *Déclaration d'urgence climatique* adoptée par le conseil de la CMM en 2018, qui reconnaît que des transitions rapides et de grande envergure dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'industrie, du bâtiment, du transport et de l'urbanisme sont nécessaires à court terme afin de limiter à 1,5°C le réchauffement planétaire et de favoriser l'adaptation aux changements climatiques. Le PPMADR s'inscrit également dans les suites de la *Déclaration de Montréal sur les aires métropolitaines*, adoptée par l'ONU-Habitat en 2015, et des principes et des objectifs du *Nouvel agenda urbain*, adopté par l'ONU en 2016, auxquels la CMM a souscrit.



## Aménagement : un PPMADR qui mise sur la création de milieux de vie complets

Les plus récentes projections de la CMM chiffrent à 311 000 le nombre de nouveaux logements qui devraient être construits sur le territoire afin de répondre à la croissance démographique d'ici 2046 et de viser un retour à un taux d'inoccupation équilibré de 3%<sup>4</sup>. En comparaison, l'espace disponible dans le périmètre métropolitain permet d'accueillir au moins 641 000 logements permettant ainsi de répondre aux besoins de croissance prévue sur un horizon de 20 ans.

En parallèle, le développement économique attendu et les infrastructures publiques qui devront être construites pour desservir la population disposent de suffisamment de terrains même si les contraintes dont certains sont grevés, comme la contamination, devront être levées avant qu'ils puissent être développés.

La création de milieux de vie complets, reposant sur une densification réfléchie, conçus autour du transport actif et collectif et favorisant la mixité sociale, est au cœur des objectifs du PPMADR. À cet égard, alors que le Grand Montréal est confronté à une pénurie de logements historique, la nécessité d'augmenter l'offre globale de logements, incluant les logements abordables et sociaux, doit être saisie comme une opportunité pour contribuer à l'atteinte de cet objectif.

En matière d'aménagement, le PPMADR conserve les choix du premier PMAD et les renforce, notamment à l'égard :

- Du maintien du périmètre métropolitain.
- De la protection et la mise en valeur du territoire agricole et des milieux naturels.
- Du soutien à l'agriculture urbaine.
- De l'amélioration de la qualité des milieux de vie et leur résilience, notamment par la mixité fonctionnelle, le transport actif et le verdissement.
- Du soutien au développement économique par des mesures d'aménagement complémentaires prévues dans le Plan métropolitain de développement économique (PMDE).
- D'une meilleure gestion de la croissance urbaine au pourtour de la CMM pour réduire les distances, les temps de déplacement et la congestion routière.

Pour mettre en place des quartiers complets, denses et durables, le PPMADR introduit de nouveaux critères :

- Pour favoriser l'arrimage aménagement-transport, il identifie et établit des cibles de densité résidentielle dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT). Ces secteurs PIAT sont composés des aires *Transit-oriented development* (TOD), ou aménagement axé sur le transport en commun, soit le périmètre autour des stations de transport collectif de haute capacité, et des corridors aménagement-transport présentant une fréquence de service de transport collectif relativement élevée, mais qui ne sont pas nécessairement desservis par un mode de haute capacité. À l'intérieur même des secteurs PIAT, des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) sont également identifiés et présentent des seuils minimaux de densité

---

<sup>4</sup> La CMM évalue elle-même les besoins en nouveaux logement à partir, notamment, des projections démographiques de la population et des ménages privés de l'ISQ (scénario Intérimaire 2023), du nombre de personnes dans les ménages et dans les logements collectifs de Statistique Canada (recensement 2021) et des données de la SCHL sur les taux d'inoccupation dans les 5 secteurs de la CMM.



- résidentielle distincts. La densification du cadre bâti est, par ailleurs, toujours favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur de ces secteurs.
- Pour favoriser une densification réfléchie, il identifie et établit des cibles en lien avec le concept de la ville des 15 minutes dans les secteurs PIAT et les centralités locales (centres-villes, noyaux urbains ou villageois, artères et rues commerciales).
  - Devant l'ampleur de la crise du logement, le PPMADR introduit également des cibles minimales de logements sociaux et abordables, en fonction des particularités locales et régionales, afin de répondre aux besoins des ménages plus défavorisés et d'assurer une plus grande mixité sociale.

### Transport : un PPMADR qui mise sur la mobilité durable des personnes et des marchandises

La congestion routière continue de nuire à l'économie et à la qualité de vie de la population du Grand Montréal. Plusieurs infrastructures vieillissantes exigent encore des investissements importants et les travaux dont elles feront l'objet pour leur remise à niveau entraveront la mobilité. La transition vers les véhicules électriques permettra de contribuer à la résolution de certains problèmes, en particulier en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre (GES), mais des efforts importants devront néanmoins encore être consacrés pour augmenter la part modale du transport actif et collectif pour que l'automobile occupe moins de place dans nos villes. Pour cela, un financement stable et récurrent passant par la fiscalité métropolitaine et la diversification des sources de revenus est indispensable.

En matière de transport, le PPMADR conserve les choix du premier PMAD et les renforce, notamment à l'égard :

- De l'arrimage des objectifs de part modale du transport actif et collectif avec ceux de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) afin d'assurer une cohérence métropolitaine.
- De l'identification d'un Réseau métropolitain de transport collectif structurant (RMTCS), qui permet de structurer l'urbanisation, en intégrant les projets structurants en cours de planification ou de réalisation ainsi que ceux qui seront prévus à la vision 2050 de l'ARTM, afin de hausser à 35 % la part modale du transport actif et collectif sur une période de 24 heures d'ici 2031.
- De l'identification d'un Réseau vélo métropolitain (RVM) et d'un Réseau express vélo métropolitain (REV métropolitain) qui prévoient des aménagements cyclistes confortables, sécuritaires et accessibles pour tous dans les quartiers et reliant les générateurs de déplacements afin d'augmenter la part modale du transport actif.
- De l'optimisation des réseaux de transport pour soutenir les déplacements des marchandises et des personnes.

Pour renforcer la mobilité durable des personnes et des marchandises dans le Grand Montréal, le PPMADR vise par ailleurs à prioriser le développement des réseaux de transport actif et collectif du Grand Montréal afin de hausser la part modale combinée de ces deux modes de transport à 50 % d'ici 2050.

La mise en place d'un financement stable, prévisible et récurrent reste une condition essentielle à l'augmentation de la mobilité durable des personnes et des



marchandises dans le Grand Montréal. Les investissements importants qui devront être consentis pour augmenter l'offre de transport actif et collectif au cours des dix prochaines années et des années suivantes entraîneront, si le mode de financement n'est pas révisé, une augmentation significative de la contribution financière des municipalités et des usagers, qui assurent déjà environ 60 % du financement du transport collectif. La disparition graduelle des revenus générés par la taxe sur l'essence, engendrée par la transition vers les véhicules électriques, exerce une pression financière supplémentaire. La faisabilité d'implanter un système de tarification kilométrique fait donc actuellement l'objet de travaux de la CMM.

### **Environnement : un PPMADR qui mise sur la protection, la conservation et la mise en valeur de l'environnement naturel, culturel, paysager et patrimonial**

Le développement urbain et les activités humaines ont un impact négatif sur la biodiversité et la qualité des habitats naturels. La fragmentation de l'habitat et la destruction des écosystèmes peuvent réduire leur capacité à fournir des services écosystémiques tels que la régulation climatique, la purification de l'eau et de l'air et la régulation des inondations.

Actuellement, 22,1 % du territoire du Grand Montréal est couvert par des mesures de conservation afin d'assurer le maintien des milieux naturels. Les efforts doivent néanmoins se poursuivre pour protéger, mettre en valeur et rendre accessible davantage de milieux naturels en réalisant la Trame verte et bleue (TVB) du Grand Montréal, incluant un réseau de parcs métropolitains. Le Grand Montréal devra par ailleurs mettre en place d'autres mesures de prévention, de mitigation et d'adaptation pour minimiser les risques d'inondations. Il doit aussi accélérer sa lutte contre les changements climatiques.

En matière d'environnement, le PPMADR conserve les choix du premier PMAD et les renforce, notamment à l'égard :

- De l'augmentation de la cible de protection et de conservation des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux naturels à 30 % du territoire métropolitain pour 2046, en cohérence avec les engagements pris lors de la 15<sup>e</sup> Conférence des Parties (COP15).
- De la cible métropolitaine de 35 % pour la canopée en misant notamment sur un nouveau programme de boisement métropolitain.
- De l'ajout de mesures pour améliorer la résilience du Grand Montréal, notamment pour faire face aux inondations et pour renforcer la protection des rives, du littoral et des plaines inondables.
- De la protection des paysages et du patrimoine bâti et culturel, notamment en prenant en compte les travaux sur la protection des Montérégiennes.

L'ensemble de ces critères permettront de bonifier la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Pour ce faire, les municipalités pourront continuer de bénéficier du soutien du programme de la Trame verte et bleue de la CMM. Celui-ci devra accélérer les investissements pour enrichir le réseau métropolitain d'espaces naturels protégés tout en les rendant accessibles à la population et aux visiteurs de la région pour qu'ils puissent y pratiquer des activités en toute sécurité et dans le respect de la biodiversité



# ORIENTATION 1

## UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET DURABLES

OBJECTIFS	CRITÈRES
<b>Objectif 1.1</b> Définir le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	Critère 1.1.1 Délimitation du périmètre métropolitain Critère 1.1.2 Modification du périmètre métropolitain Critère 1.1.3 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace Critère 1.1.4 Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)
<b>Objectif 1.2</b> Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain	Critère 1.2.1 Définition des seuils minimaux de densité résidentielle Critère 1.2.2 Définition des seuils maximaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT Critère 1.2.3 Consolidation et densification des grands pôles économiques
<b>Objectif 1.3</b> Favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs	Critère 1.3.1 Identification de mesures visant la création de milieux de vie complets Critère 1.3.2 Identification de mesures favorisant le logement social et abordable
<b>Objectif 1.4</b> Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal	Critère 1.4.1 Respect des limites actuelles du territoire agricole 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 Critère 1.4.3 Conciliation de la protection et la mise en valeur des milieux naturels avec le développement des activités agricoles Critère 1.4.4 Développement de l'agriculture urbaine
<b>Objectif 1.5</b> Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	Critère 1.5.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées Critère 1.5.2 Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées
<b>Objectif 1.6</b> Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	Critère 1.6.1 Identification des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain Critère 1.6.2 Identification des risques d'inondation Critère 1.6.3 Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC Critère 1.6.4 Identification des risques associés aux incidents climatiques et accroissement de la résilience des aménagements

# ORIENTATION 2

## UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT STRUCTURANT SOUTENANT LA MOBILITÉ DURABLE

OBJECTIFS	CRITÈRES
<p><b>Objectif 2.1</b> Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050</p>	<p>Critère 2.1.1 Priorisation de la mobilité durable Critère 2.1.2 Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable</p>
<p><b>Objectif 2.2</b> Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine</p>	<p>Critère 2.2.1 Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle Critère 2.2.2 Accélération de la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain Critère 2.2.3 Définition et identification du Réseau express vélo métropolitain</p>
<p><b>Objectif 2.3</b> Identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation</p>	<p>Critère 2.3.1 Identification du Réseau métropolitain de transport collectif structurant Critère 2.3.2 Modernisation et développement du Réseau métropolitain de transport collectif structurant</p>
<p><b>Objectif 2.4</b> Optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises</p>	<p>Critère 2.4.1 Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain Critère 2.4.2 Identification et optimisation du Réseau artériel métropolitain Critère 2.4.3 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière pour la mobilité des personnes Critère 2.4.4 Réduction de l'impact des flux logistiques sur la congestion et les émissions de GES</p>



© CDPQ Infra

# ORIENTATION 3

## UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT NATUREL, CULTUREL, PAYSAGER ET PATRIMONIAL PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

OBJECTIFS	CRITÈRES
<p><b>Objectif 3.1</b> Identifier les territoires permettant l'atteinte des engagements de la CMM en matière de conservation des milieux naturels</p>	<p>Critère 3.1.1 Identification des aires protégées            Critère 3.1.2 Identification des territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain            Critère 3.1.3 Identification des propriétés municipales vouées à la conservation            Critère 3.1.4 Identification par les MRC et les agglomérations des autres milieux naturels contribuant à l'atteinte des engagements métropolitains en matière de conservation des milieux naturels            Critère 3.1.5 Identification des rives et du littoral            Critère 3.1.6 Identification des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel            Critère 3.1.7 Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel            Critère 3.1.8 Identification des espaces verts urbains</p>
<p><b>Objectif 3.2</b> Encadrer par des mesures de conservation efficaces les activités dans certains territoires</p>	<p>Critère 3.2.1 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain            Critère 3.2.2 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels identifiés par les MRC et les agglomérations            Critère 3.2.3 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion délimités au PMAD            Critère 3.2.4 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel</p>
<p><b>Objectif 3.3</b> Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre une cible de 35 % d'ici 2046</p>	<p>Critère 3.3.1 Protection de la canopée</p>
<p><b>Objectif 3.4</b> Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain</p>	<p>Critère 3.4.1 Identification des composantes des paysages d'intérêt métropolitain            Critère 3.4.2 Protection et mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain            Critère 3.4.3 Protection et mise en valeur des collines Montérégiennes</p>
<p><b>Objectif 3.5</b> Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain</p>	<p>Critère 3.5.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain            Critère 3.5.2 Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain</p>

# TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS .....	1
SOMMAIRE .....	3
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	21
MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION SPÉCIALE SUR LA RÉVISION DU PMAD .....	22
COMMISSION SPÉCIALE SUR LA RÉVISION DU PMAD .....	23
MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL .....	24
INTRODUCTION .....	25
LA TOILE DE FOND 28	
LES ORIENTATIONS, LES OBJECTIFS ET LES CRITÈRES.....	48
ORIENTATION 1 UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET DURABLES .....	50
<b>Objectif 1.1 Définir le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable.....</b>	<b>70</b>
Critère 1.1.1 Délimitation du périmètre métropolitain .....	71
Critère 1.1.2 Modification du périmètre métropolitain .....	72
Critère 1.1.3 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace .....	74
Critère 1.1.4 Identification des secteurs de planification intégrée aménagement- transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) .....	77
<b>Objectif 1.2 Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain.....</b>	<b>80</b>
Critère 1.2.1 Définition des seuils minimaux de densité résidentielle.....	81
Critère 1.2.2 Définition des seuils maximaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT.....	92
Critère 1.2.3 Consolidation et densification des grands pôles économiques.....	92
<b>Objectif 1.3 Favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs .....</b>	<b>105</b>
Critère 1.3.1 Identification de mesures visant la création de milieux de vie complets .....	107
Critère 1.3.2 Identification de mesures favorisant le logement social et abordable.....	111
<b>Objectif 1.4 Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal .....</b>	<b>113</b>
Critère 1.4.1 Respect des limites actuelles du territoire agricole .....	116

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 .....	119
Critère 1.4.3	Conciliation de la protection et la mise en valeur des milieux naturels avec le développement des activités agricoles .....	127
Critère 1.4.4	Développement de l'agriculture urbaine .....	128
<b>Objectif 1.5</b>	<b>Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées.....</b>	<b>131</b>
Critère 1.5.1	Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées.....	131
Critère 1.5.2	Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées .....	132
<b>Objectif 1.6</b>	<b>Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC .....</b>	<b>133</b>
Critère 1.6.1	Identification des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain .....	135
Critère 1.6.2	Identification des risques d'inondation .....	136
Critère 1.6.3	Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC .....	138
Critère 1.6.4	Identification des risques associés aux incidents climatiques et accroissement de la résilience des aménagements .....	143
<b>ORIENTATION 2</b>	<b>UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT STRUCTURANT SOUTENANT LA MOBILITÉ DURABLE .....</b>	<b>148</b>
<b>Objectif 2.1</b>	<b>Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050 .....</b>	<b>164</b>
Critère 2.1.1	Priorisation de la mobilité durable.....	166
Critère 2.1.2	Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable .....	167
<b>Objectif 2.2</b>	<b>Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine.....</b>	<b>168</b>
Critère 2.2.1	Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle.....	169
Critère 2.2.2	Accélération de la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain .....	172
Critère 2.2.3	Définition et identification du Réseau express vélo métropolitain .....	175
<b>Objectif 2.3</b>	<b>Identifier un réseau de transport collectif qui permet structurer l'urbanisation .....</b>	<b>177</b>
Critère 2.3.1	Identification du Réseau métropolitain de transport collectif structurant.....	178
Critère 2.3.2	Modernisation et développement du réseau métropolitain de transport collectif structurant .....	180

<b>Objectif 2.4</b>	<b>Optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises .....</b>	<b>188</b>
Critère 2.4.1	Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain .....	192
Critère 2.4.2	Identification et optimisation du Réseau artériel métropolitain.....	196
Critère 2.4.3	Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière pour la mobilité des personnes.....	198
Critère 2.4.4	Réduction de l'impact des flux logistiques sur la congestion et les émissions de GES.....	201
<b>ORIENTATION 3</b>	<b>UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT NATUREL, CULTUREL, PAYSAGER ET PATRIMONIAL PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR.....</b>	<b>205</b>
<b>Objectif 3.1</b>	<b>Identifier les territoires permettant l'atteinte des engagements de la CMM en matière de conservation des milieux naturels.....</b>	<b>219</b>
Critère 3.1.1	Identification des aires protégées .....	224
Critère 3.1.2	Identification des territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain .....	226
Critère 3.1.3	Identification des propriétés municipales vouées à la conservation .....	227
Critère 3.1.4	Identification par les MRC et les agglomérations des autres milieux naturels contribuant à l'atteinte des engagements métropolitains en matière de conservation des milieux naturels.....	229
Critère 3.1.5	Identification des rives et du littoral.....	230
Critère 3.1.6	Identification des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.....	231
Critère 3.1.7	Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.....	232
Critère 3.1.8	Identification des espaces verts urbains .....	233
<b>Objectif 3.2</b>	<b>Encadrer par des mesures de conservation efficaces les activités dans certains territoires .....</b>	<b>234</b>
Critère 3.2.1	Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain .....	235
Critère 3.2.2	Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels identifiés par les MRC et les agglomérations.....	236
Critère 3.2.3	Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion délimités au PMAD .....	237
Critère 3.2.4	Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.....	237

<b>Objectif 3.3</b>	<b>Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre une cible de 35 % d'ici 2046.....</b>	<b>238</b>
Critère 3.3.1	Protection de la canopée .....	240
<b>Objectif 3.4</b>	<b>Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain.....</b>	<b>241</b>
Critère 3.4.1	Identification des composantes des paysages d'intérêt métropolitain .....	241
Critère 3.4.2	Protection et mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain .....	243
Critère 3.4.3	Protection et mise en valeur des collines Montérégiennes.....	244
<b>Objectif 3.5</b>	<b>Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain .....</b>	<b>244</b>
Critère 3.5.1	Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain .....	245
Critère 3.5.2	Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain .....	247
<b>La coordination des actions entre le Grand Montréal et l'état.....</b>		<b>249</b>
<b>Mécanismes de suivi .....</b>		<b>252</b>
<b>Références .....</b>		<b>256</b>
<b>ANNEXE 1 : Synthèse des demandes et des invitations adressées aux MRC et aux agglomérations .....</b>		<b>264</b>
<b>ANNEXE 2 : Seuils minimaux de densité résidentielle applicables aux secteurs PIAT .....</b>		<b>289</b>

## LISTE DES CARTES

Carte 1 –	La CMM et ses cinq secteurs géographiques.....	26
Carte 2 –	Ménages locataires consacrant 30% et plus du revenu brut pour se loger, CMM, 2021.....	60
Carte 3 –	Le territoire agricole du Grand Montréal.....	66
Carte 4 –	Le périmètre métropolitain .....	72
Carte 5 –	Secteurs planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) du Grand Montréal.....	79
Carte 6 –	Seuils minimaux de densité résidentielle dans les secteurs PIAT (logements par hectare net) .....	86
Carte 7 –	Seuils minimaux de densité résidentielle à l'extérieur des secteurs PIAT (logements par hectare net) .....	89
Carte 8 –	Pôles d'emploi du Grand Montréal.....	93
Carte 9 –	Secteurs agricoles du Grand Montréal subissant une pression urbaine (2012-2022) .....	117
Carte 10 –	Localisation des principales friches agricoles sur le territoire agricole métropolitain, 2020 .....	121
Carte 11 –	Municipalités de la CMM assujetties à l'application de l'article 50.3 du Règlement sur les exploitations agricoles (REA).....	123
Carte 12 –	Contraintes géomorphologiques .....	136
Carte 13 –	Cartographie des risques d'inondation .....	138
Carte 14 –	Classification du réseau ferroviaire .....	140
Carte 15 –	Contraintes anthropiques majeures.....	142
Carte 16 –	Température mesurée à la surface lors d'une journée chaude d'été en 2022.....	144
Carte 17 –	Réseau vélo métropolitain.....	173
Carte 18 –	Réseau express vélo métropolitain.....	176
Carte 19 –	Réseau métropolitain de transport collectif structurant existant .....	179
Carte 20 –	Carte-synthèse des axes de service en transport collectif structurant projetés sur le territoire de la CMM .....	186
Carte 21 –	Chemins de fer, ports, aéroports et terminaux intermodaux .....	191
Carte 22 –	Réseau routier métropolitain .....	195
Carte 23 –	Réseau artériel métropolitain.....	197
Carte 24 –	Débits journaliers moyens annuels sur le territoire de la CMM, 2023.....	200
Carte 25 –	Les milieux naturels du Grand Montréal .....	209
Carte 26 –	Les composantes de la Trame verte et bleue du Grand Montréal .....	215
Carte 27 –	Aires faisant l'objet de mesures de conservation .....	222
Carte 28 –	Territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain .....	226
Carte 29 –	Secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.....	232
Carte 30 –	Composantes du paysage d'intérêt métropolitain .....	242
Carte 31 –	Ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine.....	246



## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 –	Principaux plans, politiques, règlements, stratégies et rapports de commissions adoptés par la CMM depuis 2012 et alimentant le PPMADR .....	30
Tableau 2 –	Population du Grand Montréal : Cinq secteurs géographiques et 82 municipalités, 2024.....	32
Tableau 3 –	Pistes d'action du gouvernement du Québec dans sa stratégie de développement durable 2023-2028 pour appuyer les municipalités afin qu'elles interviennent de manière durable sur le territoire.....	35
Tableau 4 –	Les types de critères utilisés dans le PMAD.....	48
Tableau 5 –	Hypothèse de développement des espaces vacants, à redévelopper et des ESR, compatibles à la mixité fonctionnelle .....	51
Tableau 6 –	Capacité d'accueil estimée de nouveaux logements, cinq secteurs de la CMM, 2023.....	52
Tableau 7 –	Nouveaux logements construits entre 2011 et 2021, part des nouveaux logements construits dans les secteurs PIAT, cinq secteurs de la CMM .....	53
Tableau 8 –	Pôles d'emploi sur le territoire de la CMM.....	63
Tableau 9 –	Nombre et type de secteurs PIAT selon les secteurs de la CMM.....	78
Tableau 10 –	Nombre et superficie des ESR dans les secteurs PIAT selon les secteurs de la CMM.....	78
Tableau 11 –	Seuils de densité minimaux moyens nets dans les zones TOD (log./ha) .....	83
Tableau 12 –	Seuils de densité minimaux moyens nets dans les aires TOD (log./ha).....	84
Tableau 13 –	Seuils de densité minimaux moyens nets dans les CAT (log./ha) .....	84
Tableau 14 –	Seuils de densité minimaux moyens nets dans les ESR (log./ha) .....	85
Tableau 15 –	Seuils de densité minimaux moyens nets à l'extérieur des secteurs PIAT applicables aux MRC et aux agglomérations.....	88
Tableau 16 –	Spécialisation des pôles d'emploi par secteurs de la CMM .....	95
Tableau 17 –	Espaces industriels dans la CMM aux rôles fonciers de 2013 et 2023.....	98
Tableau 18 –	Demande et offre d'espaces industriels dans le Grand Montréal d'ici 2046.....	100
Tableau 19 –	Espaces industriels vacants (ha) en 2019.....	101
Tableau 20 –	Pôles commerciaux du Grand Montréal.....	103
Tableau 21 –	Superficies commerciales ajoutées sur le territoire de la CMM.....	104
Tableau 22 –	Cibles minimales dans les secteurs PIAT pour chacun des indicateurs d'accessibilité piétonne, selon les secteurs de la CMM .....	108
Tableau 23 –	Cibles de logements sociaux et abordables sur l'ensemble du parc locatif .....	111
Tableau 24 –	Répartition des friches agricoles par secteur de la CMM, 2020.....	120
Tableau 25 –	Déplacements des résidents de la CMM et part modale sur une période de 24 h, selon le mode de transport, 2008, 2013 et 2018.....	156
Tableau 26 –	Parts modales des déplacements (2018) et cibles en transport actif et collectif tous motifs sur une période de 24 h par secteur .....	165
Tableau 27 –	Parts modales des déplacements (2018) et cibles en transport actif tous motifs sur une période de 24 h par secteur .....	165

Tableau 28 – Parts modales des déplacements (2018) et cibles en transport collectif tous motifs sur une période de 24 h par secteur .....	166
Tableau 29 – Liste des axes de service en transport collectif structurant projetés.....	181
Tableau 30 – Principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain (en réalisation, en planification ou à l'étude) inscrits au PQI 2024-2034 sur le territoire du Grand Montréal, 2024 .....	190
Tableau 31 – Tronçons routiers constituant des axes de rabattement métropolitain par bus au Réseau métropolitain de transport collectif structurant ....	193
Tableau 32 – Tronçons routiers donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM.....	193
Tableau 33 – Tronçons routiers supportant les échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec .....	193
Tableau 34 – Tronçons routiers donnant accès aux équipements portuaires, aéroportuaires et terminaux intermodaux.....	194
Tableau 35 – Proportion des milieux naturels et leur statut de conservation sur le territoire du Grand Montréal.....	221
Tableau 36 – Superficies d'aires protégées (Registre des aires protégées au Québec et Répertoire des sites de conservation volontaire au Québec) situées sur le territoire de la CMM en date du 31 décembre 2021 .....	225
Tableau 37 – Propriétés inscrites au Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation au mois de mars 2023.....	228
Tableau 38 – Secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.....	231
Tableau 39 – Variation du couvert forestier dans le Grand Montréal (2011-2021).....	238
Tableau 40 – Variation de la canopée dans le Grand Montréal (2011-2021).....	239

## LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Processus de conformité.....	33
Figure 2 – Visualisation de densification - cas fictifs .....	87
Figure 3 – Exemples d'unités d'habitation accessoires (UHA) .....	91
Figure 4 – Les diverses composantes d'un système bioalimentaire de proximité.....	114
Figure 5 – Exemple d'aménagement de zone tampon (avec berne) - côté urbain .....	119
Figure 6 – Mettre en place un système alimentaire durable .....	127
Figure 7 – Triangle de la mobilité durable selon le degré prioritaire de durabilité .....	166
Figure 8 – Importance allouée à la vie locale par rapport à la circulation automobile .....	171

## LISTE DES GRAPHIQUES

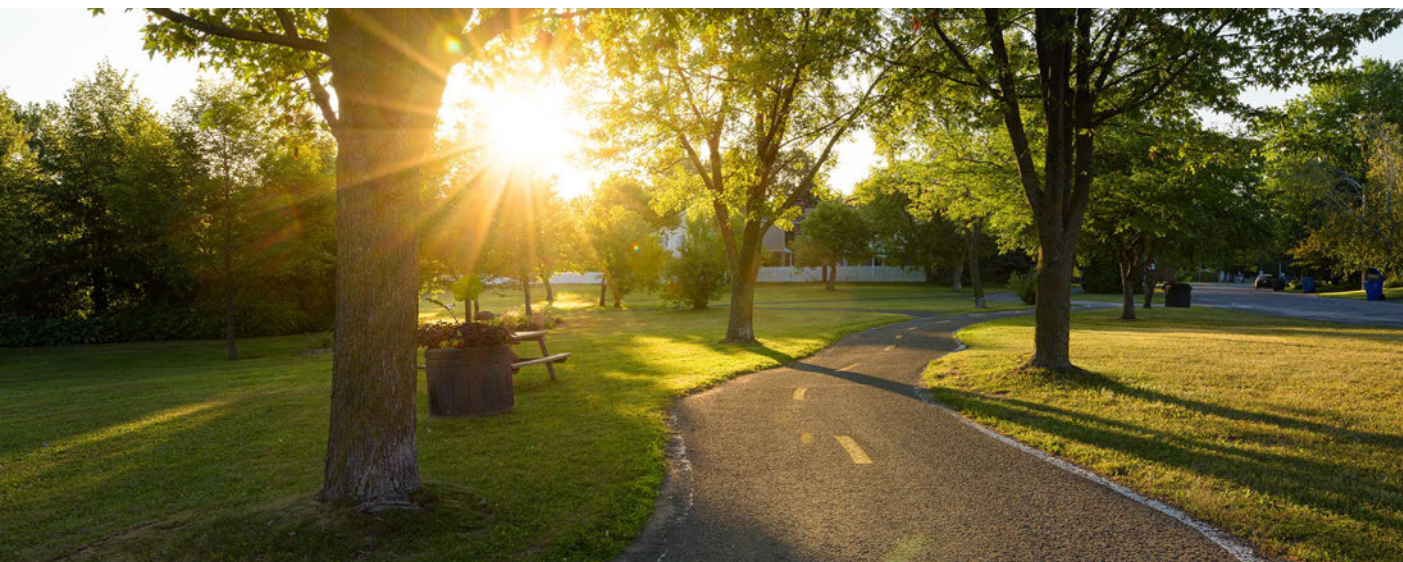
Graphique 1 –	Population totale, CMM et reste du Québec, 1961-2046.....	42
Graphique 2 –	Taux de croissance annuel moyen de la population (%), cinq secteurs de la CMM, 1961-2046.....	42
Graphique 3 –	Évolution du poids démographique (%), dans les cinq secteurs de la CMM, 1961-2046.....	43
Graphique 4 –	Croissance projetée des ménages privés dans les cinq secteurs de la CMM, 2026-2046 .....	43
Graphique 5 –	Projection du nombre de ménages privés dans la CMM, selon le groupe d'âge du ménage, 2026-2046.....	44
Graphique 6 –	Croissance projetée des personnes en logements collectifs non institutionnels* dans les cinq secteurs de la CMM, 2026-2046.....	45
Graphique 7 –	Projection du nombre de personnes en logements collectifs non institutionnels dans la CMM, selon le groupe d'âge, 2026-2046 .....	46
Graphique 8 –	Projection des besoins en logements dans la CMM, 2026-2046.....	47
Graphique 9 –	Proportion de mises en chantier de logements, par typologie de logements, CMM, 2002-2023.....	54
Graphique 10 –	Proportion de mises en chantier de logements en appartement sur l'ensemble des logements mis en chantier, cinq secteurs de la CMM, 2002-2023 .....	54
Graphique 11 –	Accessibilité piétonne des ménages aux commerces et services, secteurs PIAT, 2023.....	56
Graphique 12 –	Accessibilité piétonne des ménages au réseau cyclable, secteurs PIAT, 2023.....	56
Graphique 13 –	Accessibilité piétonne des ménages au transport collectif, secteurs PIAT, 2023.....	57
Graphique 14 –	Accessibilité piétonne des ménages aux parcs et aux espaces verts, secteurs PIAT, 2023.....	57
Graphique 15 –	Accessibilité piétonne des ménages aux infrastructures scolaires, secteurs PIAT, 2023.....	58
Graphique 16 –	Accessibilité piétonne des ménages aux infrastructures culturelles, secteurs PIAT, 2023.....	58
Graphique 17 –	Proportion des logements sociaux et abordables dans l'ensemble des logements locatifs de 2001 à 2021.....	61
Graphique 18 –	Taux d'inoccupation 2000-2022, taux d'inoccupation industriel 2004-2022 et loyers moyens pour le secteur industriel 2010-2022 dans le Grand Montréal.....	64
Graphique 19 –	Part du territoire terrestre des cinq secteurs du Grand Montréal couvert par le territoire agricole, 2020.....	67
Graphique 20 –	Superficie cultivée du Grand Montréal par type de culture, 2018 .....	68
Graphique 21 –	Pôles à rayonnement international.....	96
Graphique 22 –	Superficie de plancher des nouveaux usages commerciaux selon l'année de construction et le milieu, périmètre métropolitain, 2001 à 2021 <sup>1</sup> .....	104
Graphique 23 –	Émission de GES du secteur des transports terrestres sur le territoire de la CMM en 2016.....	151
Graphique 24 –	Évolution de l'achalandage du transport collectif dans le Grand Montréal, 1996-2019.....	155

## SIGLES ET ACRONYMES

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
AMCEZ	Autres mesures de conservation efficaces par zone
AMT	Agence métropolitaine de transport
APM	Administration portuaire de Montréal
AQME	Association québécoise des médecins pour l'environnement
ARDA	Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
BAC	Bureau d'assurance du Canada
BCFM	Bois et corridors forestiers métropolitains
BCNUEJ	Barcelona Lab for Urban Environmental Justice and Sustainability
BNQ	Bureau de normalisation du Québec
BPGRI	Bureau de projet de gestion des risques d'inondation
CAR	Conférence administrative régionale
CAT	Corridors aménagement-transport
CCA	Comité consultatif agricole
CDB	Convention pour la diversité biologique
CDPNQ	Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CES	Coefficient d'emprise du sol
CFCP	Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique
CFQG	Chemin de fer Québec-Gatineau
CHSLD	Centres d'hébergement de soins de longue durée
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
COP10	10 <sup>e</sup> Conférence des Parties
COP15	15 <sup>e</sup> Conférence des Parties
COS	Coefficient d'occupation du sol
CPKC	Chemin de fer du Canadian Pacifique
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec
CUBF	Codes d'utilisation des biens-fonds des unités d'évaluation foncière
DJMA	Débit journalier moyen annuel
EEE	Espèce exotique envahissante
EOD	Enquête origine-destination
ESR	Espaces stratégiques de redéveloppement
EVP	Équivalent vingt pieds
Exo	Réseau de transport métropolitain
FAC	Financement agricole Canada
FCM	Fédération canadienne des municipalités
G\$	Milliards de dollars
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
IPBES	Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques
IRIS	Institut de recherche et d'informations socioéconomiques
ISQ	Institut de la statistique du Québec
ITC	Inventaire des terres du Canada
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
LPTAA	Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles

LQE	Loi sur la qualité de l'environnement
LSA	Logement social et abordable
M\$	Millions de dollars canadiens
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MCC	Mesures complémentaires de conservation
MEIE	Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie
MELCCFP	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MRC	Municipalité régionale de comté
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
OBV	Organismes de bassins versants
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ODD	Objectifs du développement durable
OGAT	Orientation gouvernementale en aménagement du territoire
OGM	Observatoire Grand Montréal
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONU	Organisation des Nations Unies
OPTC	Organisme public de transport en commun
PAD	Plan d'agriculture durable
PDE	Plan directeur de l'eau
PDI	Programme décennal d'immobilisations
PDZA	Plan de développement de la zone agricole
PEIDM	Planification des espaces industriels en intégrant les déplacements des marchandises
PGIR	Plan de gestion intégrée régional
PHAQ	Programme d'habitation abordable Québec
PHEC	Plus hautes eaux connues
PIAT	Planification intégrée aménagement-transport
PIB	Produit intérieur brut
PIIA	Plan d'implantation et d'intégration architecturale
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMDA	Plan métropolitain de développement agricole
PMDE	Plan métropolitain de développement économique
PMH	Politique métropolitaine d'habitation
PNAAT	Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire
PPI	Plan particulier d'intervention
PPPMADR	Premier projet de PMAD révisé
PPTFI	Plan de protection du territoire face aux inondations
PPU	Plan particulier d'urbanisme
PQI	Plan québécois des infrastructures
PREI	Programme de revalorisation des espaces industriels
PRMHH	Plan régional des milieux humides et hydriques
PSD	Plan stratégique de développement
RAM	Réseau artériel métropolitain
RCI	Règlement de contrôle intérimaire
REA	Règlement sur les exploitations agricoles
REM	Réseau express métropolitain
RLRQ	Recueil des lois et des règlements du Québec

RMIMC	Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation
RMTCS	Réseau métropolitain de transport collectif structurant
RRM	Réseau routier métropolitain
RTA	Réduire – transférer – améliorer
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RVM	Réseau vélo métropolitain
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SFN	Solutions fondées sur la nature
SHQ	Société d'habitation du Québec
PPMADR	Second projet de PMAD révisé
SR	Secteur de recensement
SRB	Service rapide par bus
SRM	Secrétariat à la région métropolitaine
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TA	Transport actif
TAC	Transport actif et collectif
TAQ	Tribunal administratif du Québec
TC	Transport collectif
TCR	Table de concertation régionale
TGF	Train à grande fréquence
TGV	Train à grande vitesse
TMSA	Table métropolitaine sur la sécurité alimentaire
TOD	<i>Transit-oriented development</i> , ou aménagement axé sur le transport en commun
TQMMAD	Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement
TVB	Trame verte et bleue
UHA	Unité d'habitation accessoire
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
UNA	Usage non agricole
VUS	Véhicule utilitaire sport
ZAN	Zéro artificialisation nette



© Jérémie LeBlond-Fontaine

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### VALÉRIE PLANTE

Mairesse de Montréal et présidente de la  
Communauté métropolitaine de Montréal



**Outil indispensable pour assurer le développement durable du Grand Montréal, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) célèbre en 2024 sa 12<sup>e</sup> année de mise en œuvre. Au terme de cette période, une mise à jour s'impose pour adapter notre action au présent contexte. Des avancées importantes ayant donné lieu à une prise de conscience au sein de la CMM nous incitent à poursuivre le déploiement des grandes orientations du premier PMAD et à redoubler d'efforts pour soutenir la transition écologique du Grand Montréal.**

Entamée en 2022, cette révision s'inscrit sur le fond d'une triple crise : la crise climatique, dont on voit les répercussions couramment, la crise de la biodiversité, qui menace l'équilibre des écosystèmes et la survie des espèces, ainsi que la crise du logement, qui a de profondes conséquences sur la qualité de vie de plusieurs citoyen·nes.

Ce plan qui vous est proposé incarne la prise de conscience et la volonté des élu·es d'agir concrètement pour accroître la résilience de la région, préserver nos milieux naturels et leur biodiversité, et garantir à toutes et à tous un logement adéquat au sein de milieux de vie complets. Il nous invite à nous projeter pour réfléchir aux meilleurs moyens d'aborder les enjeux d'aujourd'hui et de demain, et surtout, il nous incite à faire preuve de courage et d'ambition.

Je vous invite à prendre connaissance des pistes de solution qui sont proposées dans ce plan et à nous faire part de vos idées et de vos suggestions pour le bonifier. Ensemble, faisons du PMAD 2026-2046 l'instrument central de la transition écologique du Grand Montréal et construisons dès aujourd'hui une région plus responsable, plus inclusive et plus durable.

## MOT DE LA PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION SPÉCIALE SUR LA RÉVISION DU PMAD

### **Marie Plourde**

Membre du conseil de la Ville de Montréal et  
présidente de la commission de  
l'aménagement et de la mobilité



C'est avec un immense plaisir que nous vous présentons le second projet de PMAD révisé, le plus important outil de planification de la CMM, dont le but est de doter tous les acteur-trices de l'aménagement du territoire de règles communes pour assurer la cohérence des actions à l'échelle de l'ensemble de la région métropolitaine.

Ce projet, qui est présenté aujourd'hui à la consultation de l'ensemble de la population de la grande région métropolitaine, est le fruit de travaux exhaustifs menés par une commission spéciale composée de 16 élu-es avec le précieux appui de l'équipe de la CMM, et d'une première phase de consultation tenue auprès des 14 MRC et agglomérations et du gouvernement du Québec. Ce document repose autant sur les données et analyses les plus récentes, que sur l'expertise et le professionnalisme de chacun de ses contributeur-trices. Il s'appuie également sur les travaux réalisés par les cinq commissions permanentes de la CMM et par son comité consultatif agricole.

Ensemble, nous avons réussi à élaborer cette seconde version d'un projet de plan ambitieux, qui s'est vu notamment alimenté par les échanges et les propositions reçues lors de la 5<sup>e</sup> Agora métropolitaine en mai 2023. Le rapport de l'Agora mettait d'ailleurs en lumière la volonté commune des participant-es de voir la révision du PMAD être guidée par l'ambition, ce qui n'a fait que renforcer notre détermination.

Ainsi, cette proposition de plan vise à nous permettre de relever les défis qui se posent devant nous en matière d'aménagement du territoire, de mobilité durable et d'environnement. Il a notamment pour objectif de favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs inspirés des principes de la ville des 15 minutes, de soutenir la relance du transport collectif et la progression de la mobilité active, ainsi que de protéger 30 % du territoire métropolitain d'ici 2030.

Ce document met sur la table des orientations et des pistes d'action pour y parvenir. Nous comptons maintenant sur votre apport afin de l'enrichir et de vous présenter un PMAD 2.0 répondant aux enjeux du territoire et aux ambitions du Grand Montréal au printemps 2025.



## COMMISSION SPÉCIALE SUR LA RÉVISION DU PMAD

Le 22 septembre 2022, le conseil de la CMM a créé la commission spéciale sur la révision du Plan métropolitain d'aménagement et de développement et lui a confié le mandat de déposer au comité exécutif, au plus tard en juin 2025, une version révisée pour adoption.

Le 23 août dernier, la commission spéciale sur la révision du PMAD a recommandé ce projet au comité exécutif afin qu'il en recommande l'adoption au conseil de la CMM, en tant que second projet, selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Il s'agit d'un second jalon important du processus de révision du PMAD menant au lancement du processus de consultation publique.



De gauche à droite : M. Guillaume Tremblay, maire de la ville de Mascouche, Mme Doreen Assaad, mairesse de la Ville de Brossard, M. Sébastien Nadeau, maire de la Ville de L'Assomption, Mme Christine Poirier, membre du comité exécutif de la Ville de Laval, M. Peter McQueen, membre du conseil de la Ville de Montréal, M. Patrick Charbonneau, maire de la Ville de Mirabel, Mme. Nathalie Goulet, membre du conseil de la Ville de Montréal, Mme Marie Plourde, membre du conseil de la Ville de Montréal, M. François Limoges, membre du conseil de la Ville de Montréal et maire de l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, M. Christian Ouellette, maire de la Ville de Delson, M. Marc-André Guertin, maire de la Ville de Mont-Saint-Hilaire, Mme. Marjolaine Mercier, membre du comité exécutif de la Ville de Longueuil, Mme Chloe Hutchison, mairesse de la Ville d'Hudson, M. Alexandre Warnet, membre du conseil de la Ville de Laval, et Laurence Pelletier, urbaniste, conseillère en recherche et aménagement à la CMM. Membres de la commission absents de la photo : Mme Marilyn Nadeau, mairesse de la Municipalité de Saint-Jean-Baptiste et M. Jérôme Normand, membre du conseil de la Ville de Montréal.

## MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

### MASSIMO IEZZONI

Directeur général de la Communauté  
métropolitaine de Montréal



Entré en vigueur en 2012, après plusieurs mois de travaux et une vaste consultation publique, le PMAD a démontré toute sa pertinence au cours des dernières années. En dotant les municipalités du Grand Montréal d'orientations et d'objectifs communs, il a su assurer une planification efficiente et un aménagement durable du territoire métropolitain.

Ce plan nous a en effet permis de structurer l'urbanisation de la région et de la rendre ainsi plus attractive et plus compétitive. Grâce à lui, la CMM a notamment réussi à freiner l'étalement urbain sur son territoire, à consolider son périmètre voué à l'urbanisation, à densifier le développement résidentiel et à favoriser le transport collectif et actif tout en protégeant les milieux naturels et la zone agricole.

Le fait d'avoir atteint plusieurs objectifs démontre qu'il est possible de se donner des cibles plus ambitieuses, afin de maintenir le cap sur notre vision. C'est dans cette optique que nous avons amorcé sa révision. Ce projet de plan s'appuie donc sur les acquis du PMAD en vigueur, mais propose d'actualiser certains éléments à la lumière du dernier bilan et des récents travaux réalisés, tout en tenant compte du contexte actuel.

Ce deuxième jalon marque une étape importante dans le processus de révision de notre plan. En le soumettant ainsi à la consultation du public, nous souhaitons établir un dialogue constructif avec la population, les municipalités, les partenaires et tous les autres parties prenantes concernées pour ainsi paver la voie à l'adoption d'une version 2.0 qui saura les rallier.

Je remercie tous ceux et celles qui prendront connaissance de notre projet et apporteront leur contribution pour le solidifier encore. Je félicite enfin l'équipe de la CMM ainsi que les élu-es de la commission spéciale sur la révision du PMAD, qui ont fait preuve d'un dévouement et d'un enthousiasme sans réserve pour livrer ce document dans un délai de quelques mois à peine.

## INTRODUCTION

Avec un territoire couvrant 4 374 km<sup>2</sup>, le Grand Montréal est le lieu de résidence de plus de 4,2 millions de personnes. Ce territoire coïncide, à quelques exceptions près, avec la région métropolitaine de recensement de Montréal. La CMM se caractérise par la continuité de son territoire bâti et l'intensité des échanges entre les populations des municipalités qui la composent.

Le Grand Montréal est la plus importante région métropolitaine du Québec et la deuxième du Canada, après celle de Toronto. Région cosmopolite, cinquième pôle d'immigration internationale d'Amérique du Nord, elle est un important centre économique, avec une concentration de sièges sociaux d'entreprises, d'institutions financières, de centres de recherche et d'établissements universitaires. Les principaux secteurs d'activité économique de la région comprennent la finance, la haute technologie, la logistique, l'aérospatiale, les sciences de la vie, le tourisme et les industries créatives.

Les 82 municipalités de la CMM offrent à la population une qualité de vie enviable grâce à une gamme complète de services de proximité, une abondance d'espaces verts, ainsi que des quartiers urbains animés et riches d'une vie culturelle dynamique. La région est bien desservie par un réseau de transport actif et collectif intégré, incluant le métro de Montréal, le Réseau express métropolitain (REM), les trains de banlieue, plusieurs lignes d'autobus, un vaste réseau de voies cyclables, ainsi qu'un important réseau d'autoroutes et de routes.

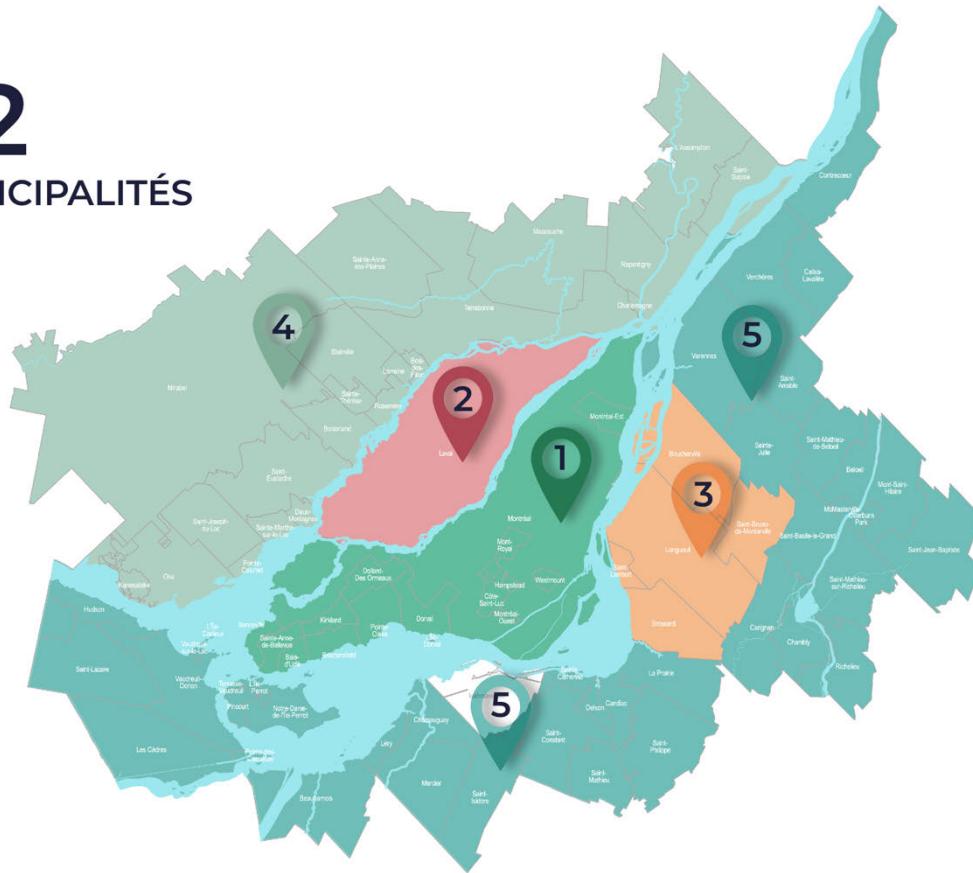
Le territoire du Grand Montréal est constitué d'un archipel traversé par plusieurs cours d'eau, dont le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles. La majeure partie du territoire est constituée de plaines agricoles. Celles-ci sont ponctuées des collines Montérégiennes, de la chaîne de montagnes des Appalaches au sud-ouest et de celle des Laurentides au nord-est. Le territoire se distingue également par la présence de nombreux bois et corridors forestiers, fréquemment visités par la population désirant profiter des bienfaits de la nature.

En somme, le Grand Montréal est une région dynamique et diversifiée, offrant une qualité de vie remarquable et une combinaison unique d'histoire, de culture et d'innovation.



**Carte 1 - La CMM et ses cinq secteurs géographiques**

**82**  
MUNICIPALITÉS



- 1** AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL
- 2** LAVAL
- 3** AGGLOMÉRATION DE LONGUEUIL
- 4** COURONNE NORD
- 5** COURONNE SUD

Source : CMM, 2024

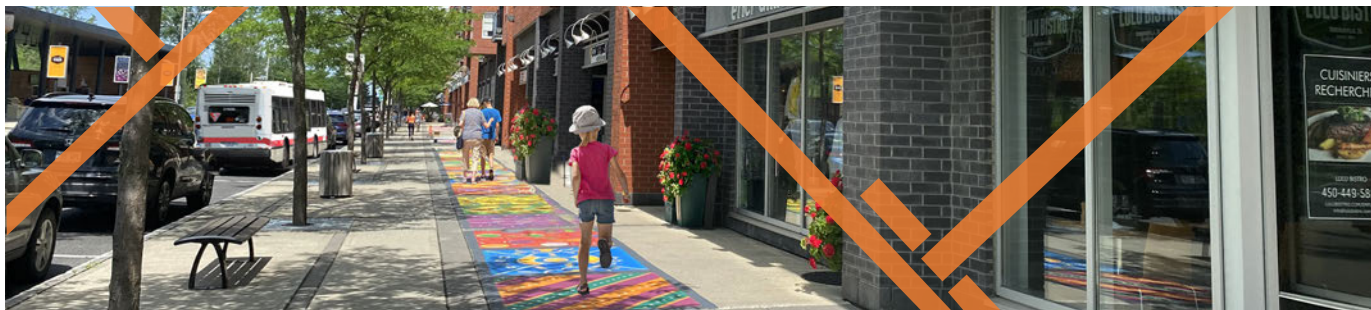
La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a été créée par le gouvernement du Québec en 2001 pour planifier, coordonner et financer certaines compétences stratégiques qui façonnent le territoire et le développement du Grand Montréal dont : l'aménagement du territoire, le développement économique, le développement artistique ou culturel, le logement social, les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain, le transport collectif, la planification de la gestion des matières résiduelles, l'assainissement de l'atmosphère, l'assainissement des eaux. La CMM est dirigée par un conseil de 28 personnes élues représentant les 82 municipalités locales du Grand Montréal.

Le conseil de la CMM a adopté le premier Plan d'aménagement et de développement (PMAD) en décembre 2011, à la suite d'une vaste consultation publique. Ce plan est entré en vigueur en mars 2012, une fois approuvé par le gouvernement du Québec.

Après plus de 10 ans de mise en œuvre du PMAD, la CMM procède à un exercice de révision de son contenu afin de poursuivre les efforts consentis et visant à relever les défis futurs du Grand Montréal et à créer une région plus responsable, durable et inclusive. Le second projet de PMAD révisé (PPMADR) établit 3 orientations, 15 objectifs et 48 critères visant à assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective d'aménagement et de développement durables du territoire métropolitain.

Le présent document est divisé en quatre chapitres :

1. **La toile de fond** présente le diagnostic du territoire ainsi que le contexte dans lequel s'inscrit le PPMADR. Ce chapitre traite notamment du cadre institutionnel du Grand Montréal, du développement durable et des enjeux d'aménagement liés à l'urgence climatique et à la crise du logement.
2. Le deuxième chapitre présente l'ensemble des **orientations, des objectifs et des critères** pour l'aménagement et le développement durables du Grand Montréal.
3. Le troisième chapitre porte sur les différents **mécanismes de coordination** prévus entre la CMM et le gouvernement du Québec afin d'assurer la mise en œuvre du PMAD.
4. La dernière section présente la vision de la CMM en matière de **suivi du territoire métropolitain**. Alignée avec la révision des nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), cette vision vise à assurer un monitoring rigoureux du PMAD révisé.





## LA TOILE DE FOND

### Premier PMAD : un bilan positif<sup>5</sup>

Le premier PMAD a apporté plus de cohérence dans l'aménagement et le développement du Grand Montréal. Il a renforcé la collaboration entre les 82 municipalités locales et les 14 MRC et agglomérations de la région, tout en favorisant une participation citoyenne accrue pour résoudre les enjeux métropolitains. Ce plan a su unir les efforts des acteurs publics pour relever des défis complexes comme les changements climatiques, l'utilisation optimale des espaces disponibles et la protection des milieux naturels et agricoles, nécessitant des solutions à l'échelle métropolitaine.

Après plus de dix ans, le bilan du PMAD témoigne de son succès à travers les actions mises en œuvre par la CMM visant à :

- Freiner l'étalement urbain en maintenant le périmètre métropolitain;
- Densifier et consolider le cadre bâti en adéquation avec le transport collectif selon les principes *Transit-oriented development* (TOD), ou aménagement axé sur le transport en commun;
- Favoriser le développement d'infrastructures de transport actif et collectif;
- Protéger et mettre en valeur le territoire agricole et les milieux naturels;
- Accroître la sécurité des personnes et des biens aux abords des cours d'eau de l'archipel du Grand Montréal.

Six principaux constats peuvent être tirés des dix années de mise en œuvre du PMAD :

1. *Les outils d'aménagement et d'urbanisme des municipalités locales et régionales sont presque tous conformes au PMAD.* Il s'agit d'un jalon important, puisque le processus de conformité, au cœur du modèle d'aménagement et d'urbanisme québécois, permet aux projets réalisés sur le terrain de refléter la vision métropolitaine portée par le PMAD.
2. *La densification et l'optimisation de l'urbanisation sont bien amorcées.* En effet, les villes de Montréal, Laval, Longueuil et la plupart des MRC ont atteint, voire dépassé les seuils minimaux de densité résidentielle prévus pour 2031. L'objectif d'orienter 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD a également été atteint. Avec la mise en service du Réseau express métropolitain (REM), cet objectif a été rehaussé à 60 %.
3. *La densité est compatible avec la diversité de l'offre en logement, qui demeure néanmoins insuffisante.* Le parc immobilier de la CMM est composé de 31 % de maisons individuelles, de 9 % de maisons jumelées ou en rangée, de 50 % d'appartements locatifs ou en copropriété dans des immeubles de quatre étages et moins et de 9 % d'appartements locatifs ou en copropriété dans des immeubles de plus de cinq étages.

<sup>5</sup> Depuis l'adoption du PMAD en 2012, la CMM a publié périodiquement un bilan de la mise en œuvre du PMAD. La dernière édition de ce bilan est disponible sur le site Internet de la CMM : [https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2023/05/2023-05-05\\_CahiersMetropolitains-no11\\_F.pdf](https://observatoire.cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2023/05/2023-05-05_CahiersMetropolitains-no11_F.pdf)



4. *La transition vers une mobilité durable se poursuit, malgré le ralentissement engendré par la pandémie.* De nombreux projets structurants de transport collectif sont en cours de réalisation ou de planification. D'ici 2031, la mise en œuvre du Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) devrait permettre de hausser à plus de 35 % la part modale combinée du transport actif et collectif sur une période de 24 heures. De plus, le Réseau vélo métropolitain est maintenant complété à 38 %.
5. *La protection et la mise en valeur des milieux naturels d'intérêt métropolitain ont été renforcées.* Depuis 2012, la CMM a appuyé 188 projets contribuant aux objectifs de protection et de mise en valeur des milieux naturels de son territoire qui constituent des symboles identitaires forts de la région. Selon les données de l'Observatoire Grand Montréal (OGM), dès 2021, l'objectif de porter à 17 % la superficie des milieux naturels protégés sur le territoire de la CMM était atteint en raison de divers moyens, dont l'augmentation des aires protégées terrestres, la réalisation de projets d'acquisition appuyés financièrement par la CMM et la présence de mesures de conservation diverses. L'actualisation de la cartographie des zones inondables a également mené à l'adoption d'un règlement de contrôle intérimaire (RCI). Ce dernier vise à accroître la sécurité des personnes et des biens face aux inondations pouvant survenir aux abords des cours d'eau de l'archipel du Grand Montréal en attente de la révision du PMAD ainsi que des travaux du gouvernement du Québec sur le sujet.
6. La CMM a appuyé avec succès la mise en œuvre du PMAD et l'atteinte de ses cibles en mettant en place des programmes d'aide financière : pour la planification des aires TOD; pour la protection, la conservation et la mise en valeur des milieux naturels; pour le Réseau vélo métropolitain (Trame verte et bleue); pour la mise en valeur du territoire et des activités agricoles; aux municipalités rurales; pour la protection du territoire agricole.

### Dix ans de travaux qui appuient le prochain PMAD

Le PPMADR tire parti de plusieurs travaux et activités qui ont été réalisés par les équipes de professionnels et par les commissions de la CMM depuis 2012. Ces travaux et ces activités concernent :

- Le suivi de la mise en œuvre du PMAD (rapports de suivi périodiques);
- L'actualisation de nombreuses données (ex. inventaires des espaces vacants et à redévelopper, les zones à risque d'inondation, les émissions de gaz à effet de serre, le financement du transport collectif, le Réseau vélo métropolitain, les milieux naturels, le couvert forestier, le suivi des mises en chantier et de la densité observée, etc.);
- L'adoption de plans et de politiques (ex. Politique métropolitaine d'habitation, Plan Archipel, Plan métropolitain de développement économique, Plan de développement en culture et patrimoine, Plan d'action pour la reconnaissance et la protection des collines Montérégiennes, Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles);
- La mise en place de différents programmes de financement destinés aux municipalités a permis d'appuyer la mise en œuvre du PMAD (ex. Programme d'aide financière sur la conception des aires TOD, Programme d'aide

- financière pour les projets contribuant à la Trame verte et bleue, Programme d'aide financière Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, Fonds du logement social métropolitain);
- L'adoption de trois RCI (plaines inondables et territoires à risque d'inondation, milieux naturels et secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel).

Par ailleurs, l'Observatoire Grand Montréal a publié cinq rapports de monitoring du PMAD et plusieurs numéros des bulletins *Perspectives Grand Montréal*, des *Cahiers métropolitains* et des *Notes de l'Observatoire* permettant de suivre l'évolution sociodémographique et l'urbanisation sur le territoire de la CMM. L'Observatoire a également produit des portraits statistiques pour chacune des municipalités, des MRC et des agglomérations du territoire.

La tenue de cinq Agoras métropolitaines a permis à la société civile et aux élu.e.s d'échanger sur de nombreux enjeux relatifs à l'aménagement et au développement du Grand Montréal. Ces échanges ont conduit à la production de rapports synthèses, consolidant les idées et les recommandations formulées lors de ces événements.

**Tableau 1 – Principaux plans, politiques, règlements, stratégies et rapports de commissions adoptés par la CMM depuis 2012 et alimentant le PPMADR**

2023	Rapport de l'Agora métropolitaine 2023
2022	Portrait et diagnostic de la mobilité des marchandises sur le territoire de la CMM
	Plan de développement en culture et patrimoine
	Politique métropolitaine d'habitation
	Plan métropolitain de développement économique 2022-2031
	Plan d'action pour la reconnaissance et la protection des collines Montérégiennes
2021	Projet de Plan métropolitain de gestion des matières résiduelles 2024-2031
	Règlement de contrôle intérimaire concernant les milieux naturels (2022-96)
	Règlement de contrôle intérimaire concernant les secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel (2022-97)
2020	Rapport de la commission de l'environnement sur l'urgence climatique
	Rapport de la commission de l'environnement sur l'élimination des matières résiduelles
2019	Aménagement du territoire et enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie
	Plan particulier d'intervention – Eau potable   Pour une coordination intermunicipale
	Portrait des espaces industriels vacants sur le territoire du Grand Montréal
2018	Plan métropolitain de développement agricole 2020-2025
	Plan d'action 2019-2023 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement
2017	Plan Archipel – Plan d'action métropolitain sur l'eau
	Portrait des inondations printanières de 2017 sur le territoire métropolitain – Volet 3
2016	Orientations et attentes de la CMM – Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM
	Plan directeur du Réseau vélo métropolitain
2015	Portrait des inondations printanières de 2017 sur le territoire métropolitain - Volets 1 et 2
	Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne 2014-2024

D'autres travaux en cours viendront également soutenir les objectifs du prochain PMAD.



## Des personnes élues localement au cœur de la gouvernance des institutions locales, régionales et métropolitaines

Le territoire de la CMM est composé 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.

Avec 1,9 M d'habitants, la ville de Montréal regroupe 45 % de la population du Grand Montréal, la ville de Laval compte quant à elle plus de 450 000 personnes (11 % de la population du Grand Montréal) et la ville de Longueuil plus de 260 000 personnes (environ 6 % de la population du Grand Montréal). 39 autres municipalités du Grand Montréal comptent entre 15 000 et 150 000 habitants et 40 autres comptent moins de 15 000 habitants.

Les 82 municipalités du Grand Montréal font également partie de MRC ou d'agglomérations. La région métropolitaine regroupe, en tout ou en partie, 14 MRC et agglomérations. La couronne Nord rassemble les MRC Les Moulins et de Thérèse-De Blainville, le territoire équivalent à la MRC de Mirabel et une portion des MRC de L'Assomption et de Deux-Montagnes. La couronne Sud est composée quant à elle des MRC de Marguerite-D'Youville et de Roussillon ainsi que d'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 : Cinq secteurs géographiques et 82 municipalités, 2024**

Secteur, MRC, Municipalité	Pop.	Secteur, MRC, Municipalité	Pop.	Secteur, MRC, Municipalité	Pop.	Secteur, MRC, Municipalité	Pop.
<b>Agglomération de Montréal</b>	<b>2 147 390</b>	<b>Couronne Nord</b>	<b>638 308</b>	<b>Couronne Sud</b>	<b>551 323</b>		
Baie-D'Urfé	3 710	<b>MRC de Deux-Montagnes (partie CMM)</b>	<b>105 587</b>	<b>MRC de Beauharnois-Salaberry (partie CMM)</b>	<b>14 745</b>	Mercier	15 371
Beaconsfield	19 290	Deux-Montagnes	18 347	Beauharnois	14 745	Saint-Constant	31 311
Côte Saint-Luc	37 833	Oka	6 059	<b>MRC de Marguerite-D'Youville</b>	<b>82 119</b>	Saint-Isidore	2 888
Dollard-des-Ormeaux	50 171	Pointe-Calumet	6 257	Calixa-Lavallée	507	Saint-Mathieu	2 443
Dorval	20 382	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	21 250	Contrecoeur	10 194	Saint-Philippe	8 290
Hampstead	7 469	Saint-Eustache	46 398	Saint-Amable	13 796	Sainte-Catherine	17 579
Kirkland	19 564	Saint-Joseph-du-Lac	7 276	Sainte-Julie	30 413	<b>MRC de Rouville (partie CMM)</b>	<b>10 485</b>
L'Île-Dorval	9	<b>MRC de L'Assomption (partie CMM)</b>	<b>122 373</b>	Varennes	21 433	Richelieu	5 872
Montréal	1 895 211	Charlemagne	6 495	Verchères	5 776	Saint-Mathias-sur-Richelieu	4 613
Montréal-Est	4 808	L'Assomption	24 502	<b>MRC de La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)</b>	<b>126 894</b>	<b>MRC de Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)</b>	<b>124 694</b>
Montréal-Ouest	5 250	Repentigny	87 980	Beloeil	24 775	Hudson	5 542
Mont-Royal	21 775	Saint-Sulpice	3 396	Carignan	12 260	Les Cèdres	7 226
Pointe-Claire	35 429	<b>MRC Les Moulins</b>	<b>177 722</b>	Chambly	31 692	L'Île-Cadieux	125
Sainte-Anne-de-Bellevue	5 380	Mascouche	54 540	McMasterville	6 097	L'Île-Perrot	11 678
Senneville	1 016	Terrebonne	123 182	Mont-Saint-Hilaire	19 302	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	11 699
Westmount	20 093	<b>MRC de Thérèse-De Blainville</b>	<b>167 653</b>	Otterburn Park	9 141	Pincourt	15 095
		Blainville	61 114	Saint-Basile-le-Grand	17 302	Pointe-des-Cascades	1 834
<b>Agglomération de Longueuil</b>	<b>448 221</b>	Boisbriand	29 229	Saint-Jean-Baptiste	3 251	Saint-Lazare	22 761
Boucherville	41 726	Bois-des-Filion	10 602	Saint-Mathieu-de-Beloeil	3 074	Terrasse-Vaudreuil	1 929
Brossard	95 066	Lorraine	9 680	<b>MRC de Roussillon</b>	<b>192 386</b>	Vaudreuil-Dorion	45 442
Longueuil	261 516	Rosemère	14 138	Candiac	24 097	Vaudreuil-sur-le-Lac	1 363
Saint-Bruno-de-Montarville	26 643	Sainte-Anne-des-Plaines	15 887	Châteauguay	52 320		
Saint-Lambert	23 270	Sainte-Thérèse	27 003	Delson	8 557		
				La Prairie	27 015		
<b>Laval</b>	<b>450 629</b>	<b>Mirabel</b>	<b>64 973</b>	Léry	2 515		
						<b>GRAND MONTRÉAL</b>	<b>4 235 871</b>

Source : Institut de la statistique du Québec (2024). *Décret de la population 2024*.

Ce sont les personnes élues dans les 82 municipalités locales du Grand Montréal qui ont la responsabilité de l'aménagement et du développement. Elles en ont d'abord la charge à l'échelle de leur municipalité respective. Certaines d'entre elles sont aussi déléguées ou choisies par le conseil de leur municipalité pour siéger au conseil de leur MRC. La *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* prévoit quant à elle le mode de nomination, parmi l'ensemble des personnes élues dans ces municipalités locales, des personnes élues qui siègent au conseil de la CMM.

## L'aménagement et le développement dans la CMM : une responsabilité partagée dont la cohérence est assurée par la conformité

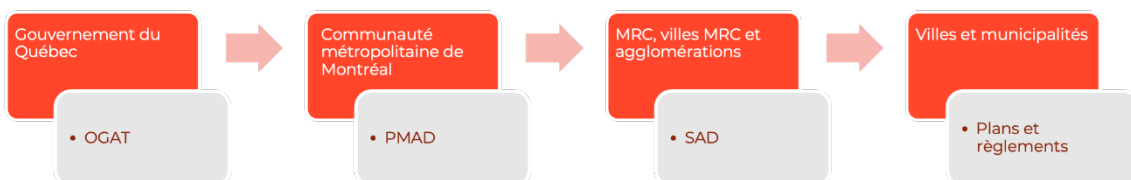
Plusieurs acteurs publics interviennent en matière d'aménagement et de développement sur le territoire du Grand Montréal :

- Le gouvernement du Québec intervient, tant à l'échelle nationale que métropolitaine, en établissant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, en adoptant des politiques, dont la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) adoptée en 2022, en appliquant plusieurs lois à incidence territoriale et en construisant plusieurs infrastructures et équipements publics sur le territoire;
- La CMM assure l'élaboration et la mise en œuvre du PMAD en assurant sa conformité dans les outils d'aménagement des MRC ou des agglomérations et en mettant en place des programmes pour favoriser l'atteinte des cibles qui y sont identifiées;
- Les agglomérations, les MRC et les villes-MRC doivent obligatoirement avoir un schéma d'aménagement et de développement (SAD) conforme au PMAD et à ses orientations, ses objectifs et ses critères et elles jouent un rôle important pour s'assurer que les outils d'urbanisme locaux les respectent.

La planification et l'aménagement du territoire s'inspirent des processus propres à l'écologie en ce sens qu'elle procède d'un système composé de multiples intervenants qui forment, en exerçant des compétences complémentaires, un écosystème législatif qui doit être compris et appliqué comme un ensemble intégré, et non morcelé ou atomisé. Le préambule inscrit à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* de même que son article 2.2.1 en font une finalité.

Le processus de conformité prévu par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) fait en sorte que la planification métropolitaine se décline dans les outils d'aménagement régionaux et les outils d'urbanisme locaux.

**Figure 1 - Processus de conformité**



D'autres acteurs publics jouent un rôle important en matière de planification territoriale métropolitaine.

En matière de transport collectif, l'ARTM est responsable, depuis le 1<sup>er</sup> juin 2017, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire, incluant celles à mobilité réduite. L'ARTM planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers. L'Autorité doit collaborer étroitement avec la CMM dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en matière de transport collectif. Elle doit tenir compte du PMAD dans son plan

stratégique de développement du transport collectif et dans l'établissement des zones où une redevance de transport est imposée.

Montréal International exerce aussi une influence sur la planification du territoire à l'échelle métropolitaine. La CMM lui a délégué la compétence d'attirer les investissements directs étrangers sur le territoire du Grand Montréal. Cet organisme est intéressé par l'ensemble des interventions qui peuvent contribuer au renforcement de l'attractivité et de la compétitivité du Grand Montréal, dont la disponibilité des espaces à vocation économique.

### **Une pandémie dont les conséquences se font toujours sentir et dont l'impact à long terme demeure incertain**

La pandémie de la COVID-19 a eu des impacts considérables sur de nombreux aspects de la vie en société. Les nouvelles formes de travail, d'éducation et de communication en ligne adoptées ont en effet changé les modes de vie pour de nombreuses personnes. Les changements dans les habitudes de consommation et les flux de commerce ont aussi affecté les économies nationales et internationales.

À l'échelle du Grand Montréal, la pandémie a notamment provoqué des fluctuations sur le marché de l'immobilier résidentiel, une diminution de l'achalandage du transport collectif et une transformation des habitudes de déplacements – avec l'avènement du télétravail. Cette crise a également mis en lumière les défis pour les villes appartenant à une grande région métropolitaine d'assurer une meilleure résilience face aux épidémies et aux pandémies.

La plupart des experts ont de la difficulté à déterminer si ces impacts seront permanents. Mais certains changements pourraient l'être, tels que l'augmentation du travail à distance et la numérisation des services. D'autres problèmes engendrés ou accentués par la pandémie, comme la pénurie de logements, la baisse de l'achalandage du transport collectif (incluant les problèmes financiers qui s'en suivent) et la perturbation des chaînes d'approvisionnement pourraient prendre encore quelques années à se résorber.

La pandémie n'a toutefois pas remis fondamentalement en question les choix d'aménagement du premier PMAD. Ainsi, le PPMADR, comme le premier PMAD, privilégiera, entre autres, la densification réfléchie du territoire, la mixité sociale et fonctionnelle, la mise en place d'infrastructures de mobilité durable et la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

### **Un aménagement et un développement indissociables de la notion de durabilité**

La LAU exige que le PMAD s'inscrive dans une perspective de développement durable<sup>6</sup>. Tout comme le premier PMAD, le PPMADR vise donc l'équilibre entre le développement économique, le progrès social et le respect de l'environnement, afin

---

<sup>6</sup> Le concept de développement durable, apparu pour la première fois dans le rapport Brundtland de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'Organisation des Nations Unies « Notre avenir à tous » publié en 1987, est discuté depuis le début des années 1970 avec le premier rapport du Club de Rome, soit plus de 50 ans. Ce concept est désormais de plus en plus intégré dans les politiques publiques occidentales, dont celles du Québec.

de répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

Cet objectif est partagé par le gouvernement du Québec dans le cadre de sa Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028. Cette stratégie affirme notamment qu'une collectivité durable doit limiter son empreinte écologique et énergétique en offrant des milieux de vie axés sur la nature. Elle précise aussi qu'une telle collectivité doit se transformer par la requalification et la réutilisation de l'existant pour de nouveaux usages. Le gouvernement du Québec s'engage à appuyer les municipalités afin qu'elles poursuivent leurs efforts pour créer des milieux de vie durables pour tous les Québécois et Québécoises.

La révision du PMAD est une opportunité pour renforcer nos efforts pour un aménagement durable de la région métropolitaine de Montréal.

**Tableau 3 - Pistes d'action du gouvernement du Québec dans sa stratégie de développement durable 2023-2028 pour appuyer les municipalités afin qu'elles interviennent de manière durable sur le territoire**

Thèmes	Pistes d'action
Aménagement efficient du territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La planification du territoire afin d'éviter l'étalement urbain et la fragmentation des milieux naturels ou agricoles</li> <li>• La planification du territoire axée sur la mobilité durable</li> <li>• La localisation optimale des bâtiments et des infrastructures ainsi que la mixité des usages</li> <li>• L'aménagement culturel du territoire</li> <li>• L'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à leurs impacts, notamment en matière de sécurité civile et de résilience face à leurs impacts</li> </ul>
Gouvernance municipale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'inclusion des principes de développement durable et de lutte contre les changements climatiques dans les règlements, documents de planification, politiques et programmes</li> <li>• Les enjeux de fiscalité municipale</li> <li>• Une gouvernance de proximité</li> <li>• La participation citoyenne dans les processus de planification et d'aménagement du territoire</li> </ul>
Gestion des ressources	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La gestion intégrée de l'eau</li> <li>• La valorisation des matières résiduelles</li> </ul>
Milieux de vie sains et sécuritaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'augmentation des espaces verts et des espaces bleus en milieu urbain</li> <li>• La création de ceintures vertes autour des agglomérations urbaines et de corridors verts et bleus entre les municipalités</li> <li>• L'accessibilité et l'adaptation des milieux pour tous et en fonction des besoins à toutes les étapes de la vie</li> <li>• Des systèmes alimentaires durables et équitables</li> <li>• La préservation du patrimoine bâti</li> </ul>
Mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'augmentation de la part modale des déplacements actifs et collectifs</li> <li>• La réduction de l'intensité énergétique et des GES du transport des personnes et des marchandises</li> <li>• L'amélioration des options de mobilité durable variées et abordables</li> </ul>

Source : Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028. Québec, 2023, 128 pages



## Un réchauffement climatique qui s'accélère et nécessite l'action des acteurs publics

Depuis l'adoption du premier PMAD, de nombreuses données scientifiques ont confirmé la gravité et l'accélération de la crise climatique. La nécessité que les autorités publiques mettent en place urgemment des mesures de lutte et d'adaptation a été réaffirmée à plusieurs reprises depuis 2012.

Dans son rapport d'août 2021, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) présente les dernières données scientifiques sur le changement climatique et ses impacts. Ses principales conclusions sont que :

- Le changement climatique s'accélère : les températures moyennes de la planète ont augmenté de 1,1°C depuis la fin du 19<sup>e</sup> siècle, et l'année 2020 a été l'une des trois plus chaudes jamais enregistrées;
- Les activités humaines sont responsables de la majorité du réchauffement climatique observé depuis les années 1950, en particulier les émissions de gaz à effet de serre résultant de la combustion de combustibles fossiles;
- Les impacts du changement climatique sont déjà visibles dans de nombreuses régions du monde, avec une augmentation de la fréquence et de l'intensité des événements climatiques extrêmes tels que les vagues de chaleur, les sécheresses, les inondations et les tempêtes;
- Si les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter, les températures moyennes mondiales pourraient dépasser 1,5°C au cours des 20 prochaines années, ce qui entraînerait des conséquences graves pour les populations et l'environnement;
- Des mesures urgentes doivent être prises pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et limiter le réchauffement climatique à 1,5°C, en incluant des efforts pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050;
- Les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre doivent être accompagnés d'adaptations pour aider les populations à faire face aux impacts inévitables du changement climatique, en particulier les plus vulnérables.

Au Canada, le nombre de sinistres résultant de catastrophes naturelles, telles que des tempêtes estivales et hivernales, des inondations, de la grêle, du verglas et des feux de forêt, est en augmentation continue depuis les 30 dernières années. Le Bureau d'assurance du Canada (BAC) évalue que depuis plus de dix ans, le coût des sinistres catastrophiques assurés au Canada s'élève à 1 G\$ ou plus chaque année. Ces cinq dernières années, la moyenne est de 2,2 G\$ par année.

Dans la synthèse du sixième rapport d'évaluation sur l'évolution du climat (2023), le GIEC souligne que la fenêtre d'opportunité pour agir afin de limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C se « referme rapidement ». Pour y arriver, les émissions de GES doivent diminuer de 43 % d'ici 2030. Or, les engagements actuels ne permettent pas d'atteindre cette cible et rendent même « plus difficile de limiter le réchauffement en dessous de 2 degrés Celsius ».

Cette synthèse du sixième rapport du GIEC souligne l'importance d'agir à l'échelle des zones urbaines – qui peuvent être assimilées aux régions métropolitaines tant en ce qui concerne la réduction des émissions de GES que de l'adaptation aux changements climatiques. L'encadré ci-dessous reprend les principaux éléments pertinents de ce rapport à cet égard.

## Encadré 1 - Synthèse des principales constatations tirées du sixième rapport du GIEC concernant la diminution des GES et l'adaptation aux changements climatiques concernant les zones urbaines

Les systèmes urbains sont essentiels pour contribuer à la réduction des émissions de GES et favoriser un développement résilient au climat, en particulier lorsque cela implique une planification intégrée des infrastructures physiques, naturelles et sociales. Cela passe plus particulièrement par :

- Une planification et une prise de décisions intégrées et inclusives de l'utilisation du sol;
- Une forme urbaine compacte où se côtoient les emplois et les logements;
- La réduction ou la modification de la consommation urbaine d'énergie et de matériaux;
- L'électrification en combinaison avec des sources à faibles émissions;
- L'amélioration des infrastructures de gestion de l'eau et des déchets;
- L'amélioration de l'absorption et du stockage du carbone dans l'environnement urbain (ex. les matériaux de construction biosourcés, les surfaces perméables et les infrastructures vertes et bleues urbaines).

Les émissions de GES liées aux transports peuvent être réduites par des options axées sur la demande et des technologies à faibles émissions de GES. Les changements dans la forme urbaine, la réaffectation de l'espace urbain pour le vélo et la marche, la numérisation (ex. le télétravail) et les programmes qui encouragent les changements de comportement des consommateurs (ex. les transports, la tarification) peuvent réduire la demande de services de transport et soutenir le passage à des modes de transport plus économes en énergie.

Les véhicules électriques alimentés à de l'électricité à faibles émissions offrent le plus grand potentiel de décarbonation pour les transports terrestres, sur la base du cycle de vie. Les coûts des véhicules électrifiés diminuent et leur adoption s'accélère, mais ils nécessitent des investissements continus dans l'infrastructure de soutien pour accroître l'échelle du déploiement.

Les principaux systèmes d'infrastructures, y compris l'assainissement, l'eau, la santé, les transports, les communications et l'énergie, seront de plus en plus vulnérables si les normes de conception ne tiennent pas compte des conditions climatiques changeantes.

Les infrastructures vertes/naturelles et bleues telles que la foresterie urbaine, les toits verts, les étangs et les lacs, et la restauration des rivières peuvent atténuer le changement climatique grâce à l'absorption et au stockage du carbone, à la réduction des émissions et à la réduction de la consommation d'énergie, tout en réduisant les risques liés aux événements extrêmes tels que les vagues de chaleur, les fortes précipitations et les sécheresses, et en faisant progresser les avantages connexes pour la santé, le bien-être et les moyens de subsistance (degré de confiance moyen).

Le verdissement urbain peut fournir un refroidissement local. La combinaison des réponses d'adaptation des infrastructures vertes/naturelles et grises/physiques a le potentiel de réduire les coûts d'adaptation et de contribuer à la lutte contre les



inondations, à l'assainissement, à la gestion des ressources en eau, à la prévention des glissements de terrain et à la protection des côtes (degré de confiance moyen).

La prise en compte des impacts et des risques liés aux changements climatiques dans la conception et la planification des établissements et des infrastructures urbains et ruraux est essentielle à la résilience et à l'amélioration du bien-être humain.

Des mesures d'atténuation efficaces peuvent être avancées à chacune des étapes de conception, de construction, de rénovation, d'utilisation et d'élimination des bâtiments. Les interventions d'atténuation pour les bâtiments comprennent : à l'étape de la construction, des matériaux de construction à faibles émissions, une enveloppe de bâtiment très efficace et l'intégration de solutions d'énergie renouvelable; lors de la phase d'utilisation, des appareils/équipements à haut rendement, l'optimisation de l'utilisation des bâtiments et leur approvisionnement en sources d'énergie à faibles émissions; et à la phase d'élimination, le recyclage et la réutilisation des matériaux de construction. Les mesures de suffisance peuvent limiter la demande d'énergie et de matériaux tout au long du cycle de vie des bâtiments et des appareils.

Les réponses à l'élévation continue du niveau de la mer et à l'affaissement des terres dans les villes et établissements côtiers de faible altitude et les petites îles comprennent la protection, l'hébergement, l'avance et la réinstallation planifiée. Ces réponses sont plus efficaces si elles sont combinées et/ou séquencées, planifiées longtemps à l'avance, alignées sur les valeurs socioculturelles et les priorités de développement, et étayées par des processus d'engagement communautaire inclusifs.

Extraits de la synthèse du sixième rapport d'évaluation sur l'évolution du climat du GIEC, 2023, pp. 72-73 (traduit de l'anglais).

Le PMAD constitue un important levier pour favoriser la transition écologique. En effet, ses orientations, ses objectifs et ses critères visent notamment à ce que l'aménagement du territoire permette le changement de nos habitudes et de comportements afin de favoriser un mode de vie plus durable. Ce changement de notre mode de vie permettra de limiter le réchauffement planétaire et favorisera l'adaptation aux changements climatiques.

Ces principes sont au cœur de la [Déclaration d'urgence climatique](#), adoptée par le conseil de la CMM en 2018, de la [Déclaration de Montréal sur les aires métropolitaines](#) de l'ONU-Habitat, adoptée en 2015, et des principes et des objectifs du [Nouvel agenda urbain](#), adopté par l'ONU-Habitat en 2016.

Par ailleurs, le 10 décembre 2022, lors de la 15<sup>e</sup> Conférence des Parties (COP15), la CMM a annoncé qu'elle adhère aux objectifs des Nations Unies visant à protéger la nature et à contrer la perte de biodiversité et s'est engagée, à l'instar du gouvernement du Québec, à atteindre l'objectif de 30 % de milieux naturels protégés dans le Grand Montréal en 2030.



## Équité et justice environnementale

L'équité et la justice environnementales sont des principes visant à prévenir les effets nocifs, liés à des enjeux environnementaux, qui touchent de manière disproportionnée certaines populations. Ces principes visent à garantir un environnement sain et résilient face aux aléas climatiques pour toutes les personnes. Le 8 février 2024, le gouvernement du Canada a démarré des consultations sur le droit à un environnement sain et travaille présentement sur une stratégie nationale visant à promouvoir la justice environnementale à l'échelle du pays. Cette notion est essentielle pour garantir que les politiques d'aménagement du territoire soient équitables et inclusives ainsi que des outils efficaces pour lutter contre les inégalités environnementales.

En réfléchissant la planification territoriale sous le regard de la justice environnementale, on cherche à prévenir et à atténuer la concentration et à atténuer les de risques environnementaux, comme la pollution atmosphérique et les îlots de chaleurs, au sein des communautés vulnérables et marginalisées. L'analyse de divers indicateurs mettant en lumière les enjeux environnementaux spécifiques à un territoire et à sa composition sociodémographique par des outils de monitoring et de suivi, les plans et politiques d'aménagement du territoire deviennent des moyens efficaces pour mettre en œuvre des actions répondant aux besoins des résidents des zones à risque, nécessitant une attention particulière. Ainsi, les outils de planification territoriale comme le PMAD contribuent à créer des communautés résilientes et durables.

## Une crise du logement qui se caractérise par une offre globale insuffisante et un besoin criant de logements sociaux et abordables

Les ménages du Grand Montréal, et en particulier les ménages les plus défavorisés, font face à une crise du logement d'une ampleur qui n'avait pas été vue depuis l'après-guerre. De trop nombreux ménages sont confrontés à une hausse importante du coût du logement qui les empêche de se loger convenablement ou les oblige à couper dans leurs autres dépenses essentielles. De plus, le taux d'inoccupation des logements locatifs est sous le seuil d'équilibre du marché depuis plusieurs années un peu partout sur le territoire du Grand Montréal.

Cette situation affecte évidemment de façon plus marquée les ménages à faible revenu, en majorité locataires, et ceux des groupes sociaux vulnérables. Il est d'ailleurs reconnu que les populations défavorisées économiquement et socialement sont les plus touchées par un manque d'accès au logement<sup>7</sup>. La pénurie et la crise d'abordabilité viennent donc exacerber les inégalités socioéconomiques existantes.

La crise actuelle entraîne également des répercussions sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Historiquement, l'abordabilité relative du logement a fait partie des forces stratégiques du Grand Montréal, ce qui, entre autres, lui a permis d'attirer des travailleurs et des étudiants étrangers.

La CMM a adopté, en novembre 2022, la Politique métropolitaine d'habitation (PMH), sa première politique en matière d'habitation. Cette politique et, le portrait de l'habitation dans le Grand Montréal qui l'a appuyée, documentent bien l'état de la

---

<sup>7</sup> INSPQ. Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé (2021). [Logement et inégalités sociales de santé en temps de COVID-19 : des stratégies pour des logements abordables et de qualité](#), 24 p.

situation et proposent des actions en lien notamment avec l'abordabilité des logements pour répondre aux besoins des ménages plus défavorisés, la diversité de l'offre pour favoriser la mixité sociale et des stratégies encourageant une densification réfléchie pour réaliser des milieux de vie durables. La Politique propose de tirer parti de la construction de nouveaux ensembles résidentiels pour favoriser les milieux de vie complets plus denses, plus diversifiés, dont les services sont accessibles par le transport actif ou collectif. Cette PMH constitue une contribution importante au projet de PMAD révisé.

### **Une mobilité durable qui doit être relancée et dont l'avenir passe par un financement stable et récurrent du transport collectif**

Le transport collectif est un élément clé de l'aménagement et du développement métropolitain durables, car il permet de réduire les émissions de GES en améliorant l'accessibilité et en favorisant la cohésion sociale. Par ailleurs, le développement de milieux de vie complets est indissociable du développement d'une offre de transport actif et collectif de qualité qui répond aux besoins des différents usagers. À ce sujet, un arrimage entre le PPMADR et le Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM est nécessaire.

La crise de la COVID-19 a eu un impact important sur les réseaux de transport collectif. En raison de la pandémie, les habitudes de déplacement ont changé, les gens travaillant à domicile ou évitant les déplacements non essentiels. Cela a entraîné une baisse importante de la fréquentation des transports collectifs et des pertes financières substantielles pour les organismes publics de transport en commun (OPTC). La pandémie a ainsi engendré des pertes tarifaires de plus de 50 % en 2020 et 2021 par rapport au niveau de 2019. Le gouvernement du Québec est heureusement intervenu avec des aides financières d'urgence qui ont permis de maintenir l'essentiel du service. L'ARTM n'envisage toutefois pas un retour de l'achalandage au niveau pré-pandémique avant plusieurs années. Cette hypothèse est à surveiller avec les données sur l'achalandage produites périodiquement et avec les résultats des prochaines enquêtes origine-destination (EOD).

Plusieurs projets de transport collectif sont en planification ou en construction, en particulier ceux du REM, du prolongement de la ligne bleue et du Service rapide par bus (SRB) Pie-IX. Ces projets, et d'autres à venir, augmenteront l'offre de service en transport collectif dans la région métropolitaine, mais auront également d'importants impacts sur les contributions municipales, et ce, dans un contexte caractérisé par un cadre financier qui n'a pas évolué depuis quelques décennies.

Or, pour que l'achalandage des réseaux de transport collectif retrouve son niveau pré-pandémique et pour que la part modale du transport collectif augmente, il est essentiel de poursuivre les investissements pour maintenir et développer les infrastructures.

Dans la foulée de sa Politique de mobilité durable, le gouvernement du Québec a mené un chantier pour proposer des pistes de financement afin de répondre à la diminution prévisible des revenus issus de la taxe sur les carburants en raison de l'électrification des transports. Ce chantier visait aussi à cibler des leviers de financement pour permettre aux acteurs de la mobilité durable d'assumer leurs responsabilités. Parmi les solutions que le gouvernement propose d'étudier, se retrouvent notamment des mesures d'écofiscalité.

Au cours des dernières années, les instances de la CMM ont proposé plusieurs solutions au gouvernement du Québec pour résoudre les carences du cadre financier du transport collectif métropolitain. La commission du transport de la CMM recommandait notamment l'étude de la tarification kilométrique et de la taxe sur le stationnement ainsi que l'introduction progressive de mesures écofiscales.

Afin d'approfondir les connaissances reliées à l'ensemble des paramètres relatifs à l'implantation d'un projet de tarification kilométrique dans la région métropolitaine et dans l'ensemble des municipalités présentant un fort taux de navettage vers le territoire de la région métropolitaine, la CMM complétera une étude pour élaborer un projet de mise en œuvre d'une telle tarification.

### **Une première Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) en appui aux interventions métropolitaines**

La PNAAT a été dévoilée par le gouvernement du Québec le 6 juin 2022. Cette politique permettra de mieux guider les actions du gouvernement, du milieu municipal et de tous les acteurs de la société concernés par les grands enjeux auxquels le Québec est confronté en matière d'architecture et d'aménagement du territoire. Pour concrétiser la PNAAT, un plan de mise en œuvre a été publié en juin 2023.

La vision stratégique de la PNAAT se décline en quatre axes :

- Pour des milieux de vie de qualité qui répondent aux besoins de la population;
- Pour un aménagement qui préserve et met en valeur les milieux naturels et le territoire agricole;
- Pour des communautés dynamiques et authentiques partout au Québec;
- Pour un plus grand souci du territoire et de l'architecture dans l'action publique.

Parmi les principes qui sont proposés dans la vision stratégique de la PNAAT, notons les suivants qui sont en lien direct avec les orientations, les objectifs et les critères du premier projet de PMAD révisé :

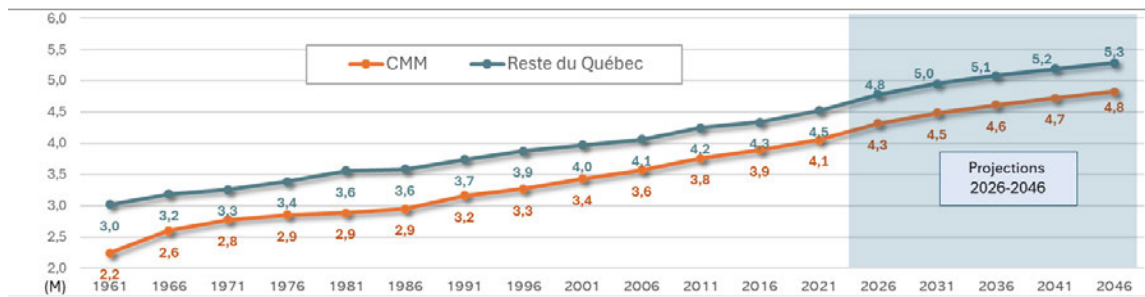
- Prioriser la consolidation des secteurs bénéficiant déjà de réseaux d'infrastructures et d'un patrimoine bâti;
- Adopter des formes d'aménagement qui permettent de consolider et de diversifier les territoires, notamment en augmentant la densité d'occupation du sol et en favorisant des formes compactes d'aménagement, et ce, à l'échelle des milieux;
- Réduire les durées de déplacement et les distances entre les lieux de résidence, de travail, de consommation et d'autres types d'activités;
- Diversifier l'offre des moyens de transport, particulièrement les transports collectif et actif et les rendre plus sécuritaires et plus accessibles à la population;
- Accroître l'offre de logements de qualité, accessibles et abordables répondant à une diversité de besoins;
- Adopter des formes d'aménagement qui permettent de contrer la perte de milieux naturels et de territoires agricoles.

Ces principes cadrent parfaitement avec les différentes mesures qui sont, d'une part, déjà inscrites au PMAD et, d'autre part, celles qui sont ajoutées au PPPMADR dans un objectif de bonification.

### Une croissance démographique sous le signe du vieillissement et de la diminution de la taille des ménages

Selon les projections démographiques intérimaires de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) de 2023, la population de la CMM pourrait atteindre 4,8 M d'habitants d'ici 2046. La proportion de la population québécoise qui réside dans la CMM devrait rester relativement stable, passant de 47,3 % en 2021 à 47,7 % en 2046.

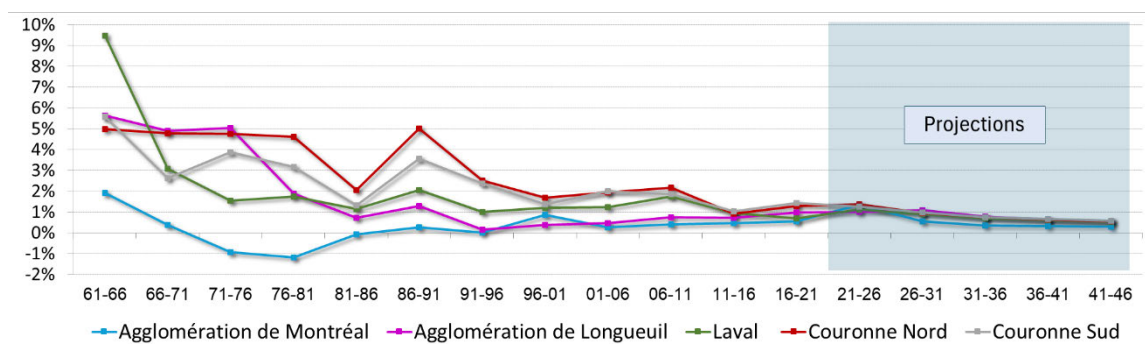
**Graphique 1 – Population totale, CMM et reste du Québec, 1961-2046**



Sources : Statistique Canada, *Recensement de la population 1961 à 1996*; Institut de la statistique du Québec, *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1<sup>er</sup> juillet des années 2001 à 2021 et Projection de la population, scénario Intérimaire 2023*. Traitement : CMM, 2024.

À l'échelle des cinq secteurs géographiques de la CMM, l'agglomération de Montréal a longtemps présenté un taux de croissance démographique plus faible que celui des autres secteurs géographiques de la région. Son poids démographique dans l'ensemble de la région est ainsi passé de 78 %, en 1961, à 50 %, en 2021. Toutefois, depuis le début des années 1990, l'écart entre le taux de croissance de l'agglomération de Montréal et celui des autres secteurs s'est fortement atténué. Selon les dernières estimations de population de l'ISQ, le taux de croissance démographique dans chacun des cinq secteurs géographiques a été similaire pour la période 2011-2021. Cette situation devrait se poursuivre dans les prochaines années.

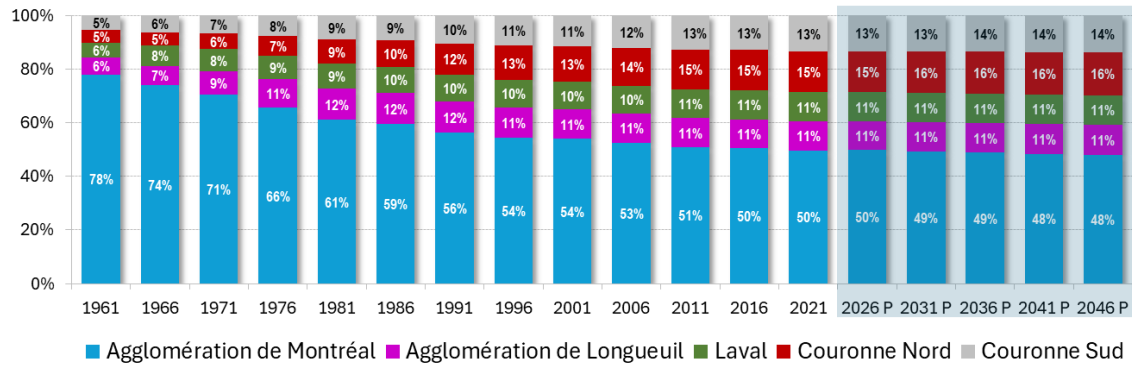
**Graphique 2 – Taux de croissance annuel moyen de la population (%), cinq secteurs de la CMM, 1961-2046**



Sources : Statistique Canada, recensements de la population de 1961 à 1996; Institut de la statistique du Québec, *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1<sup>er</sup> juillet des années 2001 à 2021 et Projection de la population, scénario Intérimaire 2023*. Traitement : CMM, 2024.

Ce nouvel équilibre territorial en matière de croissance démographique explique que le poids démographique de chacun des cinq secteurs de la CMM soit demeuré relativement stable depuis le début des années 2010. D'ailleurs, il devrait peut varier d'ici 2046.

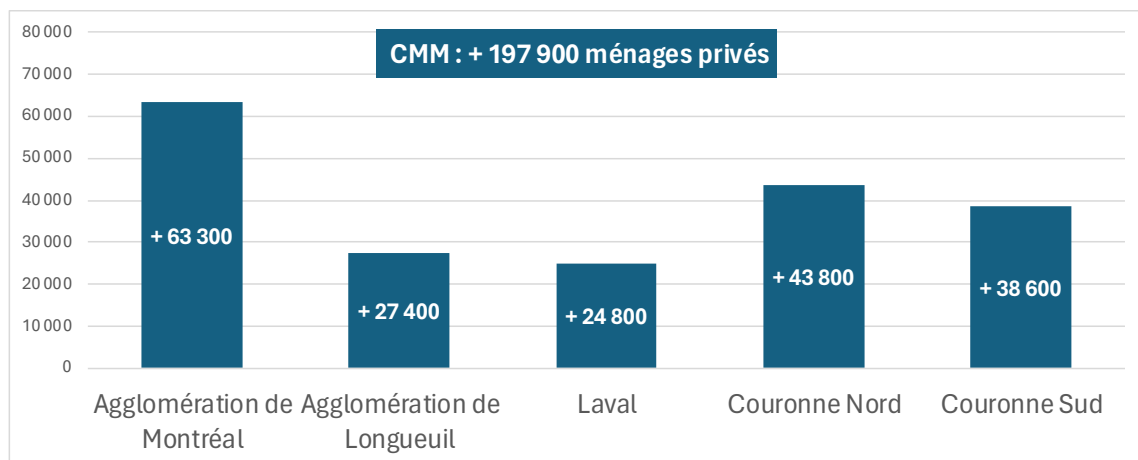
**Graphique 3 – Évolution du poids démographique (%), dans les cinq secteurs de la CMM, 1961-2046**



Sources : Statistique Canada, recensements de la population de 1961 à 1996; Institut de la statistique du Québec, *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1<sup>er</sup> juillet des années 2001 à 2021 et Projection de la population, scénario Intérimaire 2023*. Traitement : CMM, 2024.

Toujours selon les projections intérimaires 2023 de l'ISQ, il est estimé que le nombre de ménages privés devrait augmenter de 198 000 sur le territoire de la CMM entre 2026 et 2046. La croissance démographique, que connaîtra chacun des cinq secteurs de la région métropolitaine, repose principalement sur l'immigration internationale dans les secteurs centraux et sur la migration intramétropolitaine dans les couronnes. L'important déficit migratoire que l'agglomération de Montréal enregistre année après année avec les autres secteurs de la CMM et le reste du Québec est largement compensé par l'immigration internationale.

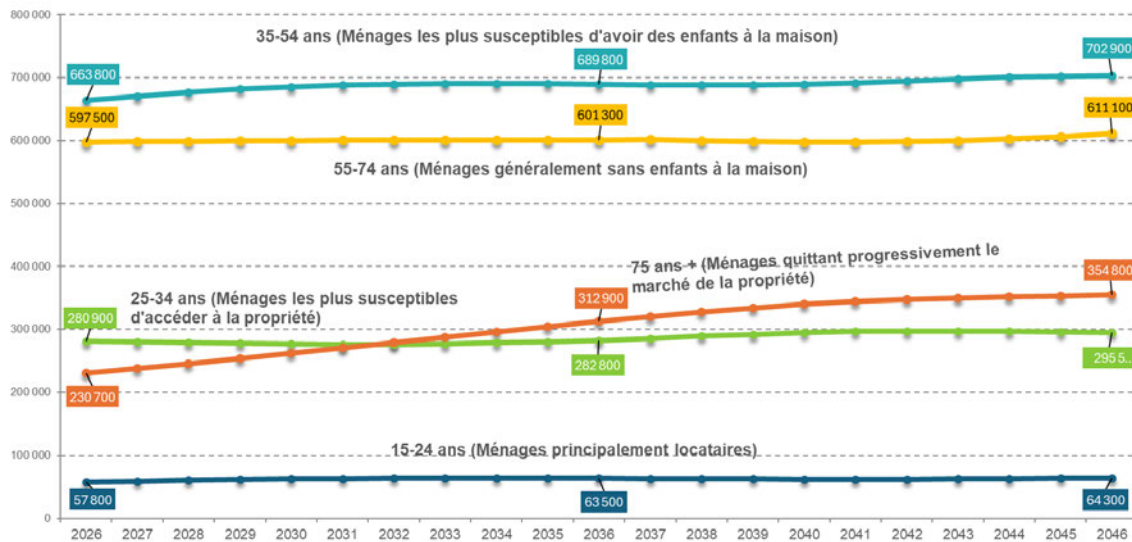
**Graphique 4 – Croissance projetée des ménages privés dans les cinq secteurs de la CMM, 2026-2046**



Source : ISQ, *Projection de la population, scénario Intérimaire 2023*. Traitement : CMM, 2024.

En raison du vieillissement de la population, 63 % de la croissance des ménages privés sera concentrée dans le groupe des 75 ans et plus, ce qui contribuera à la diminution de la taille des ménages. Déjà en 2021, les deux tiers des ménages de la CMM étaient constitués de deux personnes ou moins. La tendance à la diminution de la taille des ménages sera particulièrement rapide à l'extérieur de l'île de Montréal et encore plus dans les couronnes où le vieillissement de la population sera plus prononcé<sup>8</sup>.

**Graphique 5 – Projection du nombre de ménages privés dans la CMM, selon le groupe d'âge du ménage, 2026-2046**



		Croissance 2026-2046 (en nombre de ménages privés)	Part de la croissance
<b>75 ans et +</b>	Ménages quittant progressivement le marché de la propriété	124 100	63%
<b>55-74 ans</b>	Ménages généralement sans enfants à la maison	13 600	7%
<b>35-54 ans</b>	Ménages les plus susceptibles d'avoir des enfants à la maison	39 100	20%
<b>25-34 ans</b>	Ménages les plus susceptibles d'accéder à la propriété	14 600	7%
<b>15-24 ans</b>	Ménages principalement locataires	6 500	3%
<b>TOTAL</b>		<b>197 900</b>	<b>100%</b>

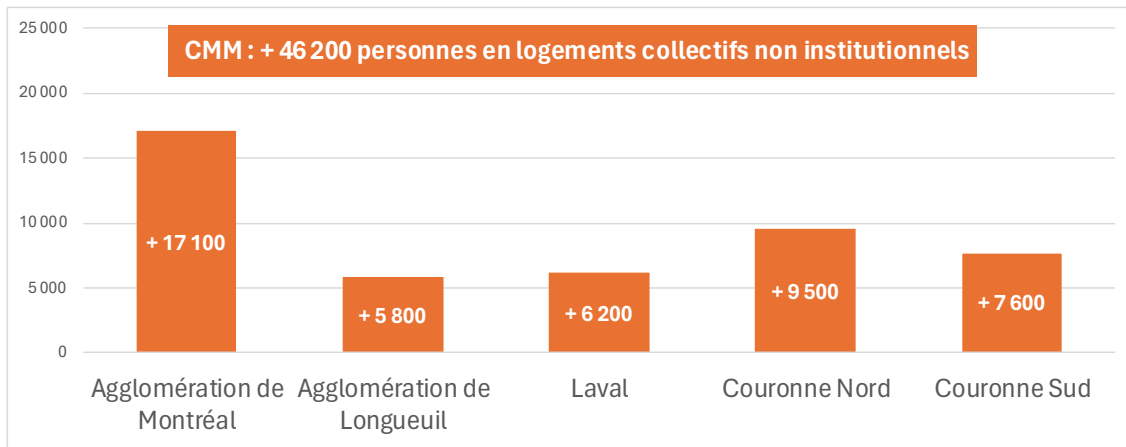
Source : ISQ, *Projection de la population, scénario Intérimaire 2023*. Traitement : CMM, 2024.

En addition aux ménages privés s'ajouteront des ménages collectifs, soit des personnes demeurant dans des logements collectifs. Comptabilisés par Statistique Canada, ceux-ci sont situés dans des immeubles où sont fournis des soins ou des services, ou qui disposent de certaines installations communes, telles qu'une salle à manger ou une cuisine qui sont partagées par les occupants. Les logements collectifs non institutionnels regroupent principalement des logements en résidences pour personnes âgées, mais aussi les pensions et maisons de chambres, les refuges ou d'autres logements offrant des services, comme que les résidences étudiantes, par

<sup>8</sup> CMM (2022), *Portrait de l'habitation dans le Grand Montréal. Cahiers métropolitains*, No 10, 125 p.

exemple<sup>9</sup>. À la lumière des projections de population de l'ISQ par groupe d'âge et de la répartition de la population en logements collectifs non institutionnels en 2021 selon le groupe d'âge, il est estimé que le nombre de ménages collectifs non institutionnels devrait augmenter d'environ 46 000 entre 2026 et 2046 sur le territoire de la CMM<sup>10</sup>.

**Graphique 6 – Croissance projetée des personnes en logements collectifs non institutionnels\* dans les cinq secteurs de la CMM, 2026-2046**



\*Les logements collectifs non institutionnels excluent les catégories de logements collectifs suivantes: Hôpitaux, établissements de soins infirmiers incluant les CHSLD, établissements de soins pour bénéficiaires internes comme les foyers collectifs pour personnes ayant une incapacité ou une dépendance, établissements correctionnels et de détention et établissements religieux.

Source : CMM à partir des données de l'ISQ, *Projection de la population, scénario Intérimaire 2023* et de Statistique Canada, *Personnes dans les logements collectifs par groupe d'âge, Recensement 2021*. Traitement : CMM, 2024.

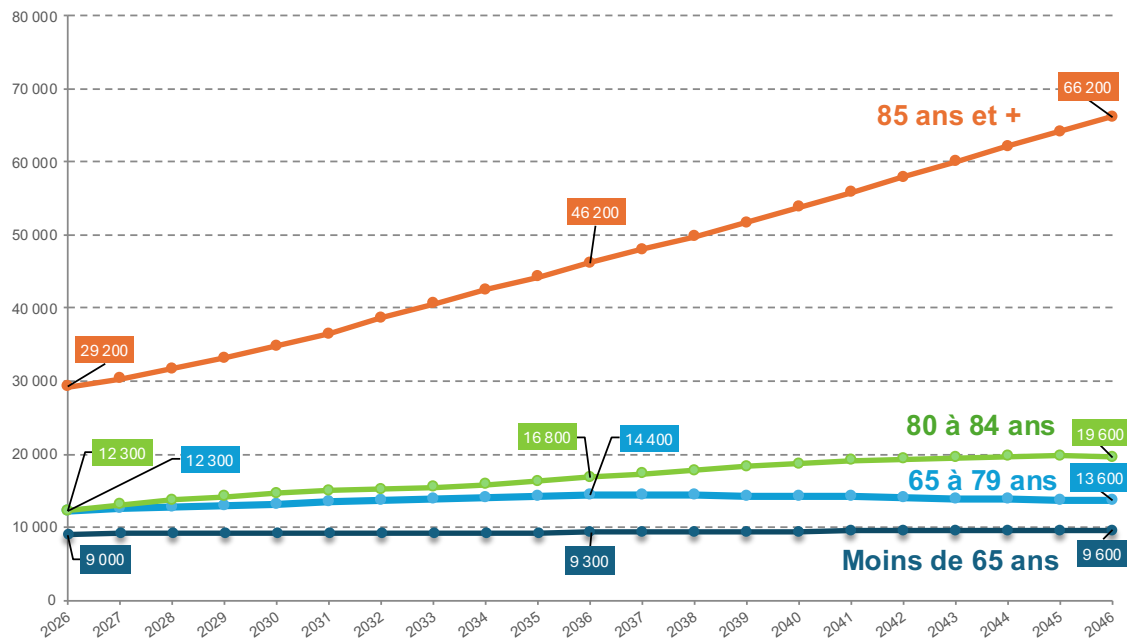
La propension à demeurer en logement collectif est particulièrement élevée chez la population de 85 ans et plus. Pour ce groupe d'âge, en 2021, la part de la population en logements collectifs non institutionnels atteignait 25,7 % contre 10,8 % chez les 80 à 84 ans, 2 % chez les 65 à 79 ans et 0,3 % chez les moins de 65 ans.

En raison de la forte augmentation des 85 ans et plus prévue par l'ISQ d'ici 2046 et de leur forte propension à résider en logements collectifs, ce groupe devrait contribuer à environ 80 % de la croissance des ménages collectifs non institutionnels au cours des 20 prochaines années.

<sup>9</sup> Tel que spécifié dans le Recensement de Statistique Canada de 2021, sont comprises dans les ménages collectifs que les personnes qui n'ont pas un autre lieu de résidence habituel au Canada. Les résidents étrangers (par exemple les touristes) et les personnes présentes temporairement dans un logement collectif sont exclus.

<sup>10</sup> Seuls les logements collectifs non institutionnels ont été pris en compte pour le calcul de cette estimation. Les logements collectifs institutionnels tels que les hôpitaux, les établissements de soins infirmiers incluant les CHSLD, les établissements de soins pour bénéficiaires internes comme les foyers collectifs pour personnes ayant une incapacité ou une dépendance, les établissements correctionnels et de détention et les établissements religieux n'ont pas été pris en compte.

**Graphique 7 – Projection du nombre de personnes en logements collectifs non institutionnels dans la CMM, selon le groupe d’âge, 2026-2046**



	Croissance 2026-2046 (en nombre de ménages collectifs)	Part de la croissance
<b>85 ans et +</b>	37 000	80%
<b>80-84 ans</b>	7 300	16%
<b>65-79 ans</b>	1 300	3%
<b>Moins de 65 ans</b>	600	1%
<b>TOTAL</b>	46 200	100%

Source : CMM à partir des données de l'ISQ, *Projection de la population, scénario Intérimaire 2023* et de Statistique Canada, *Personnes dans les logements collectifs par groupe d'âge, Recensement 2021*.  
Traitement : CMM, 2024.

Pour mesurer la demande totale de logements générée par la croissance démographique, nous nous référons donc, dans un premier temps, aux projections des ménages privés de l'ISQ. À cette projection, nous ajoutons le nombre de mises en chantier résidentielles nécessaires afin de répondre aux besoins de ces ménages. Historiquement, de 2001 à 2021, le ratio annuel moyen de mises en chantier de logements s'est chiffré 1,19 par nouveaux ménages privés sur le territoire de la CMM. Pour la période 2026-2046, les besoins en logements privés se chiffrent donc à 235 500 logements.

À ces 235 500 logements privés s'ajoutent les besoins en logements collectifs, estimés à 46 200. La demande en logements générée uniquement par la croissance démographique est estimée à environ 281 700 pour la période couverte par le PMAD.

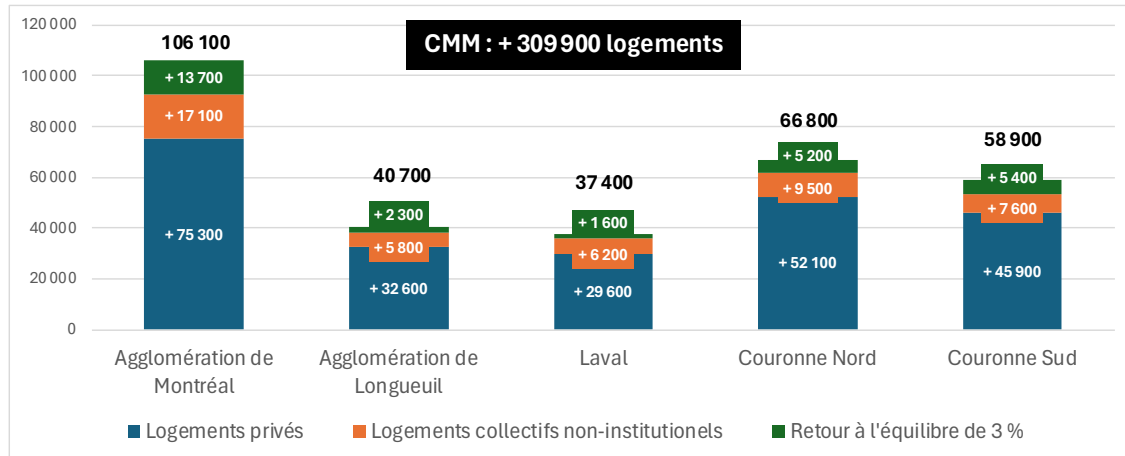
La rareté du logement, notamment locatif, avec des taux d'inoccupation bien en dessous du taux d'équilibre reconnu de 3 %, a contribué à la dégradation de l'abordabilité du logement. Rappelons que selon les dernières estimations de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), il faudrait, d'ici 2030, construire au Québec 860 000 logements de plus que le nombre de logements permettant uniquement de répondre à la croissance démographique afin de rétablir



l'abordabilité dans le marché de l'habitation<sup>11</sup>. Pour le Grand Montréal, il s'agirait d'environ 430 000 logements de plus que ce qui est attendu.

Afin de tenir compte du déficit de logements accumulé au cours des dernières années, la CMM intègre à ses projections une hypothèse de retour à un taux d'inoccupation de 3 % dans ses cinq secteurs. Ainsi, aux prévisions de croissance, s'ajoutent 28 000 logements supplémentaires afin de prévoir ce retour à l'équilibre. Pour la période 2026-2046, l'addition des trois composantes des besoins en logements de la CMM prévoit la construction de 310 000 nouveaux logements.

**Graphique 8 - Projection des besoins en logements dans la CMM, 2026-2046**



Source : ISQ, Projection de la population; Statistique Canada, scénario intérimaire 2023 et Recensement 2021; SCHL, personnes dans les logements collectifs par groupe d'âge, et des données de la sur les taux d'inoccupation dans les cinq secteurs de la CMM.  
 Traitement : CMM, 2024.

Comme abordé dans la Politique métropolitaine d'habitation (PMH), les municipalités du Grand Montréal auront à accroître la taille de leur parc de logements tout en proposant différentes formes d'habitation pour s'assurer que l'offre réponde aux besoins diversifiés et évolutifs de tous les types de ménages. Avec une demande en logements qui reposera essentiellement sur une forte augmentation des ménages privés de 75 ans et plus ainsi qu'une forte augmentation des ménages collectifs de 85 ans et plus, l'essentiel des besoins en logements se fera dans le créneau des logements à moyenne et à forte densité (maisons en rangée, mais surtout appartements en copropriété ou locatifs).

En outre, les choix faits en habitation et en aménagement du territoire doivent s'inscrire dans une perspective plus large d'adaptation et de lutte aux changements climatiques et favoriser la transition écologique. Les efforts pour accroître l'offre de logements doivent donc participer à la création de milieux de vie complets, plus denses et inclusifs.

<sup>11</sup> SCHL (2023). Pénurie de logements au Canada : Mise à jour sur la quantité de logements nécessaires d'ici 2030.



## LES ORIENTATIONS, LES OBJECTIFS ET LES CRITÈRES

En septembre 2003, le conseil de la CMM 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 PPPMADR poursuit la mise en œuvre de cette vision qui demeure pertinente. Pour y arriver, il propose trois orientations et plusieurs objectifs et critères afin de relever les grands défis territoriaux en matière d'aménagement, de transport et d'environnement.

### La notion de critère utilisée dans le projet de PMAD

Selon le guide *La prise de décision en urbanisme* publié par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) un « critère » permet d'évaluer et d'interpréter l'atteinte d'un objectif<sup>12</sup>.

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.

Comme pour le premier PMAD, le PPMADR utilise cette catégorisation. Par ailleurs, dans certains cas, la notion de critère d'identification est également utilisée. Cette notion fait référence aux critères qui permettent d'identifier et, éventuellement, de localiser certains éléments métropolitains comme les installations ou les bois d'intérêt métropolitain. Le Tableau 4 distingue les trois types de critères qui sont utilisés dans le PMAD.

**Tableau 4 - Les types de critères utilisés dans le PMAD**

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

Conformément à la LAU, les agglomérations, les villes MRC et les MRC en partie ou en totalité sur le territoire de la CMM doivent avoir un SAD conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD.

<sup>12</sup> La notion de critère utilisée dans la LAU concernant le PMAD n'est pas clairement définie. Aussi, la définition donnée dans le *Guide de prise de décisions en urbanisme*, plus particulièrement pour la notion de critère pouvant être intégrée au document complémentaire des schémas d'aménagement et de développement, est utilisée ici. Disponible en ligne : <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/reglementation/document-complementaire-au-schema-damenagement-et-de-developpement/>

# UN GRAND MONTRÉAL

avec des milieux de vie  
complets et durables

ORIENTATION 1



# ORIENTATION 1

## UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET DURABLES

Un des objectifs centraux du PMAD est de créer des milieux de vie complets et durables. Cet objectif est également au centre de la Politique métropolitaine d'habitation (PMH) adoptée par les élu.es de la CMM en novembre 2022. À cet égard, plusieurs critères de l'orientation 1 du PMAD découlent directement de demandes énoncées dans la PMH.

La consolidation et le développement de milieux de vie complets et durables, comme préconisé par le PMAD, reposent notamment sur la densification réfléchie, la mixité d'activités et d'usages et la présence d'infrastructures de transport actif et collectif de qualité, qui permettent à la population d'habiter des milieux de vie attrayants, durables, et d'avoir accès à un ensemble de services de proximité en transport actif ou collectif. La PNAAT, adoptée par le gouvernement du Québec en 2022, préconise également le développement de milieux de vie moins dépendants de l'automobile. Cette approche vise à réduire les émissions de GES et leurs impacts environnementaux, tout en favorisant l'adoption de saines habitudes de vie.

Dans le domaine de l'urbanisme, le concept de la ville des 15 minutes est particulièrement intéressant en ce sens. Il consiste à planifier des villes à échelle humaine où les habitant.es peuvent satisfaire la plupart de leurs besoins quotidiens en moins de 15 minutes à pied ou à vélo<sup>13</sup>. Relancé en 2016 par l'urbaniste franco-colombien Carlos Moreno, ce concept a gagné en popularité en 2020 lorsque la pandémie mondiale de la COVID-19 a incité les villes à repenser l'aménagement de l'espace pour faire face à la crise sanitaire, ainsi qu'à la crise climatique. Adoptée par le réseau mondial des villes pour le climat C40 et par ONU-Habitat, cette vision est également partagée par d'autres organisations internationales telles l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et le GIEC dans son rapport d'avril 2022<sup>14</sup>. Au Québec, ce concept répond aux orientations de la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec qui vise notamment à rendre les déplacements plus faciles, économiques, rapides et mieux intégrés dans nos communautés et notre environnement<sup>15</sup>. Plusieurs principes d'aménagement de la ville des 15 minutes sont intégrés dans les objectifs et les critères de l'orientation 1 du PMAD.

Toujours dans le but d'assurer un développement durable de la région et de ses milieux de vie, les objectifs et les critères de l'orientation 1 du PMAD visent à :

1. Définir le périmètre métropolitain et les territoires voués à une urbanisation optimale de l'espace et à une planification intégrée aménagement-transport;
2. Déterminer des seuils minimaux de densité;
3. Déterminer des cibles afin de favoriser le développement ou la consolidation de milieux de vie complets et inclusifs;
4. Favoriser la protection du territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire;

<sup>13</sup> UN-Habitat (2022). World Cities Report 2022, [Envisaging the Future of Cities](#), 387 p.

<sup>14</sup> Collectivités viables (2021). [La ville des 15 minutes](#).

<sup>15</sup> Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2018). [Politique de mobilité durable - 2030](#), 43 p.

5. Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées;
6. Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC.

### Un périmètre métropolitain avec une capacité d'accueil suffisante

Pour protéger les milieux naturels et agricoles tout en optimisant les infrastructures existantes, le PMAD prévoit une densification réfléchie à l'intérieur du périmètre métropolitain. Pour le présent exercice, le périmètre métropolitain demeure essentiellement le même que celui du PMAD entré en vigueur en 2012. Selon le scénario de référence retenu, les espaces disponibles pour le développement et le redéveloppement suffiront à répondre aux besoins à l'horizon 2046. La capacité d'accueil de la CMM est donc suffisante pour absorber la croissance des ménages tout en préservant les territoires naturels et agricoles, et en planifiant une mixité d'usages pour la création de quartiers complets.

Le territoire métropolitain comprend 10 900 hectares d'espaces vacants et à redévelopper<sup>16</sup> à vocation mixte. Plus précisément, 5 500 hectares se trouvent dans les secteurs où le PMAD propose une planification intégrée aménagement-transport (secteurs de planification intégrée aménagement-transport) (PIAT), et un peu plus de 5 400 hectares se trouvent à l'extérieur de ces secteurs.

Pour favoriser la création de quartiers complets, l'hypothèse de développement retenue par la CMM intègre les principes de mixité fonctionnelle adaptée selon le milieu et le contexte urbain. Cette vision prévoit le développement d'espaces à vocation résidentielle sur environ 4 500 hectares parmi les 10 900 hectares d'espaces vacants et à redévelopper à vocation mixte identifiés, dont 1 900 hectares dans les secteurs PIAT et 2 200 hectares dans les secteurs hors PIAT.

La superficie des espaces vacants, à redévelopper et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) qui reflètent la vision de développement de la CMM est estimée selon l'hypothèse de développement illustrée au tableau suivant.

**Tableau 5 – Hypothèse de développement des espaces vacants, à redévelopper et des ESR, compatibles à la mixité fonctionnelle**

Fonctions urbaines	Secteurs PIAT			Secteurs hors PIAT	
	2 ha et plus	Moins de 2 ha	ESR <sup>2</sup>	2 ha et plus	Moins de 2 ha
Résidentielle	35 %	65 %	40 %	40 %	80 %
Autres fonctions compatibles	20 %	35 %	15 %	15 %	20 %
Espace public <sup>1</sup>	45 %	-	45 %	45 %	-
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

1. ONU-Habitat recommande que 45 % à 50 % des terres urbaines soient allouées aux rues et espaces publics, dont 30 % à 35 % pour les rues et trottoirs et 15 % à 20 % pour les espaces verts ouverts.

2. Selon une hypothèse de redéveloppement de 30 % de la superficie des ESR identifiés.

<sup>16</sup> Inventaires des espaces vacants et des espaces à redévelopper, CMM, 2021, mis à jour en 2024.

La capacité d'accueil du territoire métropolitain est évaluée en fonction des seuils minimaux de densité résidentielle prescrits par le PPMADR. En misant sur la densification réfléchie et la mixité fonctionnelle, celle-ci s'élève à un peu plus de 640 000 nouveaux logements, une capacité suffisante pour répondre aux prévisions de croissance et aux besoins en logements de la CMM d'ici 2046<sup>17</sup>. Dans les secteurs PIAT, la capacité est évaluée à 461 000 nouveaux logements et à 179 600 nouveaux logements dans les territoires à l'extérieur de ces secteurs.

Bien que la capacité d'accueil estimée de la CMM soit excédentaire par rapport aux besoins en logements prévus jusqu'en 2046, il est important de noter que ce potentiel d'accueil varie considérablement entre les différents grands secteurs de la CMM. Un surplus significatif de capacité est observé dans les secteurs PIAT de l'agglomération de Montréal, tandis que les couronnes Nord et Sud risquent d'atteindre leurs limites de capacité à l'approche de 2046 (voir les projections des besoins en logements dans la section La toile de fond).

**Tableau 6 – Capacité d'accueil estimée de nouveaux logements, cinq secteurs de la CMM, 2023**

Capacité d'accueil estimée en nombre de logements			
Secteurs	PIAT	Hors PIAT	Total
Agglomération de Montréal	291 200	42 900	334 100
Agglomération de Longueuil	43 000	21 700	64 700
Laval	76 300	42 200	118 500
Couronne Nord	20 100	41 100	61 200
Couronne Sud	30 400	31 700	62 100
<b>CMM</b>	<b>461 000</b>	<b>179 600</b>	<b>640 600</b>

Source : CMM, 2024.

### Des espaces à plus fort potentiel

La densification réfléchie se veut adaptée aux réalités et aux caractéristiques des différents milieux d'insertion. Certains espaces sont davantage propices à une densité plus élevée. Ainsi, le PMAD définit et identifie les territoires voués à une urbanisation optimale de l'espace.

Pour favoriser la création de milieux de vie complets et la transition écologique, le PMAD mise sur le développement d'un cadre bâti compact et dense aux abords des principaux points d'accès du réseau métropolitain de transport collectif structurant (zones et aires TOD) ainsi que dans les corridors aménagement-transport (CAT), qui constituent les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT) de la CMM. Les secteurs PIAT sont des espaces prioritaires pour la densification et la création de quartiers complets.

Entre 2011 et 2021, 54 % des nouveaux logements ont été construits dans les secteurs PIAT identifiés conformément au PMAD révisé. D'ici 2046, la CMM vise à ce que 70 % des nouveaux logements soient construits dans les secteurs PIAT.

<sup>17</sup> À noter que les besoins en logements seront revus pour le projet final du PMAD à la lumière de la prochaine édition des projections démographiques de l'ISQ, dont la diffusion est prévue pour l'automne 2024.

**Tableau 7 – Nouveaux logements construits entre 2011 et 2021, part des nouveaux logements construits dans les secteurs PIAT, cinq secteurs de la CMM**

Secteurs	Nombre de nouveaux logements – 2011-2021				
	Zones TOD	Aires TOD	CAT	Total	Part dans les secteurs PIAT
Agglomération de Montréal	65 931	6 105	6 544	95 175	83 %
Agglomération de Longueuil	-	4 711	6 841	28 341	41 %
Laval	-	4 821	5 313	22 674	45 %
Couronne Nord	-	7 597	3 698	44 966	25 %
Couronne Sud	-	6 515	3 857	35 799	29 %
<b>CMM</b>	<b>65 931</b>	<b>29 749</b>	<b>26 253</b>	<b>121 933</b>	<b>54 %</b>

Source : CMM, 2024.

Dans les secteurs PIAT, certains espaces stratégiques de redéveloppement (ESR), principalement les centres commerciaux et leurs vastes stationnements, ont été identifiés en raison de leur fort potentiel de densification. En 2022, le territoire de la CMM comptait plus de 500 centres commerciaux, pour une superficie de stationnement approximative de 840 hectares<sup>18</sup>.

Ces stationnements couvrent de grandes superficies dont la consolidation permettrait de construire plusieurs logements à proximité des commerces, services et emplois existants, en plus de favoriser la réduction des îlots de chaleur. Ces espaces sont considérés comme stratégiques, notamment en raison de leur proximité habituelle aux infrastructures de transport collectif. Par ailleurs, certains ESR englobent des stationnements incitatifs associés au transport collectif. Ces espaces minéralisés constituent ainsi une opportunité de redéveloppement supplémentaire.

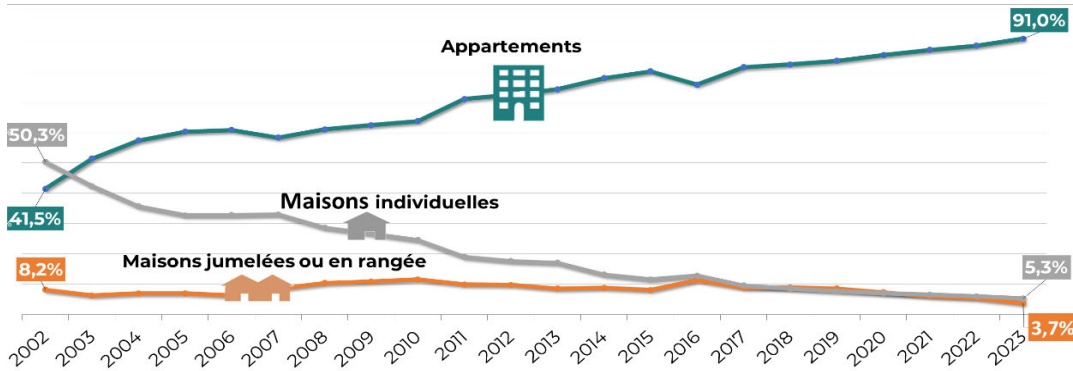
De plus, la CMM souhaite qu'une attention particulière soit accordée aux centralités locales situées à l'extérieur des secteurs PIAT. Ces centralités comprennent notamment des centres-villes, de grandes artères et rues commerciales, ainsi que des noyaux urbains ou villageois, qui pourraient représenter des secteurs à consolider.

### Des seuils minimaux de densité plus élevés et en phase avec les caractéristiques du milieu

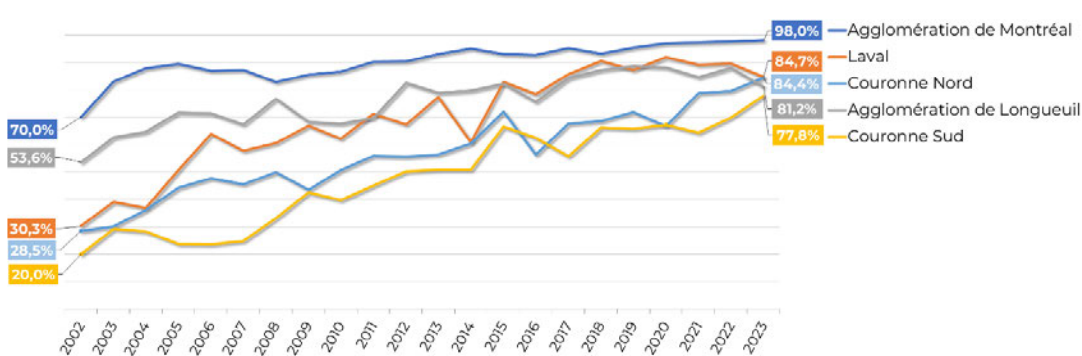
Le Grand Montréal est engagé dans un processus de densification et d'optimisation des espaces disponibles. Depuis le début des années 2000, la part des maisons individuelles dans l'ensemble des mises en chantier résidentielles a fortement diminué et, à l'inverse, la part des appartements a considérablement augmenté. Cette tendance s'observe dans tous les secteurs du Grand Montréal. Même dans les couronnes, qui se sont longtemps développées sur un modèle de faible densité, plus de 75 % des nouveaux logements mis en chantier sont aujourd'hui des logements en appartements en copropriété ou en mode locatif.

<sup>18</sup> Le calcul de la superficie des stationnements des centres commerciaux est effectué à partir des photographies aériennes et en utilisant la méthodologie de l'indice de canopée métropolitain. Les espaces de stationnement sont identifiés en isolant en la classe du minéral bas à l'intérieur des lots identifiés.

**Graphique 9 – Proportion de mises en chantier de logements, par typologie de logements, CMM, 2002-2023**



**Graphique 10 – Proportion de mises en chantier de logements en appartement sur l'ensemble des logements mis en chantier, cinq secteurs de la CMM, 2002-2023**



Source : SCHL, Relevés des achèvements et des mises en chantier. Traitement : CMM, 2024.

Le PMAD 2011 établissait des seuils minimaux de densité résidentielle en fonction des caractéristiques du milieu. Les seuils de densité prévus dans les aires TOD étaient plus élevés qu'ailleurs sur le territoire, avec pour objectif d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD, pour atteindre jusqu'à 60 % avec le développement du REM. En 2021, la quasi-totalité des MRC et des agglomérations du Grand Montréal avait déjà atteint, voire surpassé, les seuils minimaux de densité fixés pour 2031<sup>19</sup>.

Les seuils minimaux ont également été atteints dans la majorité des aires TOD. Entre 2017 et 2021, 150 des 159 aires TOD identifiées au PMAD en vigueur ont fait l'objet de projets de développement ou de redéveloppement résidentiel ou mixte. Parmi ces aires TOD, 110 ont dépassé le seuil prescrit. Toutefois, 17 aires TOD n'ont pas atteint leur seuil minimal de densité, ce qui s'explique par le très faible développement observé au fil des ans.

Il est donc possible pour la CMM de soutenir une densification accrue de son territoire. Comme l'objectif est d'accroître l'offre de logements dans une perspective de développement durable, le présent PMAD préconise une augmentation des seuils minimaux de densité, tant dans les secteurs PIAT qu'à l'extérieur de ceux-ci. À cet effet, il révisé les seuils minimaux pour les aires TOD et pour les secteurs « hors TOD »

<sup>19</sup> CMM (2021). *Suivi du PMAD, édition 2021*. Cahiers métropolitains, No 9, 89 p.





tels que désignés dans le PMAD en vigueur. De plus, il prescrit des seuils minimaux dans les corridors aménagement-transport (CAT) et dans les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) situés dans les secteurs PIAT.

Cette stratégie de densification ciblée autour des points d'accès et le long des corridors aménagement-transport vise à encourager l'utilisation des transports collectifs pour les déplacements sur de plus grandes distances. Le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif, mais également le transport actif, apportera plusieurs bénéfices tant du point de vue environnemental, économique que de la santé publique.

Pour le territoire déjà urbanisé, à l'extérieur des secteurs PIAT, où prédominent les habitations de faible densité, la CMM préconise une forme de densification douce. Celle-ci permettra d'augmenter l'offre de logements tout en respectant le milieu d'insertion. Elle favorisera également la diversification de l'offre résidentielle et permettra de limiter l'étalement urbain. Avec plus de 531 000 maisons individuelles sur le territoire métropolitain, l'ajout d'unités d'habitation accessoires (UHA) ou la requalification de maisons individuelles présente un potentiel important de densification douce. Entre 2010 et 2023, 6 728 maisons individuelles ont été converties sur le territoire de la CMM, ce qui a permis l'ajout net de 10 556 nouveaux logements.

### Des cibles pour améliorer l'aménagement des quartiers

Les caractéristiques d'un milieu de vie complet et des quartiers développés ou consolidés en fonction des principes de la ville des 15 minutes visent à promouvoir les déplacements actifs en facilitant l'accès à un large éventail de services. Ce modèle d'urbanisme encourage non seulement une mobilité durable, mais renforce aussi la convivialité urbaine en rapprochant les habitants des services essentiels tels que les commerces, écoles, parcs et installations culturelles, accessibles à pied ou à vélo.

Dans le cadre de son engagement pour le développement de quartiers à échelle humaine, la CMM élabore et assure le suivi d'indicateurs visant à évaluer l'accessibilité piétonne<sup>20</sup> des différents milieux de vie de son territoire. Ces indices permettent d'évaluer les niveaux actuels d'accessibilité et de déterminer des cibles pour l'améliorer.

Les six grands thèmes couverts par les indicateurs d'accessibilité piétonne de la CMM sont :

1. Les commerces et services;
2. Le réseau cyclable;
3. Le transport collectif;
4. Les parcs et espaces verts;
5. Les infrastructures scolaires<sup>21</sup>;
6. Les infrastructures culturelles.

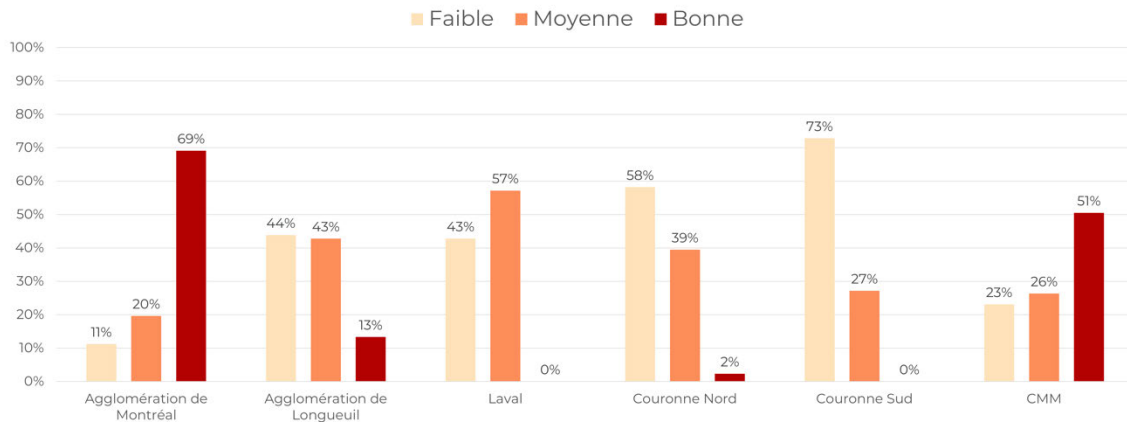
<sup>20</sup> Le terme « piétonne » peut être substitué à d'autres modes actifs tels que le vélo, compte tenu des équivalences de temps de déplacement. En l'occurrence, 15 minutes à pied correspondent à environ 5 minutes à vélo.

<sup>21</sup> Écoles primaires et secondaires publiques uniquement.

## Commerces et services

La bonne accessibilité aux commerces et services dans l'agglomération de Montréal contraste avec des taux nettement inférieurs dans les autres secteurs de la CMM, montrant le besoin de s'attarder à la question de la mixité des usages.

**Graphique 11 – Accessibilité piétonne des ménages aux commerces et services, secteurs PIAT, 2023**

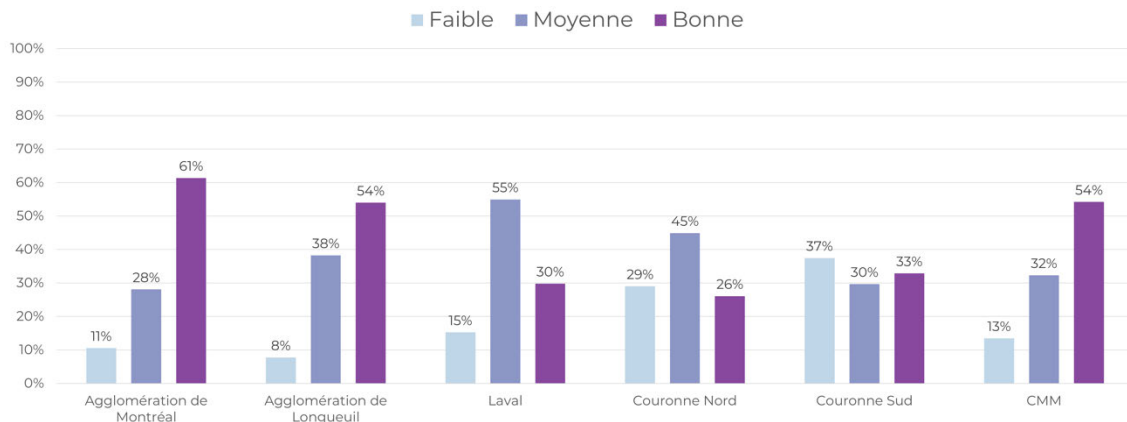


Source : Local Logic. Traitement : CMM, 2024.

## Réseau cyclable

L'accès au réseau cyclable est plus élevé dans l'agglomération de Montréal, mais les autres secteurs possèdent tout de même un potentiel de croissance important. L'extension des réseaux cyclables, notamment à travers le développement du Réseau vélo métropolitain et du Réseau express vélo métropolitain, pourrait permettre d'augmenter significativement l'utilisation des modes de transport actif.

**Graphique 12 – Accessibilité piétonne des ménages au réseau cyclable, secteurs PIAT, 2023**



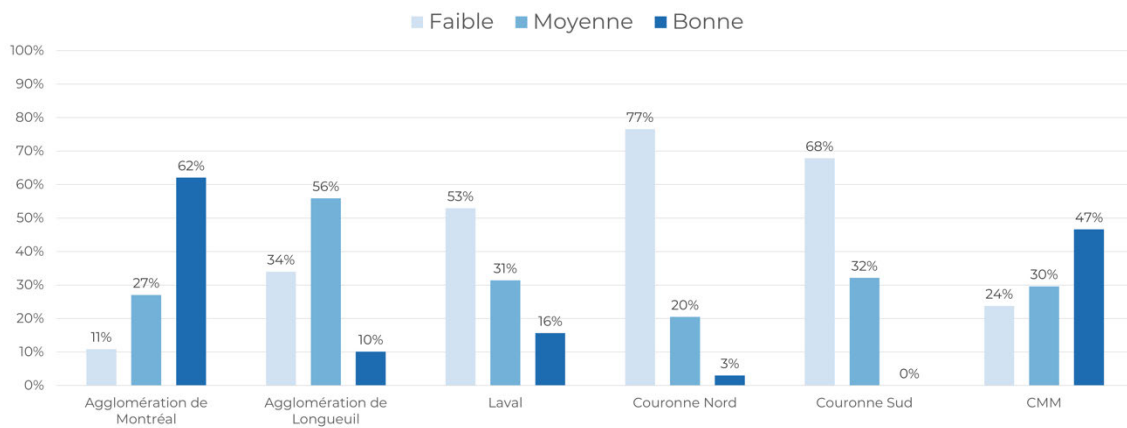
Source : Local Logic. Traitement : CMM, 2024.

## Transport collectif

L'agglomération de Montréal bénéficie d'une bonne accessibilité au transport collectif alors que les autres secteurs montrent des taux d'accessibilité faibles. Ce constat met en lumière l'importance qu'il faut accorder au financement du transport collectif afin de soutenir la création de milieux de vie complets et durables à l'échelle de la communauté.

Améliorer la fréquence, la couverture et la qualité des services de transport collectif dans ces secteurs est essentielle afin de réduire la dépendance à l'automobile et encourager l'adoption de saines habitudes de vie.

**Graphique 13 – Accessibilité piétonne des ménages au transport collectif, secteurs PIAT, 2023**

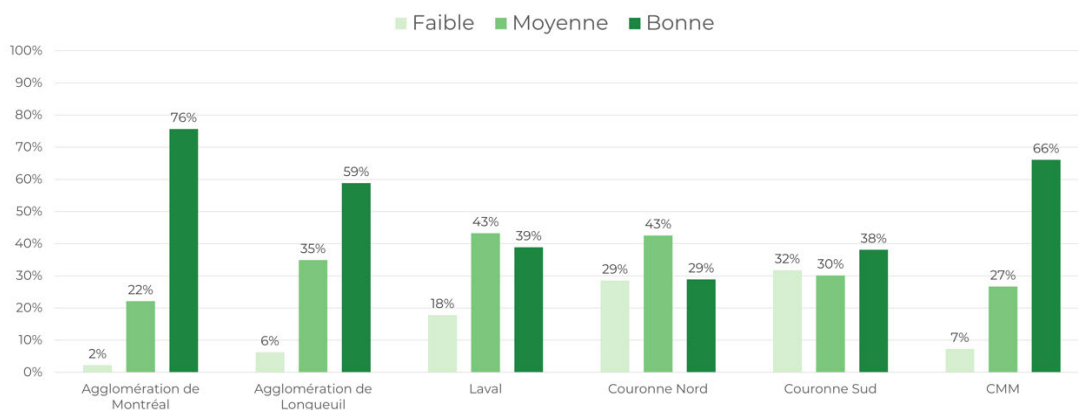


Source : Local Logic. Traitement : CMM, 2024.

## Parcs et espaces verts

L'accès aux parcs et aux espaces verts est un facteur clé de la qualité de vie dans les quartiers. Il est particulièrement élevé dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil, et un peu plus bas dans les autres secteurs. Ces résultats témoignent de l'importance accordée aux espaces verts dans la planification de milieux de vie de qualité.

**Graphique 14 – Accessibilité piétonne des ménages aux parcs et aux espaces verts, secteurs PIAT, 2023**

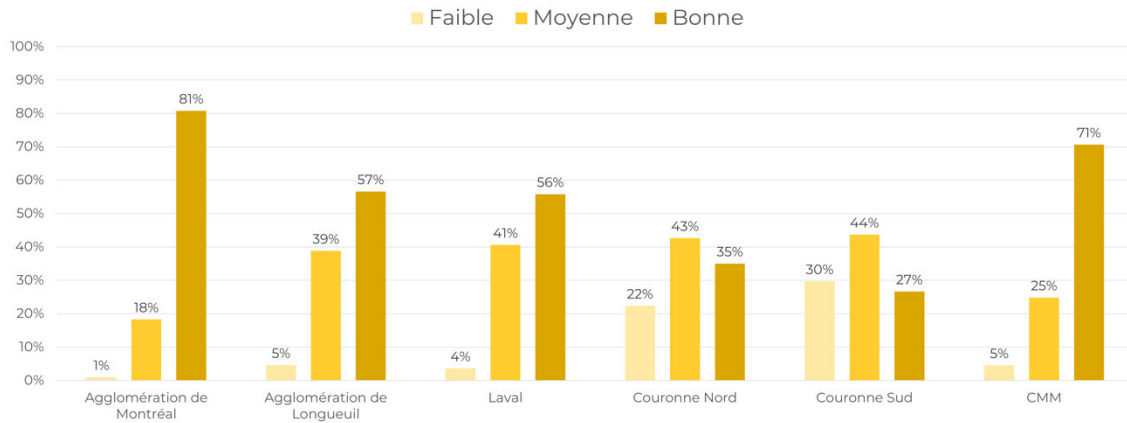


Source : Local Logic. Traitement : CMM, 2024.

## Infrastructures scolaires

Par rapport aux autres mesures d'accessibilité, l'accessibilité aux infrastructures scolaires est généralement plus élevée dans tous les secteurs. Une meilleure intégration des infrastructures scolaires contribuera à une éducation plus accessible pour tous et favorisera les bonnes habitudes de vie chez les jeunes par la pratique de la marche ou du vélo.

**Graphique 15 – Accessibilité piétonne des ménages aux infrastructures scolaires, secteurs PIAT, 2023**

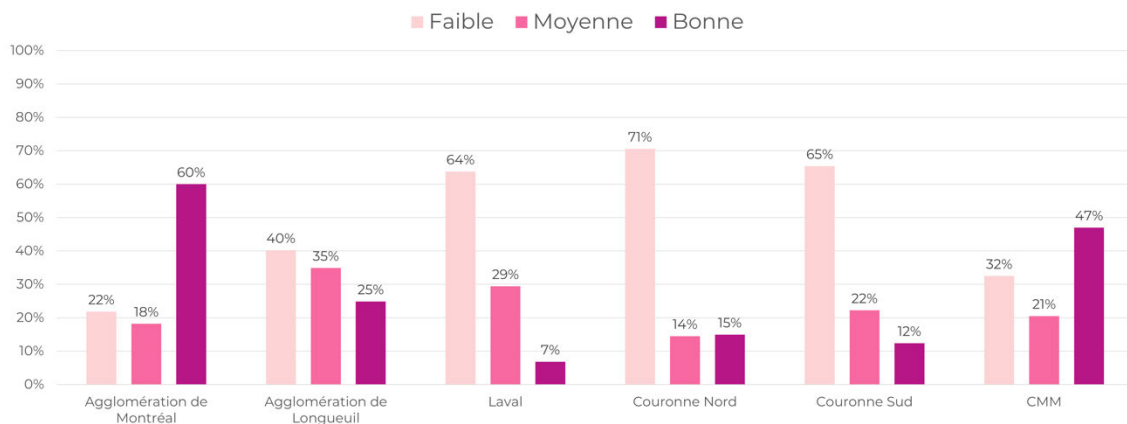


Source : Local Logic. Traitement : CMM, 2024.

## Infrastructures culturelles

L'accès aux infrastructures culturelles témoigne d'une variabilité importante entre les différents secteurs de la CMM, mais ils sont plus accessibles dans les secteurs PIAT de l'agglomération de Montréal. Pour soutenir une vie culturelle riche et accessible à tous, il est important de développer et de soutenir davantage la culture dans les secteurs PIAT moins bien desservis afin de garantir une vie culturelle dynamique.

**Graphique 16 – Accessibilité piétonne des ménages aux infrastructures culturelles, secteurs PIAT, 2023**



Source : Local Logic. Traitement : CMM, 2024.

En résumé, les secteurs PIAT de l'agglomération de Montréal affichent une meilleure accessibilité pour l'ensemble des six indicateurs, alors que les autres secteurs montrent des niveaux d'accessibilité inférieurs. Cette disparité peut notamment être attribuée à la forme urbaine et aux dynamiques de développement typiques des secteurs centraux qui présentent généralement une plus forte densité résidentielle et une mixité fonctionnelle plus importantes. Cela met en évidence la nécessité d'investir dans les infrastructures et d'améliorer la planification urbaine dans ces secteurs pour garantir une plus grande équité territoriale.

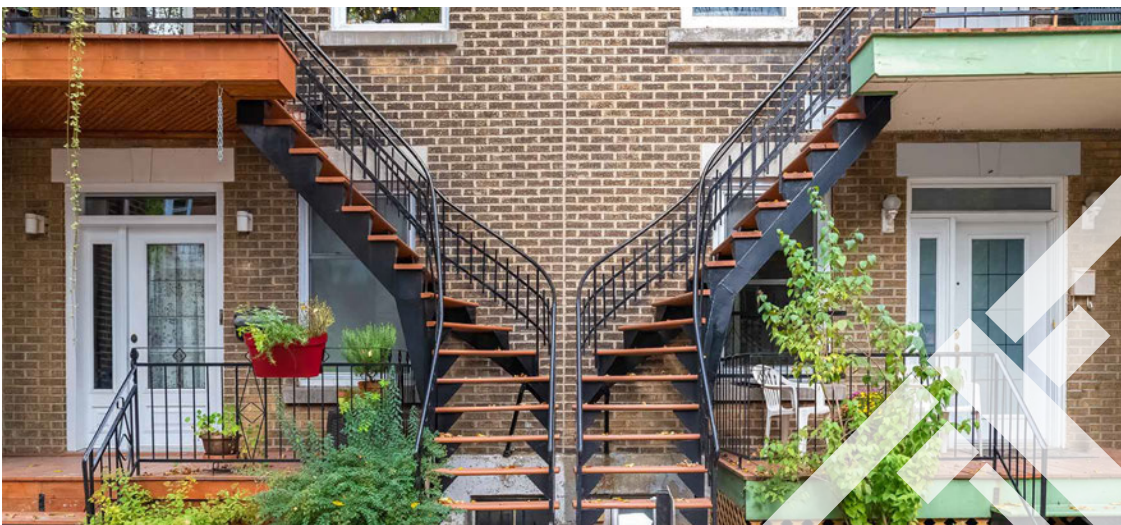
Les indices d'accessibilité piétonne de la CMM mettent en lumière les succès et les défis à surmonter pour améliorer la qualité de vie dans certains quartiers du Grand Montréal. Le suivi et le perfectionnement continu de ces indicateurs entendent guider la planification du territoire et les interventions urbaines afin de soutenir la création de milieux de vie complets, dynamiques et durables.

### Des cibles de logement social et abordable pour des quartiers plus inclusifs

L'augmentation rapide du coût des loyers, exacerbée par un taux d'inoccupation des logements locatifs chroniquement inférieur au seuil d'équilibre du marché dans la plupart des secteurs de la CMM, contribue à l'augmentation du nombre de ménages confrontés à des problèmes d'abordabilité du logement.

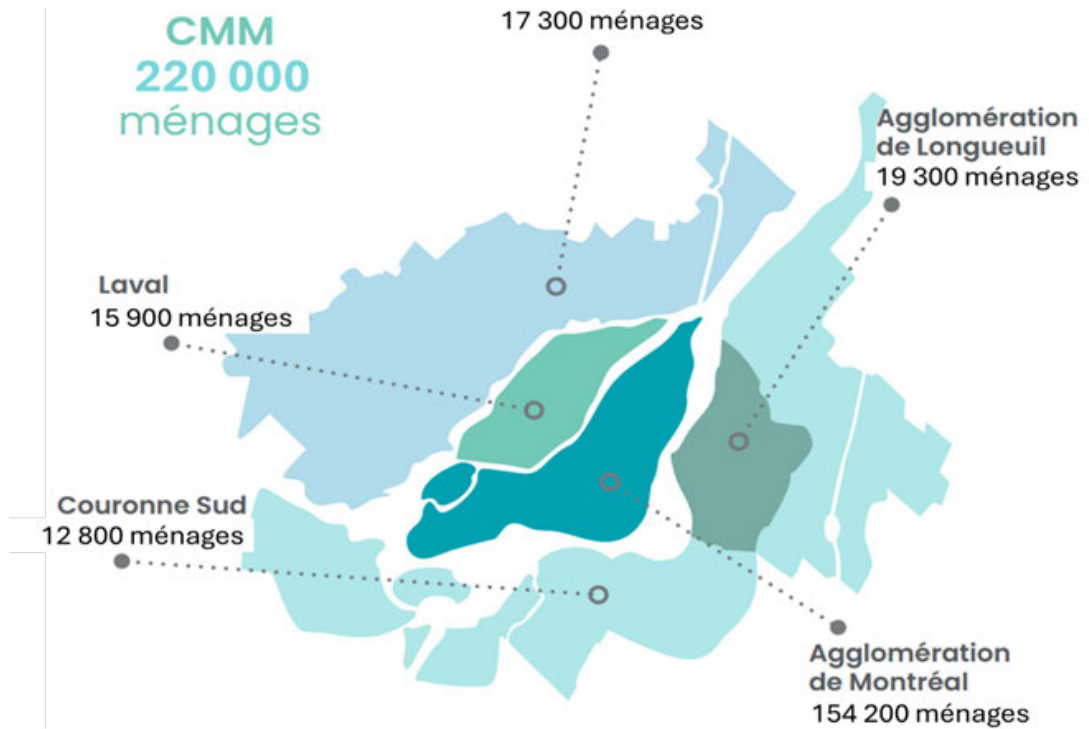
Il est généralement reconnu qu'un ménage éprouve des problèmes d'abordabilité du logement lorsqu'il consacre 30 % ou plus de son revenu brut pour se loger<sup>22</sup>.

Dans le Grand Montréal, 220 000 ménages locataires, soit 27 % des ménages locataires, se retrouvent dans cette situation. Cela peut entraîner des répercussions importantes sur la santé et, notamment, limiter les ressources financières disponibles pour combler des besoins essentiels en alimentation ou en habillement, en plus de restreindre la mobilité, les loisirs et la capacité à épargner.



<sup>22</sup> Statistique Canada produit l'indicateur du taux d'effort pour l'ensemble des communautés canadiennes, qui correspond au pourcentage du revenu mensuel total moyen d'un ménage consacré aux dépenses liées au logement. Ces dépenses comprennent le prix du loyer (pour les locataires) ou le paiement de l'hypothèque (pour les propriétaires), ainsi que les frais d'électricité, de chauffage, de services municipaux, etc.

**Carte 2 – Ménages locataires consacrant 30% et plus du revenu brut pour se loger, CMM, 2021**

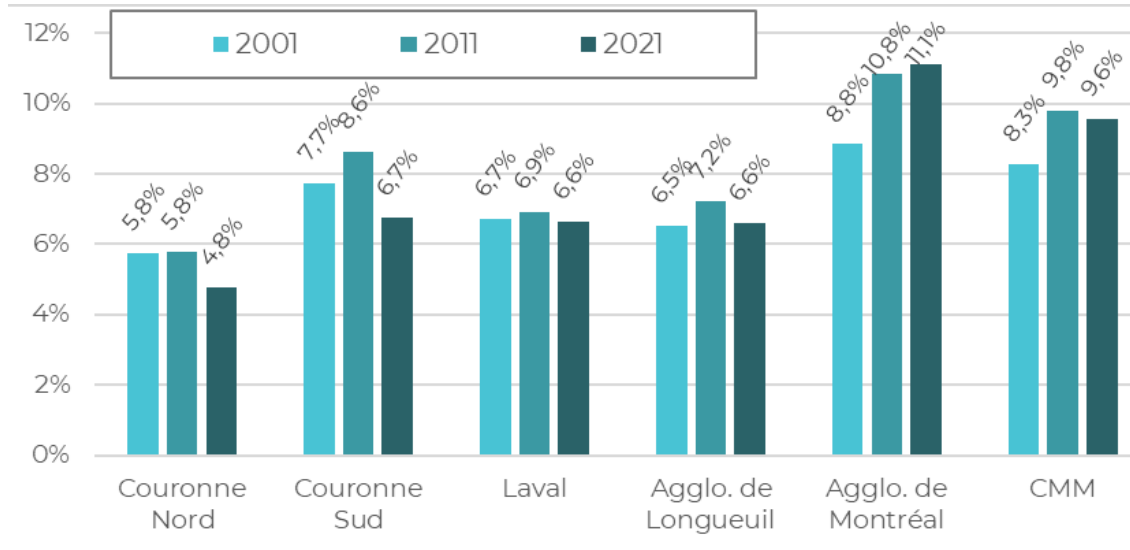


Source : Statistique Canada. *Recensement de 2021*. Traitement : CMM, 2024.

Dans les aires TOD du Grand Montréal, environ 134 500 ménages locataires, soit 38 % de l'ensemble des ménages locataires, éprouvaient des problèmes d'abordabilité du logement en 2016.

Malgré l'importance des besoins des ménages à plus faible revenu dans la région, la part des logements sociaux et abordables, soit les logements à but non lucratif, stagne, voire diminue, dans l'ensemble du stock de logements depuis plusieurs années. Dans l'ensemble de la CMM, cette proportion est passée de 8,3 % en 2001 à 9,8 % en 2011, puis a légèrement diminué à 9,6 % en 2021.

**Graphique 17 – Proportion des logements sociaux et abordables dans l’ensemble des logements locatifs de 2001 à 2021**



Sources : CMM, Observatoire Grand Montréal; SCHL; SHQ; Ville de Montréal.  
 Traitement : CMM, 2024.

Pour répondre à ces enjeux et favoriser la mixité sociale dans les différents quartiers du Grand Montréal, le PMAD détermine une cible métropolitaine en matière de logements sociaux et abordables qui se décline pour chacun des cinq grands secteurs du Grand Montréal.

L’atteinte des cibles de logements sociaux et abordables fixées par le PMAD nécessitera un financement adéquat de la part du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada, et devra également être soutenue par des innovations financières et législatives ainsi que par la mise en place de mesures régionales et locales.



## Des espaces économiques et institutionnels à consolider et à densifier

Dans un contexte d'adaptation économique imposée par la crise sanitaire, l'accroissement du commerce en ligne, la démocratisation de l'intelligence artificielle et l'intensification des préoccupations environnementales, les grands pôles d'emploi doivent redoubler d'efforts pour assurer leur attractivité et leur compétitivité. De plus, la rareté des espaces disponibles et la compétition entre les usages urbains représentent un défi pour le maintien de la capacité de production du Grand Montréal et de la capacité des pôles économiques à répondre à la demande.

Dans ses grands pôles d'emploi, la CMM regroupe plus de 1,8 million d'emplois. Le centre-ville de Montréal demeure le pôle concentrant la plus grande part des emplois du Grand Montréal, avec 14 % de l'emploi métropolitain et un nombre important d'entreprises, de sièges sociaux, d'établissements d'enseignement supérieur et d'institutions de calibre international, mais également d'habitations. Il s'agit donc à la fois d'un milieu de vie, d'un centre décisionnel majeur et d'un moteur économique important pour le Grand Montréal, mais aussi pour l'ensemble du Québec. Le centre-ville de Montréal se distingue par son attractivité et sa vitalité, lesquelles reposent notamment sur une grande mixité fonctionnelle, la qualité de ses infrastructures et une excellente desserte en transport actif et collectif.



© EXO



© Philippe Richelet





**Tableau 8 – Pôles d'emploi sur le territoire de la CMM**

Pôles d'emploi	Emploi (lieu de travail)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (emploi/ km <sup>2</sup> )	Part de l'emploi (%)	Secteurs géographiques
<b>Pôles primaires</b>	<b>650 925</b>	<b>151,5</b>	<b>4 298</b>	<b>35,9</b>	
Grand centre-ville	359 185	25,9	13 895	19,8	Montréal
Centre-ville	253 090	8,1	31 323	14,0	
Couronne centrale	106 095	17,8	5 970	5,9	
Centre-Sud/Port de Montréal	38 740	3,7	10 386	2,1	
Pointe-Saint-Charles/CUSM	27 650	9,6	2 883	1,5	
Atwater/Westmount	21 125	2,1	10 012	1,2	
Milton-Parc	9 420	0,8	12 077	0,5	
Hochelaga	9 160	1,6	5 872	0,5	
Saint-Laurent/Dorval	183 590	70,5	2 603	10,1	Montréal
A-15/A-440/A-13 (Laval)	63 070	26,1	2 421	3,5	Laval
Anjou/Montréal-Est	45 080	29,0	1 552	2,5	Montréal
<b>Pôles secondaires</b>	<b>96 925</b>	<b>49,1</b>	<b>1 973</b>	<b>5,4</b>	
A-20 (Longueuil)	38 655	33,0 <sup>1</sup>	1 171	2,1	Longueuil
Université de Montréal	25 890	2,6	10 113	1,4	Montréal
Marché Central	20 835	3,1	6 809	1,2	Montréal
A-30/R-116 (Saint-Bruno-de-Montarville)	11 545	10,5 <sup>1</sup>	1 100	0,6	Longueuil
<b>Pôles isolés (tertiaires)</b>	<b>140 410</b>	<b>111,2</b>	<b>1 263</b>	<b>7,8</b>	
Maisonneuve	29 595	10,3	2 868	1,6	Montréal
Quartier DIX30	10 655	6,9	1 546	0,6	Longueuil
Métro-Longueuil	9 465	2,7	3 572	0,5	Longueuil
A-640 (Terrebonne)	9 300	20,3 <sup>1</sup>	458	0,5	Couronne Nord
Mile-End	9 075	0,5	18 906	0,5	Montréal
Aérocité internationale de Mirabel	7 265	22,1 <sup>1</sup>	328	0,4	Couronne Nord
Île-des-Sœurs (Pointe-Nord)	7 210	1,3	5 546	0,4	Montréal
A-15/A-640 (Boisbriand)	6 380	5,9 <sup>1</sup>	1 078	0,4	Couronne Nord
R-125/A-440 /A-25 (Laval)	6 350	5,1	1 235	0,4	Laval
Angrignon	6 230	2,5	2 453	0,3	Montréal
Pie-IX/Jarry	6 075	1,3	4 568	0,3	Montréal
Cité-de-la-Santé	5 870	4,2	1 394	0,3	Laval
Hôpital Pierre-Le Gardeur	5 765	17,1	337	0,3	Couronne Nord
Hôpital Charles-Le Moyne	5 565	1,9	2 914	0,3	Longueuil
Hôpital du Sacré-Cœur	5 380	1,5	3 563	0,3	Montréal
A-640 (Saint-Eustache)	5 215	7,1 <sup>1</sup>	738	0,3	Couronne Nord
Parc-Extension	5 015	0,4	11 940	0,3	Montréal
<b>Total pôles</b>	<b>888 260</b>	<b>311,8</b>	<b>2 849</b>	<b>49,0%</b>	
CMM hors pôles	923 200	3 522,5	262	51,0%	
<b>Total CMM</b>	<b>1 811 460</b>	<b>3 834,3</b>	<b>472</b>	<b>100,0%</b>	

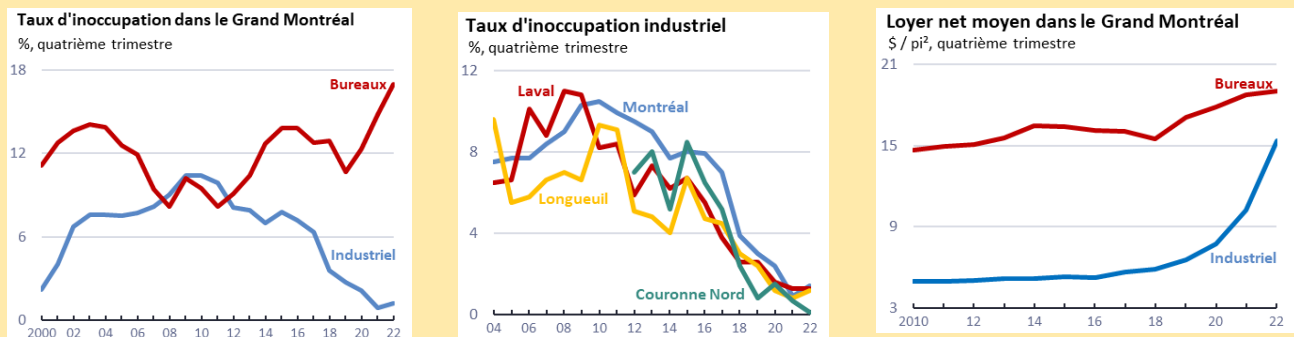
1. Zone agricole enlevée de la superficie des secteurs de recensement qui forment le pôle.

Source : Statistique Canada, Recensement 2016, compilation spéciale CO-1813, tableau 1. Traitement : CMM, 2023.

Les écarts de densité sont très prononcés entre les pôles d'emploi centraux et les pôles périphériques<sup>23</sup>. Même si les pôles périphériques concentrent davantage leurs activités dans le secteur de la fabrication, des efforts devront être déployés dans les prochaines années afin d'optimiser et de densifier les pôles d'emploi existants et en formation. Ces efforts permettront d'une part d'en faire des milieux de travail attractifs, durables et accessibles en transport actif et collectif, et, d'autre part, de faire face à une raréfaction des espaces industriels.

En effet, la demande de locaux industriels dans le Grand Montréal s'est accélérée ces dernières années et l'offre de locaux industriels n'a pas suivi la demande. C'est l'entreposage pour de grands détaillants qui représente la majeure partie de la demande industrielle ces dernières années<sup>24</sup>. D'ailleurs, en 2020, le confinement a stimulé le commerce en ligne et cette industrie a augmenté sa location d'espaces. Certains occupants ont accru leur surface d'entreposage pour faire face à de possibles perturbations des chaînes d'approvisionnement. À l'inverse, la disponibilité des espaces à bureau est en augmentation dans la région, notamment avec le télétravail en mode hybride qui s'est implanté à la suite de la pandémie.

**Graphique 18 – Taux d'inoccupation 2000-2022, taux d'inoccupation industriel 2004-2022 et loyers moyens pour le secteur industriel 2010-2022 dans le Grand Montréal**



Source : Commercial Real Estate Services – CBRE (2022)

En ce sens, le Plan métropolitain de développement économique 2022-2031 (PMDE) a pour objectif de faire du Grand Montréal une économie métropolitaine plus productive, inclusive et verte d'ici 2031<sup>25</sup>. Ce plan stratégique vise à répondre aux défis importants qui attendent l'économie métropolitaine dans les prochaines années, en matière de transition énergétique, d'organisation du territoire économique, d'innovation et de compétences. Pour relever ces défis et saisir l'opportunité d'accélérer le changement, le PMDE s'articule autour de 4 principaux axes stratégiques :

<sup>23</sup> L'identification des pôles d'emploi du Grand a été effectuée à partir des secteurs de recensement (SR) de Statistique Canada qui doivent avoir une taille de population similaire, soit de 4 000 habitants en moyenne. Dans un secteur non résidentiel comme l'Aérocité internationale de Mirabel, pour atteindre cette taille de population, le SR qui délimite le pôle doit être beaucoup plus grand que la zone aéroportuaire elle-même. De plus, les limites des SR ne prennent pas en compte la présence de la zone agricole permanente. Par conséquent, celle-ci a été exclue manuellement des pôles périphériques.

<sup>24</sup> CBRE (2018). Aperçu du marché, Montréal industriel, 4<sup>e</sup> trimestre de 2018.

<sup>25</sup> CMM (2022). [Plan métropolitain de développement économique 2022-2031](#)

- Réussir la transition énergétique de l'économie métropolitaine;
- Organiser le territoire économique de manière intelligente et écoresponsable;
- Renforcer l'écosystème d'innovation au moyen des leviers métropolitains;
- Développer les compétences pour le Grand Montréal de demain.

Dans cette optique de complémentarité entre les objectifs d'aménagement urbain et ceux de développement économique, et pour accélérer la mise en œuvre du PMDE, le PMAD mise sur deux critères essentiels pour accroître la compétitivité de l'économie tout en contribuant à l'adaptation et à la lutte contre le réchauffement climatique grâce à une organisation du territoire économique proactive.

Le PMDE cible spécifiquement le développement et le redéveloppement près des infrastructures de transport collectif, identifiant ainsi les secteurs PIAT du PMAD comme territoires clés pour une urbanisation optimale. L'optimisation de ces secteurs s'aligne avec des objectifs de développement économique en favorisant la mixité fonctionnelle, offrant ainsi plus d'opportunités de développement et de redéveloppement centrées sur l'accès et la mobilité.

Afin de répondre à la demande industrielle additionnelle qui pourrait atteindre près de 2 890 ha d'ici 2046, la levée de contraintes au développement sur 60 % des espaces industriels assujettis sur le territoire métropolitain et le redéveloppement d'espaces seront indispensables. Le maintien d'une capacité d'accueil suffisante est essentiel à la vitalité économique du Grand Montréal. En 2023, 14 MRC et agglomérations de la région métropolitaine ont reçu un accompagnement et un financement à la suite de la mise en place du Programme de revalorisation des espaces industriels (PREI) par la CMM, développé conjointement avec le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie (MEIE), dans le but d'élaborer des plans visant la remise en valeur de leurs espaces industriels<sup>26</sup>.

### Un territoire agricole à protéger et à dynamiser

Le Grand Montréal se distingue des autres régions métropolitaines nord-américaines par son important territoire agricole<sup>27</sup>. Ce territoire représente 58 % de sa superficie terrestre et accueille les activités agricoles et agroalimentaires qui sont des secteurs clés de son économie. Près de 16 % du produit intérieur brut (PIB) agricole du secteur bioalimentaire de l'ensemble de la province est produit dans le Grand Montréal<sup>28</sup>.

Grâce à la qualité des sols, à des conditions climatiques parmi les plus favorables au Québec et à la proximité d'un marché important de consommateurs, les activités agricoles dans le Grand Montréal sont particulièrement dynamiques.

Essentiels pour l'économie du Grand Montréal et pour la qualité de vie de ses citoyens, le territoire et les activités agricoles sont au cœur des orientations du PMAD. Depuis son entrée en vigueur en 2012, le PMAD a favorisé une densification du développement résidentiel à l'intérieur du périmètre métropolitain, permettant d'optimiser l'espace disponible, sans empiéter sur le territoire agricole.

<sup>26</sup> CMM (2023). [La CMM crée un Programme pour accélérer la transition écologique des espaces industriels du Grand Montréal.](#)

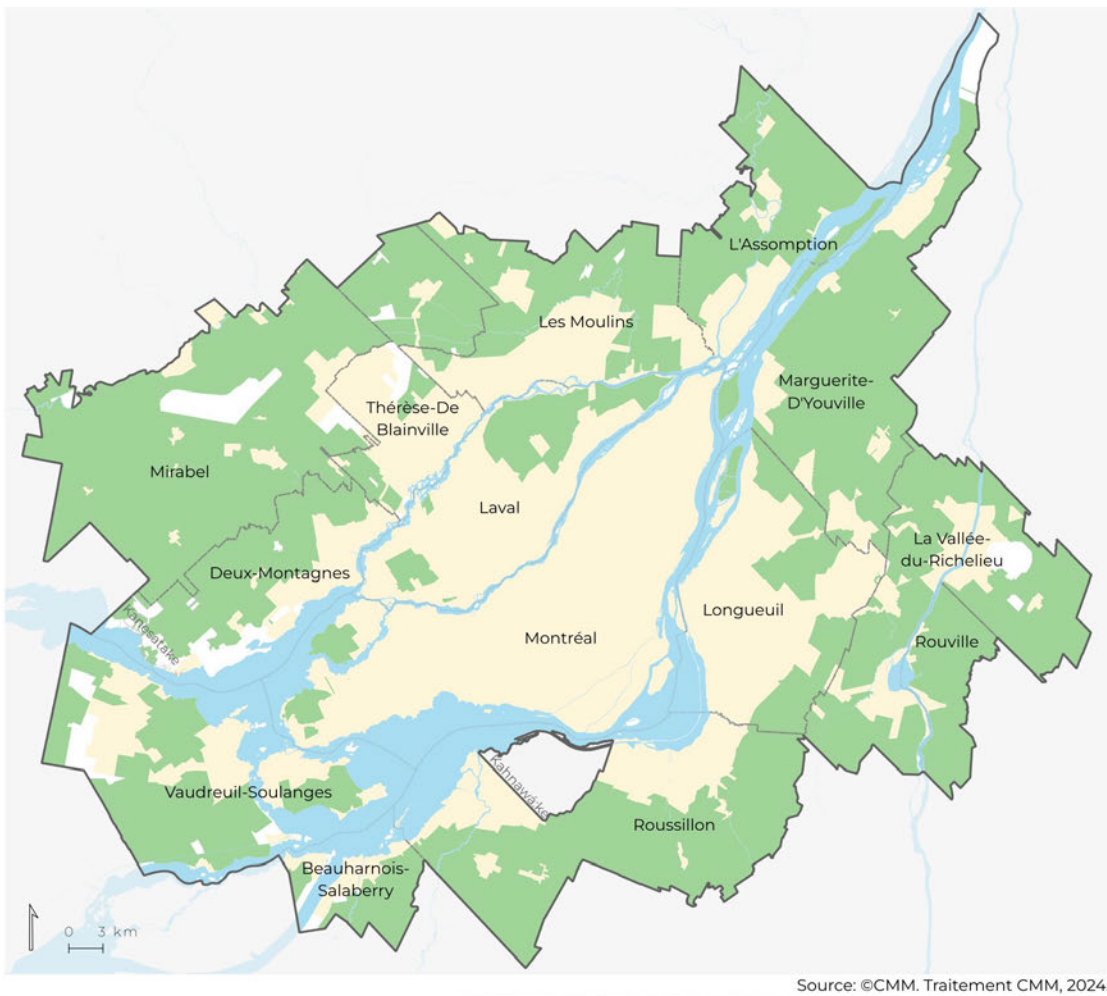
<sup>27</sup> Le territoire agricole correspond à la zone agricole protégée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA).

<sup>28</sup> ISQ (2022). [Produit intérieur brut régional par industrie au Québec](#), Édition 2022.

En outre, des sommes et des efforts importants sont consentis afin de mettre en valeur et de protéger le territoire agricole et de dynamiser ce secteur clé avec des plans d'action, des programmes de financement et de multiples projets, tels que le Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole qui permet d'offrir un soutien financier aux 19 municipalités rurales du Grand Montréal, permettant ainsi de protéger 42 % des terres agricoles de la CMM. Ces mesures ont permis d'éviter tout empiétement en territoire agricole métropolitain depuis 2012 et même d'accroître légèrement la superficie du territoire agricole cultivée de 1,5 %, soit 1 712 ha.

Le territoire agricole de la CMM est présent dans chacun des cinq secteurs géographiques. Des 82 municipalités de la région, plus des deux tiers (59 municipalités) sont couvertes en partie par le territoire agricole.

**Carte 3 – Le territoire agricole du Grand Montréal**



**Zone agricole**

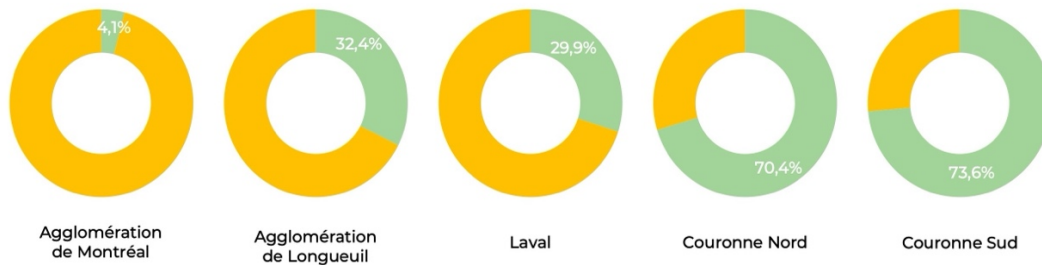


**Périmètre métropolitain**



## Graphique 19 – Part du territoire terrestre des cinq secteurs du Grand Montréal couvert par le territoire agricole, 2020

Source : CPTAQ, *Rapport annuel 2020, compilation spéciale*. Traitement : CMM, 2020.



Près de 95 % du territoire agricole comporte des sols propices à l'agriculture (classes 1 à 5 et organique). D'après l'Inventaire des terres du Canada (ITC) entrepris au titre de la *Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole* (ARDA)<sup>29</sup>. Les sols de classe 1, 2 et 3, excellents pour les productions végétales et horticoles, couvrent 73 % du territoire agricole de la CMM.

### Encadré 2 – Le Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole

Le PMAD reconnaît que le développement territorial doit se faire en respect des particularités rurales et passe par une reconnaissance des problématiques liées au maintien d'une population et de services au sein des municipalités rurales de la CMM. Pour ce faire, la CMM a mis en place, en 2019, le Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole qui vise à appuyer financièrement les municipalités rurales dont la superficie agricole représente au moins 80 % de leur superficie terrestre totale et dont la population est inférieure à 25 000 habitants.

Doté d'une enveloppe budgétaire de 20 M\$ provenant à parts égales de la CMM et du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, ce programme a permis de soutenir les 19 municipalités rurales du Grand Montréal de 2019 à 2022 qui sont limitées dans leur développement au sein du périmètre métropolitain.

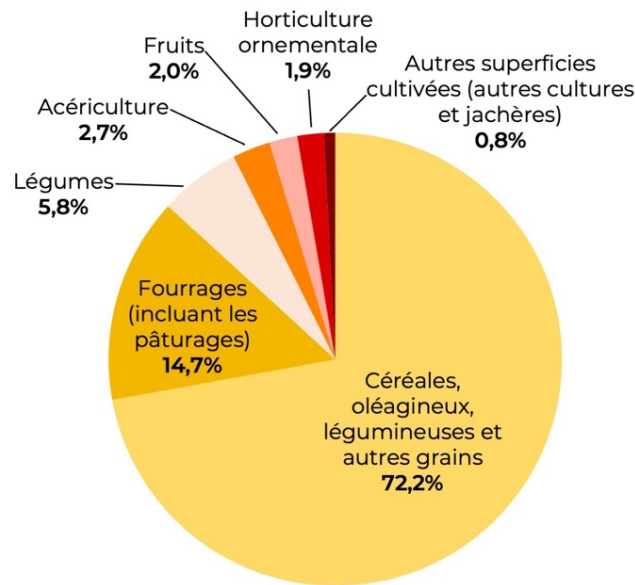
Les municipalités concernées concentrent 42 % des 220 353 hectares du territoire agricole de la CMM. À titre de gardiennes du territoire agricole de la CMM, ces municipalités ont obtenu, grâce à ce programme, une compensation financière annuelle égalant les revenus nets de dix ans de développement résidentiel. Cette compensation financière a permis aux municipalités, dont l'espace urbain disponible n'est plus suffisant pour assurer leur développement, de mettre en œuvre des projets structurants.

Quatre ans après la mise sur pied du programme, la CMM fait le constat de l'appréciation et de l'efficacité élevées de cet outil pour protéger les terres agricoles et pour dynamiser les municipalités rurales. Forte de ce succès, elle entend renouveler ce programme pilote avec l'appui du gouvernement du Québec pour une autre période de cinq ans.

<sup>29</sup> Institut de recherche et de développement en agroenvironnement (2000). *Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole*.

Selon les données les plus récentes provenant des fiches d'enregistrement du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), on retrouvait, en 2018, 133 558 hectares de terres en culture dans le Grand Montréal, ce qui représente environ 60 % du territoire agricole de la CMM. La grande majorité de cette superficie (soit 72 % des terres en culture) est consacrée à la culture de céréales, d'oléagineux, de légumineuses et d'autres grains.

**Graphique 20 – Superficie cultivée du Grand Montréal par type de culture, 2018**



Source : MAPAQ (2020). Fiches d'enregistrement des exploitations agricoles. Traitement : CMM, 2020.

Malgré ce dynamisme, force est de constater que la pression sur les terres agricoles est toujours présente. Il est ainsi nécessaire de poursuivre les efforts pour les protéger et les renforcer. C'est une priorité qui doit faire l'objet d'actions cohérentes et concertées entre la CMM, les agglomérations, les MRC, les municipalités et le gouvernement du Québec afin d'assurer la pérennité du territoire et des activités agricoles, particulièrement avec la transition écologique qui s'amorce et le besoin pressant d'accroître l'autonomie alimentaire de la région.

### Un territoire métropolitain plus résilient aux changements climatiques

Au cours des dernières années, le territoire du Grand Montréal a subi de nombreux impacts négatifs associés aux changements climatiques. On relève, entre autres, des problèmes de santé chez les personnes les plus vulnérables, des dommages aux infrastructures publiques et aux bâtiments, la perte de biodiversité et, de façon générale, l'augmentation des coûts liés à l'adaptation aux changements climatiques. Ces impacts entraînent donc des répercussions importantes pour la société. Alors que les changements climatiques affectent déjà la population, l'environnement naturel, l'environnement bâti, l'agriculture et les activités économiques et sociocommunitaires, le phénomène devrait s'intensifier au cours des prochaines années, selon les projections climatiques pour le sud du Québec<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> INSPQ. Site Internet [Mon climat, ma santé pour mieux s'adapter aux changements climatiques](#).



Les incidents climatiques, de plus en plus fréquents, mais de nature largement imprévisible, sont susceptibles d'avoir des effets majeurs sur l'environnement et sur les activités humaines. Citons notamment :

- Des vagues de chaleur en été de plus en plus chaudes et longues, contribuant à l'accroissement des effets de la chaleur accablante et ceux des îlots de chaleur sur la santé publique, ainsi qu'à l'augmentation de risques de sécheresse pouvant compromettre les rendements agricoles et la production d'eau potable;
- La fluctuation plus marquée des températures en hiver augmentant le nombre de cycles de gel et de dégel et leurs effets, entre autres, sur les infrastructures et sur les réserves d'eau au sol pour l'alimentation des cours d'eau et des lacs au printemps;
- Un plus grand nombre de tempêtes destructrices avec grands vents pouvant endommager des immeubles, des infrastructures de transport et d'autres réseaux d'utilité publique;
- Des précipitations intenses sur une courte période, générant des risques accrus d'inondations par ruissellement en milieu urbain, notamment en lien avec le refoulement d'égouts pluviaux ou combinés, et l'incapacité des sols minéralisés à effectuer de la captation et de la rétention des eaux de surface, due à leur nature imperméable;
- Des crues importantes et peu prévisibles, augmentant les risques d'inondation et pouvant affecter la qualité de l'eau captée pour alimenter la population et les industries.

L'ensemble de la population n'est pas exposé de la même façon aux impacts des changements climatiques. Par exemple, les personnes qui habitent dans des îlots de chaleur, souvent les ménages les plus défavorisés, sont plus susceptibles d'être exposées à des températures plus élevées et présentent un risque accru de mortalité pendant les chaudes journées d'été<sup>31</sup>. Les personnes à faible niveau socioéconomique, mais aussi d'autres groupes plus vulnérables cumulant souvent plusieurs facteurs de risque comme les aînés et les personnes atteintes de maladies chroniques, sont effectivement plus susceptibles de souffrir d'incidents climatiques comme les vagues de chaleur<sup>32</sup>.

En parallèle, la vulnérabilité du territoire face à ces incidents climatiques tend à s'accroître au fil du temps. Le développement urbain peut engendrer la destruction et la fragmentation des milieux naturels, ainsi que la destruction de la biodiversité, ce qui se traduit par la perte des biens et services écosystémiques. Les milieux artificialisés ont de plus faibles albédos<sup>33</sup> et taux de perméabilité, amplifiant ainsi les risques d'exposition à des chaleurs accablantes et les risques d'inondation, entre autres. Cela se traduit par une perte de canopée, de couvert végétal, de perméabilité du sol, de zones de recharge de la nappe phréatique et de capacité de rétention des eaux de surface.

Le PMAD propose un ensemble d'objectifs et de critères qui favoriseront l'adaptation, mais également l'accroissement de la résilience face aux impacts des changements climatiques.

<sup>31</sup> INSPQ (2021). [Mesures de lutte contre les îlots de chaleur urbains : mise à jour 2021](#), 157 p.

<sup>32</sup> INSPQ (2019). [Indicateurs en lien avec les vagues de chaleur et la santé de la population](#) : mise à jour, 64 p.

<sup>33</sup> Albedo : capacité de réflexion du rayonnement solaire d'un matériau. L'albedo est une valeur comprise entre 0 et 1, en étant zéro la valeur qui absorbe tout le rayonnement solaire sans en réfléchir aucun.

## **Objectif 1.1**

### **Définir le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable**

Le périmètre métropolitain, tel que défini par le PMAD, délimite le territoire pouvant être urbanisé de manière à assurer la transition écologique. Il correspond essentiellement au territoire situé à l'extérieur de la zone agricole permanente.

Conformément à l'objectif 1.1, le PMAD priorise le développement et le redéveloppement urbains à proximité des infrastructures de transport collectif et identifie certains secteurs devant être aménagés en fonction d'une approche intégrée aménagement-transport. Les secteurs PIAT sont ainsi désignés comme des espaces voués à l'optimisation de l'urbanisation.

De plus, le PMAD détermine aussi des seuils minimaux de densité résidentielle à l'extérieur des secteurs PIAT, en raison notamment des besoins importants en logements dans la région et des espaces disponibles qui se font de plus en plus rares.

Toutefois, afin d'éviter le développement de projets à forte densité situés loin des infrastructures de transport collectif structurant, le PMAD encourage les MRC et les agglomérations à déterminer des seuils maximaux de densité dans les secteurs hors PIAT qui ne sont pas ou très peu desservis en transport collectif.

À l'intérieur de ces secteurs, le PMAD identifie également certains espaces stratégiques voués au redéveloppement, généralement bien desservis par le transport collectif et présentant un fort potentiel de redéveloppement. Ces espaces comprennent notamment des stationnements de centres commerciaux qui occupent d'importantes superficies sous-utilisées.

La consolidation des secteurs PIAT et le redéveloppement des espaces stratégiques permettront la construction de nombreux logements à proximité des services, des emplois et du transport collectif, et contribueront au développement de milieux de vie complets favorisant les déplacements durables.

Hors des secteurs PIAT, le PMAD insiste sur l'importance d'identifier les centralités locales, comprenant notamment des centres-villes, de grandes artères et rues commerciales, ainsi que des noyaux urbains ou villageois, comme des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace. Ces secteurs, déjà urbanisés, présentent généralement une bonne mixité fonctionnelle et offrent un potentiel intéressant pour la densification et la consolidation du tissu urbain existant. La consolidation de ces centralités permettra l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs existants et favorisera l'adoption de modes de transport durable.



**Critère 1.1.1**  
**Délimitation du périmètre métropolitain**

Le périmètre métropolitain prévu jusqu'en 2046 demeure essentiellement le même que celui en vigueur lors de l'adoption du premier PMAD, le 8 décembre 2011. Les limites ont toutefois été ajustées afin de rendre compte de la zone agricole transposée pour les inclusions et les exclusions et de la rénovation cadastrale pour le redressement du périmètre métropolitain<sup>34</sup>.

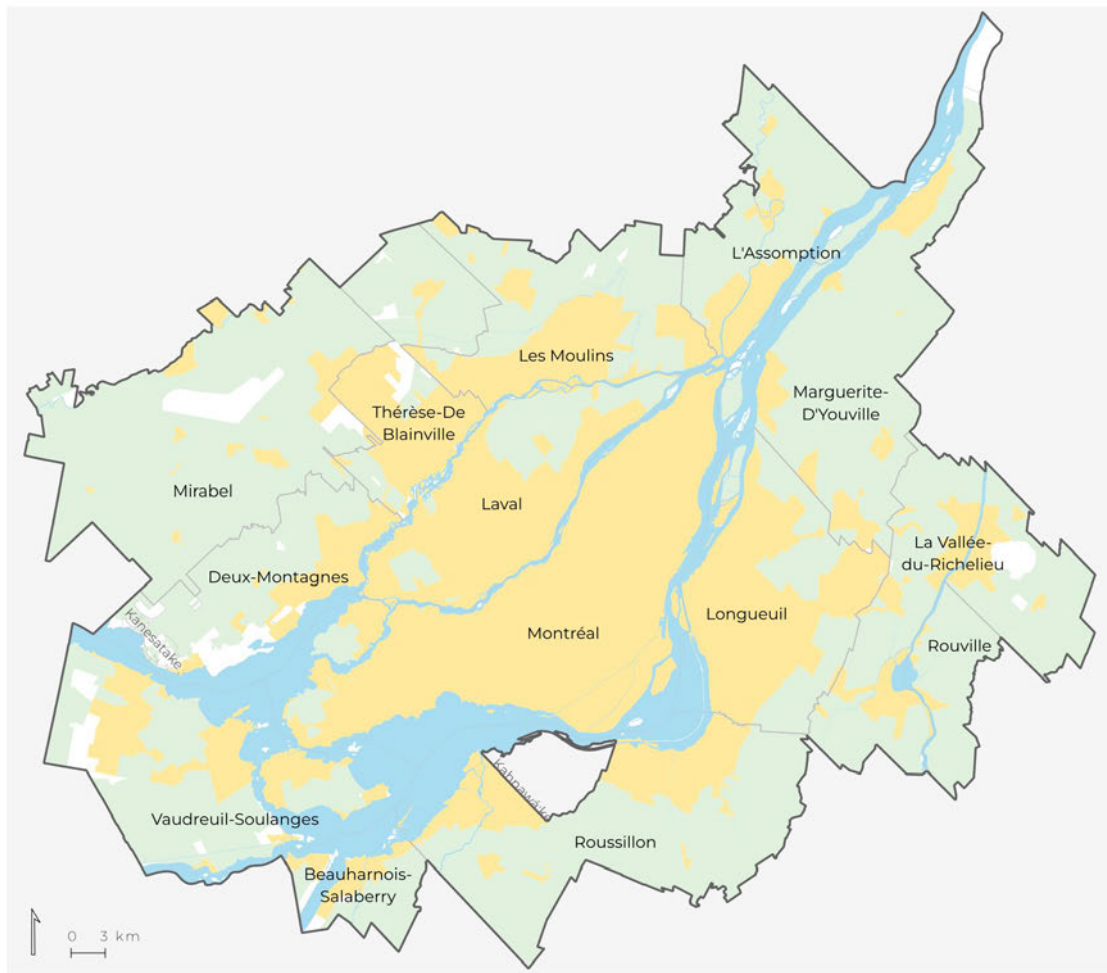
Le PMAD ne reconnaît plus les aires d'expansion urbaine identifiées dans le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Marguerite-D'Youville en cohérence avec la Politique nationale d'architecture et d'aménagement du territoire et l'avis gouvernemental relatif au récent projet de PMAD de la Communauté métropolitaine de Québec.

Ainsi, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les limites de leur périmètre d'urbanisation respectif, en conformité avec les limites du périmètre métropolitain, tel qu'illustré à la Carte 4.



<sup>34</sup> Les terrains périphériques situés dans la portion nord-ouest de la MRC Les Moulins sont inclus dans le périmètre métropolitain, mais ne pourront être inclus au périmètre d'urbanisation de la MRC qu'à moyen terme et sous réserve de disposer des services d'aqueduc et d'égout. D'ici à leur inclusion au périmètre d'urbanisation, ces terrains devront conserver l'affectation actuelle, soit l'affectation périurbaine.

### Carte 4 - Le périmètre métropolitain



Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.

Périmètre métropolitain



### **Critère 1.1.2** **Modification du périmètre métropolitain**

La CMM analysera toute demande de modification au périmètre métropolitain dûment complétée pour répondre aux besoins particuliers en espaces institutionnels, économiques ou résidentiels exprimés par une MRC ou une agglomération. Une telle demande sera notamment examinée à la lumière de la disponibilité des terrains à développer et à redévelopper sur l'ensemble du territoire métropolitain, l'offre de terrains dans le secteur visé et leurs contraintes (insertion, technique, tenure) ainsi que l'échéancier du projet de développement motivant la demande de modification.

Pour qu'une demande de modification au périmètre métropolitain puisse être recevable par la CMM, la MRC ou l'agglomération concernée doit au préalable :

- Assurer la conformité du SAD au PMAD en vigueur;
- Assurer les modifications aux plans et aux règlements d'urbanisme, par voie de concordance au SAD, de l'ensemble des municipalités de la CMM situées sur le territoire de la MRC ou de l'agglomération;
- Assurer la cohérence avec les objectifs de l'outil régional de développement et de mise en valeur de la zone agricole, à jour et en vigueur, de la MRC ou de l'agglomération visée.

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

- La contribution du projet de développement au respect et à l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD;
- La localisation à proximité des équipements de transport collectif, actuels et prévus, de grande capacité et de capacité intermédiaire;
- La préservation des milieux naturels, des milieux bâtis et des paysages;
- La continuité avec les zones urbaines existantes qui disposent déjà des infrastructures et des équipements urbains;
- L'impact du projet de développement sur les équipements et les infrastructures (réseau routier, transport collectif, aqueducs, égouts, usines d'épuration et de traitement des eaux usées, etc.);
- Les effets induits du projet de développement sur les autres activités urbaines;
- La nécessité que le développement ne porte pas atteinte à la sécurité et à la santé des personnes et à la protection des biens;
- La recherche de sites de moindre impact sur l'agriculture lorsque la demande vise le territoire agricole;
- La nécessité d'agrandissement d'une entreprise ou d'une institution existante;
- La nécessité qu'une nouvelle entreprise ou qu'une nouvelle institution soit localisée près de d'autres entreprises ou institutions existantes;
- La nécessité de disposer de terrains de grandes superficies;
- La nécessité d'établir des services et des équipements gouvernementaux afin de répondre aux besoins de la population.



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

### **Critère 1.1.3**

#### **Définition des territoires voués à l’urbanisation optimale de l’espace**

Les territoires métropolitains voués à l’urbanisation optimale de l’espace regroupent :

- Les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT);
- Les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR);
- Les centralités locales (centres-villes, grandes artères et rues commerciales et noyaux urbains ou villageois situés à l’extérieur des secteurs PIAT).

#### **Les secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT)**

L’approche de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) consiste à structurer le territoire de manière à créer des milieux de vie optimisés, favorisant l’utilisation des modes de transport actifs et collectifs pour satisfaire les besoins de déplacements de la population.

Les secteurs PIAT de la CMM sont composés des zones et des aires TOD, ainsi que des corridors aménagement-transport (CAT). Ces secteurs sont desservis par le réseau métropolitain de transport collectif structurant ainsi que par des lignes d’autobus à fréquence de service relativement élevée. Ces infrastructures robustes confèrent aux secteurs PIAT un fort potentiel de développement et de redéveloppement urbains. La réussite de cette stratégie repose notamment sur la densification et la compacité du cadre bâti pour orienter la croissance des nouveaux ménages dans ces secteurs prioritaires.

#### **Les zones et les aires TOD**

Le concept du TOD repose sur quatre grands principes :

- **Accessibilité et mobilité active** : Orienter le développement près des réseaux de transport collectif structurants et aménager des infrastructures sécurisées favorisant la marche et le vélo.
- **Densité et mixité des usages** : Encourager la densification résidentielle et la mixité fonctionnelle autour des points d’accès au transport collectif, créant ainsi des quartiers dynamiques qui intègrent une diversité de logements, de commerces, de services, d’emplois et de loisirs.
- **Occupation durable du sol** : Limiter l’étalement urbain en orientant le développement vers les espaces vacants et en redéveloppant les espaces sous-utilisés, de manière à réduire la pression de l’urbanisation sur les terres agricoles et les milieux naturels, tout en répondant aux besoins de croissance.



- **Espaces publics et convivialité** : Créer une trame urbaine connectée et articulée autour d'espaces publics attrayants et sécuritaires, qui favorise les interactions sociales et la convivialité des milieux de vie.

Les aires TOD de la CMM correspondent aux espaces situés aux abords des stations de transport collectif de haute capacité, soit les stations de métro, les stations du Réseau express métropolitain (REM), les gares de train et incluent certains terminus d'autobus.

Le PMAD identifie une aire TOD autour de chaque point d'accès au transport collectif structurant. La délimitation des aires TOD varie en fonction du mode de transport offert :

- Pour le REM et le train de banlieue, l'aire TOD est située dans un rayon de 1 km autour des gares;
- Pour les terminus d'autobus, l'aire TOD est située dans un rayon de 500 m autour des terminus.

En raison de son contexte urbain particulier et de la proximité des stations de métro entre elles, les territoires définis par le PMAD comme le centre et l'hypercentre de l'agglomération de Montréal sont traités en zones TOD (voir Carte 5). Ces zones correspondent aux espaces situés de part et d'autre des lignes de transport collectif de haute capacité.

Le PMAD identifie une zone TOD le long des lignes de métro et de certains tronçons du REM et du train de banlieue. L'identification et la délimitation des zones TOD :

- Correspondent à une zone de 1 km de part et d'autre des lignes de transport collectif de haute capacité du centre<sup>35</sup> et de l'hypercentre de l'agglomération de Montréal;
- Découpent les zones selon leur contexte en considérant les caractéristiques du milieu, les barrières physiques et naturelles, les limites administratives et les points de convergence des déplacements et certaines aires TOD existantes;
- En cas de superposition de deux zones, donnent respectivement la priorité à celle dont le seuil minimal est le plus élevé, dont la capacité horaire est la plus élevée et dont le service est existant ou prévu.

### Les corridors aménagement-transport (CAT)

Répondant aux mêmes principes que ceux exposés pour les TOD, les CAT sont une composante supplémentaire des secteurs PIAT. Ces corridors correspondent aux espaces situés à 500 mètres de part et d'autre d'axes de transport collectif par autobus présentant une fréquence de service relativement élevée, mais qui ne sont pas desservis par un mode de haute capacité et qui présentent un bon potentiel de développement ou de redéveloppement.

Les CAT sont empruntés par des lignes d'autobus qui se rabattent généralement vers des stations du métro, du REM ou des trains de banlieue. La densification de ces

---

<sup>35</sup> L'aire TOD du REM de l'Île-des-Sœurs et le tronçon du REM reliant cette station au centre-ville ont été exclus des zones TOD en raison de leur situation géographique particulière.

secteurs vise à favoriser l'augmentation de la fréquence et des capacités du réseau de transport collectif en place.

Pour des raisons de santé publique, les abords des autoroutes et les tronçons des voies ferrées ne sont pas considérés dans l'identification des corridors aménagement-transport (CAT).

### Les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)

Les ESR regroupent principalement les grands centres commerciaux situés dans les secteurs PIAT ainsi que les stationnements incitatifs dédiés au transport collectif. Ces espaces sont considérés stratégiques en raison de leur fort potentiel de densification et de leur proximité habituelle au réseau de transport collectif.

La sélection des ESR a été réalisée en tenant compte des centres commerciaux ayant une superficie minimale de 20 000 m<sup>2</sup> de surface locative intérieure et des espaces vacants et à redévelopper identifiés à l'inventaire de 2021. Les lots sélectionnés ont ensuite été analysés en fonction du contexte urbain dans lesquels ils s'inscrivent et ont été regroupés pour former 69 ESR (voir Carte 5).

### Les centralités locales

Les centralités locales peuvent être composées de centres-villes, de grandes artères ou rues commerciales et de noyaux urbains ou villageois situés à l'intérieur du périmètre métropolitain, mais hors des secteurs PIAT identifiés au PMAD. Ces centralités présentent généralement une bonne mixité fonctionnelle et offrent un potentiel intéressant pour la densification et la consolidation du tissu urbain existant.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace et de ses composantes (zones et aires TOD, CAT et ESR). Cette définition peut être ajustée par la MRC ou l'agglomération afin de s'aligner avec d'éventuelles modifications apportées aux délimitations géographiques des secteurs PIAT (critère 1.1.4).

Les MRC et les agglomérations sont invitées à définir à leur SAD la notion de centralité locale pour certains territoires situés à l'intérieur du périmètre métropolitain et à l'extérieur des secteurs PIAT, en se basant sur la définition présentée au PMAD.

Le cas échéant, la CMM demande aux MRC et aux agglomérations qui auront défini la notion de centralité locale d'intégrer à leur SAD un objectif visant, par exemple, et sans s'y limiter, à prioriser, consolider ou optimiser le développement, le redéveloppement et les infrastructures dans les centralités locales.



#### Critère 1.1.4

### Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)

Le PMADR identifie les secteurs PIAT qui regroupent les zones et les aires TOD associées au réseau métropolitain de transport collectif structurant ainsi que les CAT, empruntés par les principaux circuits d'autobus, en tant que secteurs à densifier et à optimiser de façon prioritaire selon l'approche PIAT (critère 1.3.1). Les ESR sont identifiés au sein des secteurs PIAT et en font partie intégrante.

Afin de tenir compte du contexte local et des spécificités territoriales, les MRC et les agglomérations pourront proposer à leur SAD des ajustements aux limites des secteurs PIAT dans les cas suivants :

- Capacité limitée des infrastructures critiques à l'opération des bâtiments;
- Risques naturels;
- Présence de milieux humides ou naturels;
- Caractéristiques paysagères ou patrimoniales d'intérêt;
- Barrières physiques majeures;
- Contraintes naturelles ou anthropiques;
- Accessibilité isochrone de plus de 15 minutes à pied ou distance réelle de plus de 1 km du point d'accès le plus près.

Dans le cadre des exercices de concordance au PMAD, si une modification est accordée pour un territoire initialement désigné comme un secteur PIAT, ce secteur sera alors reclassifié et intégré au secteur hors PIAT limitrophe et sera considéré comme tel dans le cadre des exercices de monitoring.

Toutefois, puisque les ESR sont identifiés par leur localisation, totale ou partielle, dans un secteur PIAT, toute demande d'ajustement des limites d'un secteur doit garantir la préservation du ou des ESR au sein du secteur PIAT concerné.

---

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les secteurs PIAT de leur territoire respectif, y compris les portions des secteurs PIAT partagées avec une MRC ou une agglomération voisine, en conformité avec la Carte 5.

La CMM demande aux MRC et aux agglomérations d'identifier les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) de leur territoire respectif, localisés en tout ou en partie dans les secteurs PIAT, en conformité avec ceux identifiés à la Carte 5.

La CMM demande aux MRC et aux agglomérations qui souhaitent proposer des ajustements aux limites des secteurs PIAT, de présenter une demande accompagnée d'un document qui :

- Identifie précisément les nouvelles limites proposées;
  - Fournit une justification appropriée selon le contexte;
  - Démontre que la modification proposée est conforme aux objectifs et aux critères du PMAD.
-

**Tableau 9 – Nombre et type de secteurs PIAT selon les secteurs de la CMM**

Secteurs	Zones TOD	Aires TOD	CAT	Total
Agglomération de Montréal	17	27	10	54
Agglomération de Longueuil	-	7	6	13
Laval	-	8	6	14
Couronne Nord	-	10	4	14
Couronne Sud	-	14	4	18
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>66</b>	<b>30</b>	<b>113</b>

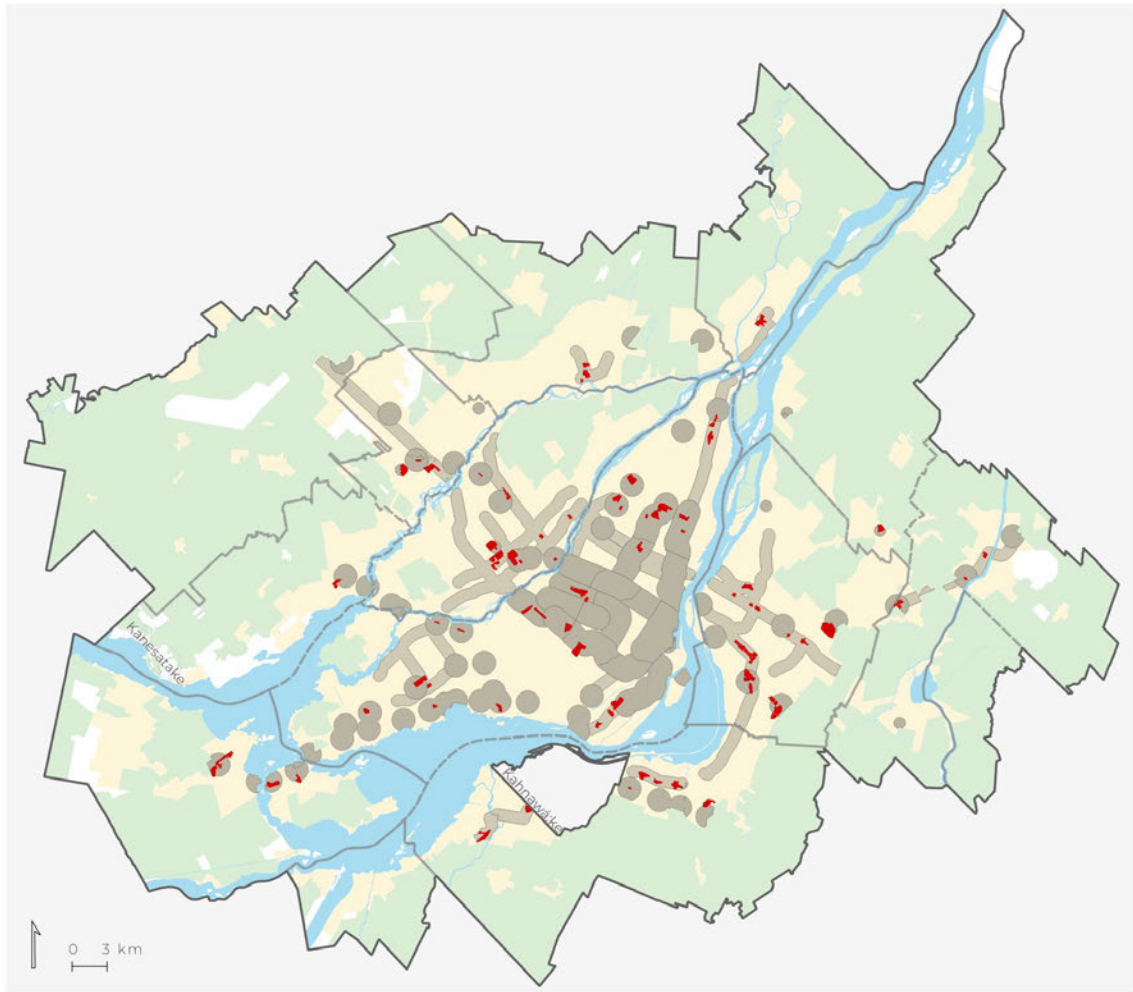
**Tableau 10 – Nombre et superficie des ESR dans les secteurs PIAT selon les secteurs de la CMM**

Secteurs	ESR	Superficie des ESR (ha)
Agglomération de Montréal	28	628,5
Agglomération de Longueuil	10	372,5
Laval	8	222,4
Couronne Nord	8	185,3
Couronne Sud	15	342,1
<b>Total</b>	<b>69</b>	<b>1 750,8</b>

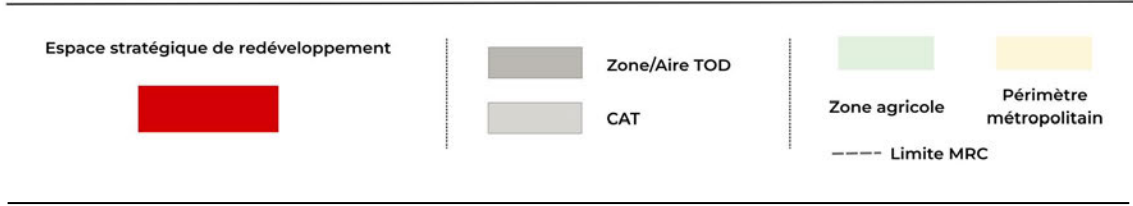




**Carte 5 – Secteurs planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) du Grand Montréal**



Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.





## Objectif 1.2

### Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain

Sur le territoire de la CMM, la rareté grandissante des espaces vacants, combinée à l'impératif de protéger les milieux naturels et agricoles, d'accroître l'offre en habitation et de répondre aux besoins en matière d'espaces économiques nécessitent de planifier l'optimisation de l'espace à l'intérieur du périmètre métropolitain.

Cette optimisation repose en grande partie sur la densification du cadre bâti, qui permet de limiter l'étalement urbain et ses coûts environnementaux, sociaux et économiques. D'une part, la densification favorise le transfert modal de l'automobile vers les transports actifs et collectifs et, d'autre part, elle permet de bonifier l'offre résidentielle et d'assurer une meilleure abordabilité du parc immobilier.

À cet égard, le PMAD prescrit des seuils minimaux de densité résidentielle pour l'ensemble des territoires situés à l'intérieur du périmètre métropolitain, tout en misant sur une plus forte densification dans les secteurs PIAT identifiés au critère 1.1.4.

Le PMAD fixe comme objectif d'orienter au moins 70 % de la croissance des nouveaux ménages dans les secteurs PIAT d'ici 2046. La CMM estime qu'entre 2011 et 2021, 54 % des nouveaux logements ont été construits dans les secteurs PIAT, tels qu'identifiés au critère 1.1.4. Bien qu'ambitieux, cet objectif est en phase avec les tendances de développement et de densification observées depuis l'adoption du PMAD initial en 2011.

En fixant cette cible, le PMAD entend assurer une plus grande cohérence des interventions en matière d'aménagement et de planification des transports et pour en renforcer les bénéfices mutuels. Le résultat recherché est celui de l'optimisation des effets de synergie entre les projets de développement urbain et de transport durable.

Pour répondre à la croissance attendue des ménages et assurer une offre de logement diversifiée, des efforts modérés de densification seront nécessaires à l'extérieur des secteurs PIAT.

Le PMAD souhaite également qu'une attention particulière soit accordée aux centralités locales situées à l'extérieur des secteurs PIAT. Ces centralités comprennent notamment des centres-villes, de grandes artères et rues commerciales, ainsi que des noyaux urbains ou villageois, qui pourraient représenter des secteurs à consolider. Des centralités locales peuvent être identifiées par les MRC et les agglomérations dans leur schéma d'aménagement et de développement (SAD) (critère 1.1.4).

Toujours à l'extérieur des secteurs PIAT, dans des secteurs urbanisés de faible et moyenne densité, le PMAD encourage l'introduction de mesures favorisant la densification douce par l'ajout de logements dans le tissu urbain existant. Il s'agit d'un moyen efficace pour limiter l'étalement urbain, augmenter la densité et consolider les milieux de vie, tout en préservant les formes urbaines existantes. Par ailleurs, la densification douce contribue à diversifier l'offre résidentielle, à améliorer l'abordabilité du parc immobilier et à rentabiliser les infrastructures existantes.



D'autre part, l'optimisation du développement urbain à l'intérieur du périmètre métropolitain concerne également les espaces économiques. Le PMAD vise à faire des pôles d'emploi métropolitains, existants et en formation, des milieux de travail attractifs, durables et accessibles en transport actif et collectif.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'appareil commercial, le PMAD vise avant tout à créer et à consolider les milieux de vie afin de réduire les distances entre les habitations, les commerces et les services. Il vise aussi le redéveloppement de certains espaces commerciaux sous-utilisés, mais bien desservis en transport collectif, afin de créer des milieux de vie complets et favoriser la réduction des îlots de chaleur associés aux grands espaces de stationnement.

En continuité avec les objectifs du PMDE, le PMAD souhaite optimiser, densifier et accélérer la transition écologique des espaces à vocation industrielle (terrains, parcs et bâtiments industriels). L'optimisation et la densification des espaces à vocation économique, en tenant en compte des complémentarités économiques des territoires, permettent de créer des milieux de travail attractifs, durables et accessibles. Le PMDE cible spécifiquement le développement et le redéveloppement près des infrastructures de transport collectif, identifiant ainsi les secteurs PIAT du PMAD comme territoires clés pour une urbanisation optimale.

### **Critère 1.2.1**

#### **Définition des seuils minimaux de densité résidentielle**

Le PMAD détermine des seuils minimaux moyens de densité résidentielle pour les secteurs PIAT, qui incluent les zones TOD, les aires TOD, les CAT et les ESR, ainsi que pour les territoires du périmètre métropolitain qui sont situés à l'extérieur des secteurs PIAT.

La densité résidentielle minimale est définie comme une densité nette moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare (log./ha). Les seuils prescrits au PMAD sont des seuils minimaux moyens qui s'appliquent aux nouvelles constructions résidentielles situées sur des terrains destinés à l'habitation ou à des usages mixtes incluant l'habitation. Par exemple, pour un secteur dont le seuil minimal prescrit est de 100 log./ha, cela ne signifie pas que tout le secteur atteigne cette densité. Il s'agit plutôt que les terrains, qui feront l'objet de projets de développement ou de redéveloppement d'ici 2046, devront atteindre en moyenne une densité de 100 log./ha ou plus.

Les MRC et les agglomérations pourront moduler les densités en fonction du caractère spécifique des milieux de vie concernés. Ainsi, dans une aire TOD avec un seuil minimal moyen de 100 log./ha, certains terrains pourraient connaître un développement de 50 log./ha, tandis que d'autres pourraient excéder le seuil et atteindre 150 log./ha. L'objectif est que, globalement, les nouveaux développements de cette aire TOD atteignent ou surpassent une moyenne de 100 log./ha.

À titre d'exception, lorsqu'un projet de redéveloppement se réalise dans un ESR sans qu'une opération de subdivision cadastrale ne soit effectuée, les seuils minimaux de densité sont applicables uniquement à la portion du lot spécifiquement concernée par le projet. Cette mesure vise à reconnaître les particularités des projets intégrés et à faciliter la mise en œuvre des principes de densification de manière contextuelle et

adaptée aux différentes réalités. Par ailleurs, le redéveloppement d'un ESR contribue à l'atteinte du seuil de densité prescrit pour le secteur PIAT dans lequel il s'inscrit.

### Encadré 3 – Définition et calcul de la densité résidentielle nette

#### Densité de logement :

La densité de logement est calculée comme le nombre total de logements divisé par la superficie totale d'un terrain affecté par une fonction résidentielle, exprimé en logements par hectare (log./ha) :

$$\text{Densité résidentielle (log./ha)} = \frac{\text{Nombre de logements}}{\text{Superficie du lot (ha)}}$$

#### 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.

#### Transition vers la densité nette

La CMM modifie son approche en optant pour des seuils de densité minimaux exprimés en densité nette plutôt qu'en densité brute, qui incluait auparavant la superficie des rues et des espaces publics. Cette transition aligne le PMAD avec les nouvelles exigences des orientations gouvernementales en matière d'aménagement (OGAT) et simplifiera l'exercice de concordance entre les SAD et le PMAD en éliminant le besoin de conversions hypothétiques.

Exemples illustrant la densité nette versus la densité brute :

- Pour un secteur hors PIAT dans une MRC de la couronne Nord ou Sud, un seuil minimal en densité nette de 36 log./ha correspondrait à environ 29 log./ha en densité brute.
- Pour une aire TOD du REM dans l'agglomération de Longueuil, un seuil minimal en densité nette de 200 log./ha équivaldrait à 160 log./ha en densité brute.
- Pour un CAT à Laval, un seuil minimal en densité nette de 100 log./ha correspondrait environ à 80 log./ha en densité brute.
- Pour un ESR d'une station REM hors centre de l'agglomération de Montréal, un seuil minimal en densité nette de 300 log./ha serait équivalent à 240 log./ha en densité brute.

Pour l'exercice de conformité des SAD révisés, les seuils minimaux de densité résidentielle sont réputés s'appliquer aux terrains vacants et à redévelopper identifiés à l'inventaire officiel des espaces vacants et à l'inventaire des espaces à redévelopper de la CMM. Cet inventaire fera l'objet d'une mise à jour annuelle dans le cadre du système de monitoring en aménagement du Grand Montréal.

### Seuils minimaux de densité résidentielle dans les zones TOD

Pour les zones TOD qui sont des territoires situés dans le centre et l'hypercentre de l'agglomération de Montréal, le PMAD établit des seuils minimaux de densité en tenant compte de trois critères :

- Le mode de transport, soit le métro, le REM et le train de banlieue, ainsi que son caractère structurant;
- La densité résidentielle nette moyenne observée pour la période de 2017 à 2021 par mode de transport au point d'accès et selon le secteur Centre et Hypercentre de l'agglomération de Montréal;
- La cohérence entre les seuils prescrits dans les zones TOD desservies par des modes lourds de transport collectif et les seuils prescrits dans les CAT et les autres secteurs moins centraux.

L'annexe 2 identifie les stations et les lignes du métro, du REM et des trains de banlieue associées aux zones TOD.

**Tableau 11 - Seuils de densité minimaux moyens nets dans les zones TOD (log./ha)**

Secteurs	Métro-REM	Train de banlieue
Agglomération de Montréal		
Hypercentre <sup>36</sup>	480	-
Centre <sup>37</sup>	260	200

### Seuils minimaux de densité résidentielle dans les aires TOD

Pour les aires TOD, le PMAD établit des seuils minimaux de densité en tenant compte de quatre paramètres :

- Le mode de transport au point d'accès, soit les stations du métro, du REM, du train de banlieue et les terminus d'autobus, ainsi que son caractère structurant;
- Le secteur géographique où se trouve le point d'accès au transport collectif;
- La densité résidentielle nette moyenne observée pour la période de 2017 à 2021;
- La cohérence entre les seuils prescrits dans les TOD généralement desservis par des modes lourds et les seuils prescrits dans les CAT et les secteurs hors PIAT.

<sup>36</sup> Correspond au secteur couvert par le centre-ville de Montréal

<sup>37</sup> Comprend les territoires situés à l'est de l'autoroute 13 et à l'ouest de l'autoroute 25.

**Tableau 12 – Seuils de densité minimaux moyens nets dans les aires TOD (log./ha)**

Secteurs	Métro-REM	Train de banlieue	Autobus
Agglomération de Montréal			
Centre	-	185	-
Hors centre <sup>38</sup>	240	140	-
Agglomération de Longueuil			
Centre	200	120	-
Hors centre <sup>39</sup>	-	100	80
Laval	200	120	100
Couronne Nord	125	100	70
Couronne Sud	-	100	70

### Seuils minimaux de densité résidentielle dans les corridors aménagement-transport (CAT)

La densification des CAT représente un levier important pour l'amélioration des services de transport collectif existants. Les seuils minimaux de densité résidentielle des CAT ont été fixés en cohérence avec les seuils des aires TOD d'autobus et de manière à créer une continuité avec les seuils prescrits pour les zones TOD, les aires TOD et les territoires hors PIAT adjacents.

**Tableau 13 – Seuils de densité minimaux moyens nets dans les CAT (log./ha)**

Secteurs	Seuils minimaux de densité
Agglomération de Montréal	
Centre	175
Hors centre	120
Agglomération de Longueuil	
Laval	100
Couronne Nord	70
Couronne Sud	70

<sup>38</sup> Comprend les territoires situés à l'ouest de l'autoroute 13 et à l'est de l'autoroute 25.

<sup>39</sup> 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.

## Seuils minimaux de densité dans les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)

En ce qui a trait aux ESR, la CMM détermine des seuils minimaux de densité en tenant compte de trois critères :

- Le mode de transport associé au secteur PIAT dans lequel il s’inscrit, soit le métro, le REM, le train de banlieue et l’autobus, ainsi que son caractère structurant;
- Le secteur géographique où se trouve l’ESR;
- Le seuil minimal a également été déterminé en procédant à l’analyse de projets de redéveloppement complétés ou annoncés sur l’ensemble du territoire métropolitain dans le cadre d’entretiens avec les MRC et les agglomérations, des municipalités, des développeurs et des gestionnaires de centres commerciaux du Grand Montréal.

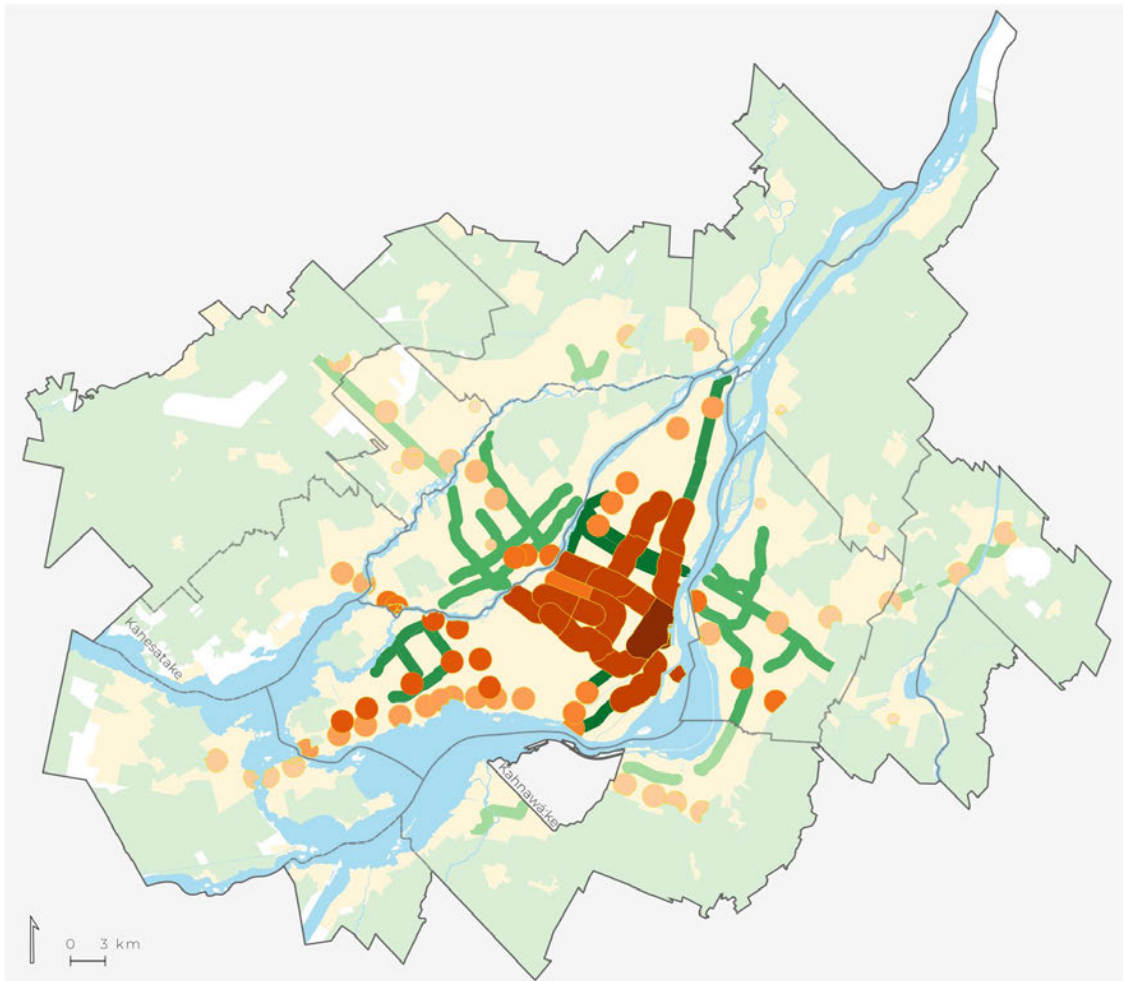
**Tableau 14 – Seuils de densité minimaux moyens nets dans les ESR (log./ha)**

Secteurs	Métro-REM	Train de banlieue	Autobus/ CAT
Agglomération de Montréal :			
Hypercentre	-	-	-
Centre	340	280	230
Hors centre	300	240	210
Agglomération de Longueuil			
Centre	260	220	200
Hors centre	-	200	180
Laval	260	220	200
Couronne Nord	225	200	170
Couronne Sud	-	200	170

L’annexe 2 spécifie les seuils minimaux de densité pour chacun des ESR identifiés à la Carte 5.



**Carte 6 – Seuils minimaux de densité résidentielle dans les secteurs PIAT (logements par hectare net)**



Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.

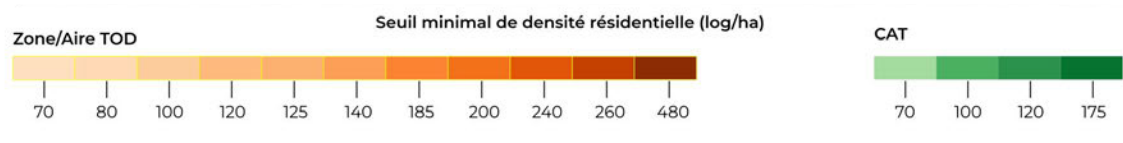




Figure 2 - Visualisation de densification - cas fictifs

Exemple de densification d'un espace stratégique de redéveloppement (ESR)



Avant



Après

La portion du site utilisée pour le redéveloppement comporte une densité de 300 log. / ha

Exemple de densification d'un corridor aménagement-transport (CAT)



Avant



Après

La densité illustrée est de 82 log. / ha

Exemple de densification d'une centralité locale



Avant

La densité brute illustrée est de 22 log. / ha excluant les terrains de part et d'autre de l'église



Après

La densité brute illustrée est de 70 log. / ha excluant les terrains de part et d'autre de l'église

### Seuils minimaux de densité résidentielle à l'extérieur des secteurs PIAT

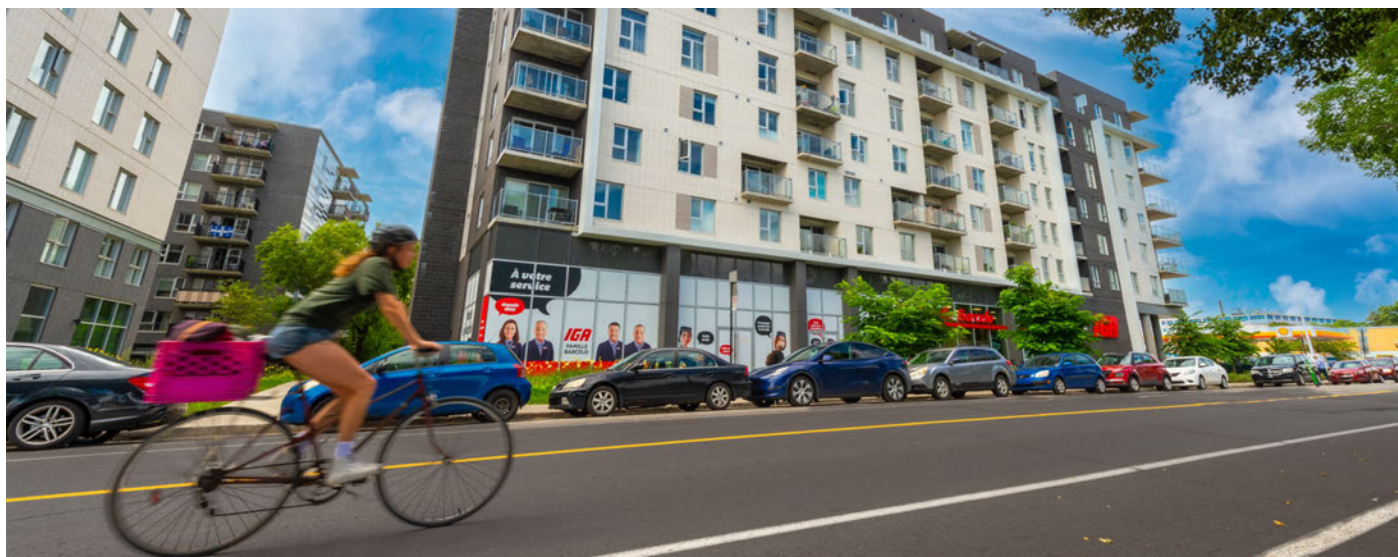
Le PMAD détermine également des seuils minimaux de densité résidentielle pour les portions du périmètre métropolitain situées à l'extérieur des secteurs PIAT. Ces seuils ont été déterminés en tenant compte des densités observées dans ces milieux de 2017 à 2021 et des secteurs géographiques. Les seuils prescrits visent à favoriser une utilisation plus efficace et durable de l'espace tout en respectant les particularités locales et régionales.

Pour favoriser une adaptation en douceur, une stratégie d'augmentation graduelle des seuils de densité est proposée.

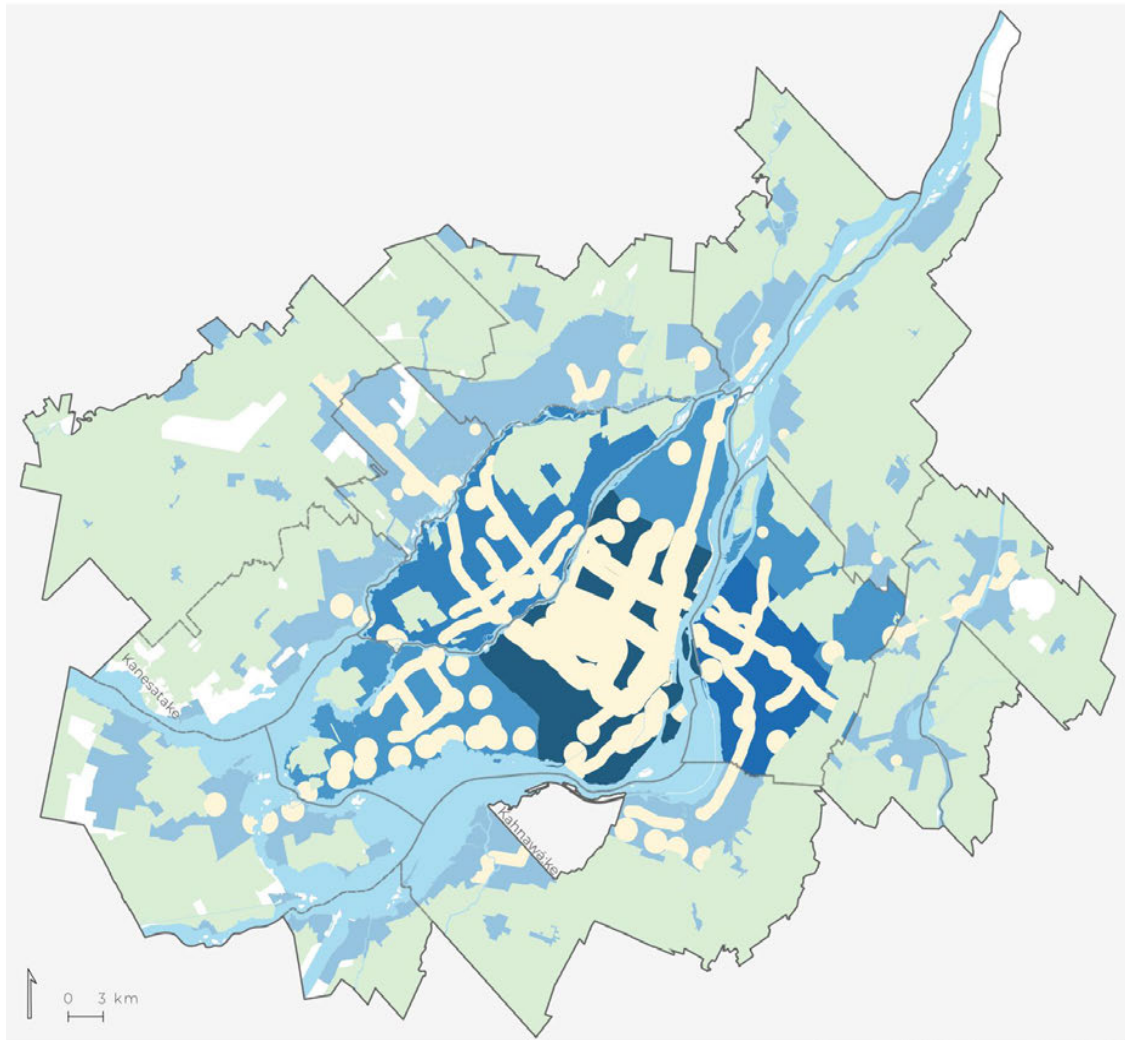
**Tableau 15 – Seuils de densité minimaux moyens nets à l'extérieur des secteurs PIAT applicables aux MRC et aux agglomérations**

Secteurs	Seuil minimal de densité nette log./ha			
	2026-2031	2032-2036	2037-2041	2042-2046
<b>Agglomération de Montréal</b>				
Centre	112	118	123	130
Hors centre	52	57	63	69
<b>Agglomération de Longueuil</b>				
Centre	66	69	73	76
Hors centre	52	57	63	69
Laval	62	65	68	72
Couronne Nord	36	42	44	46
Couronne Sud	36	42	44	46

Le seuil minimal de densité résidentielle nette déterminé pour chacune des MRC et des agglomérations constitue une cible moyenne pour l'ensemble du territoire concerné. Ainsi, le calcul et le respect de ce seuil s'appliquent à l'ensemble de la MRC et non individuellement pour chaque municipalité locale.



Carte 7- Seuils minimaux de densité résidentielle à l'extérieur des secteurs PIAT (logements par hectare net)



Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.

Hors PIAT	Seuil minimal de densité résidentielle (log/ha)					Secteur PIAT	Zone agricole	----- Limite MRC
	36	52	62	66	112			
2026-2031	36	52	62	66	112			
2032-2036	42	57	65	69	118			
2037-2041	44	63	68	73	123			
2042-2046	46	69	72	76	130			



## Exemptions spéciales à l'application des seuils minimaux de densité

Les MRC et les agglomérations pourront, exceptionnellement et sur justification, demander des exemptions quant à l'applicabilité du seuil minimal de densité d'une partie spécifique d'un secteur PIAT ou hors PIAT, dans les situations particulières suivantes :

- **Santé publique** : risques liés à la santé publique en raison de contraintes anthropiques ou naturelles spécifiques, telles que la proximité de sites ou d'installations émettant des polluants nocifs ou traitants des substances dangereuses qui pourraient affecter la qualité de l'air et la santé des résidents, ou l'incapacité de desservir adéquatement la population en eaux et à assainir les eaux usées.
- **Sécurité civile** : risques liés à la sécurité du public en raison de contraintes physiques ou naturelles spécifiques, telles que les zones inondables ou de glissement de terrain, qui ne sont pas adaptées à la densification.

**Protection patrimoniale et paysagère** : nécessité de protéger les secteurs ayant des composantes patrimoniales d'intérêt où une densification pourrait compromettre des valeurs culturelles, historiques ou naturelles, de même que l'intégrité de secteurs concourant à l'atteinte des objectifs de conservation des milieux naturels.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les seuils minimaux de densité prescrits pour les secteurs PIAT<sup>40</sup>, les ESR et les secteurs hors PIAT, de leur territoire respectif, y compris pour les portions des secteurs PIAT qui s'étendent sur leur territoire depuis une MRC ou une agglomération voisine, en conformité à l'annexe 2.

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à moduler à leur SAD les seuils minimaux de densité associés aux secteurs PIAT ainsi que ceux qui auraient pu être associés aux centralités locales. Les MRC et les agglomérations pourraient également exiger qu'une telle modulation soit prévue par leurs municipalités respectives dans le cadre d'une planification détaillée aménagement-transport (voir critère 1.3.1).

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à moduler à leur SAD le seuil minimal de densité hors PIAT à une échelle municipale ou à une échelle plus fine, afin de mieux refléter les différentes réalités territoriales et les particularités locales.

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 identifié au critère 3.4.1.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations, qui souhaitent qu'une partie spécifique d'un secteur PIAT ou hors PIAT soit exempté de l'application du seuil minimal de densité, de présenter une demande accompagnée d'un document qui :

- Identifie précisément le territoire visé par l'exemption;
- Fournit une justification appropriée selon le contexte;
- Démontre que l'exemption demandée est conforme aux objectifs et aux critères du PMAD.

<sup>40</sup> Pour les secteurs PIAT, lorsque des aires TOD se chevauchent, le seuil minimal de densité résidentielle le plus élevé s'applique.

Lorsqu'une exemption à l'application du seuil minimal est accordée, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD le secteur concerné par cette exemption et de prévoir des mesures visant à restreindre le développement dans ce secteur. Si les circonstances ayant justifié l'exemption venaient à évoluer ou à se résoudre, la CMM demande à la MRC ou à l'agglomération de modifier son SAD pour le rendre conforme aux seuils minimaux de densité initialement prévus pour ce secteur.

Une unité d'habitation accessoire (UHA) désigne une résidence secondaire aménagée sur un lot déjà occupé par une résidence principale et peut notamment prendre la forme d'une maison de fond de cour, d'un pavillon de jardin, d'un garage réaménagé en logement ou d'une annexe au bâtiment principal <sup>41</sup>. Les UHA facilitent l'habitation intergénérationnelle en ajoutant une unité annexée ou sur le même terrain que la résidence d'un membre de la famille. Des parents vieillissants ou en perte d'autonomie ainsi que des adultes vivant avec un handicap peuvent ainsi vivre près d'un membre de la famille et recevoir du soutien. Le logement ajouté peut aussi héberger un ménage sans lien de parenté. De taille modeste, les UHA sont également une réponse à la demande grandissante de logements abordables pour des ménages de deux personnes ou moins.

**Figure 3 – Exemples d'unités d'habitation accessoires (UHA)**



Source : CMM, Politique métropolitaine d'habitation, 2022, 85 p.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'exiger au document complémentaire de leur SAD que les municipalités adoptent des dispositions favorisant la densification douce à l'extérieur des secteurs PIAT. Cela pourrait se traduire, par exemple, par l'autorisation de logements intergénérationnels et d'unités d'habitation accessoires (UHA) au règlement de zonage.

<sup>41</sup> Arpent (2018). Les unités d'habitation accessoires : Guide sur les grands principes et bonnes pratiques. 33p.



### **Critère 1.2.2**

#### **Définition des seuils maximaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT**

Conformément aux objectifs 1.1 et 1.2, le PMAD met l'accent sur le développement et le redéveloppement urbains à proximité des infrastructures de transport collectif, et désigne les secteurs PIAT comme territoires voués à une urbanisation optimisée, selon une approche intégrée aménagement-transport.

De plus, le PMAD détermine des seuils minimaux de densité résidentielle à l'extérieur des secteurs PIAT, en raison notamment des besoins croissants en logements dans la région et à la raréfaction des terrains disponibles.

Cependant, pour prévenir le développement de projets de haute densité éloignés des infrastructures de transport collectif structurantes, le PMAD encourage les MRC et les agglomérations à déterminer des seuils maximaux de densité dans les secteurs hors PIAT qui ne bénéficient pas d'une desserte adéquate en transport collectif. L'application d'un seuil maximal pourrait également servir à protéger des secteurs présentant des caractéristiques paysagères ou patrimoniales d'intérêt.

Par ailleurs, un territoire visé par un seuil maximal contribue à l'atteinte du seuil de densité prescrit pour le secteur hors PIAT dans lequel il s'inscrit.

---

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à prévoir à leur SAD des seuils maximaux de densité dans les secteurs hors PIAT qui ne bénéficient pas d'une desserte adéquate en transport collectif ou dans des secteurs présentant des caractéristiques paysagères ou patrimoniales d'intérêt, qu'elles auraient identifiés.

---

### **Critère 1.2.3**

#### **Consolidation et densification des grands pôles économiques**

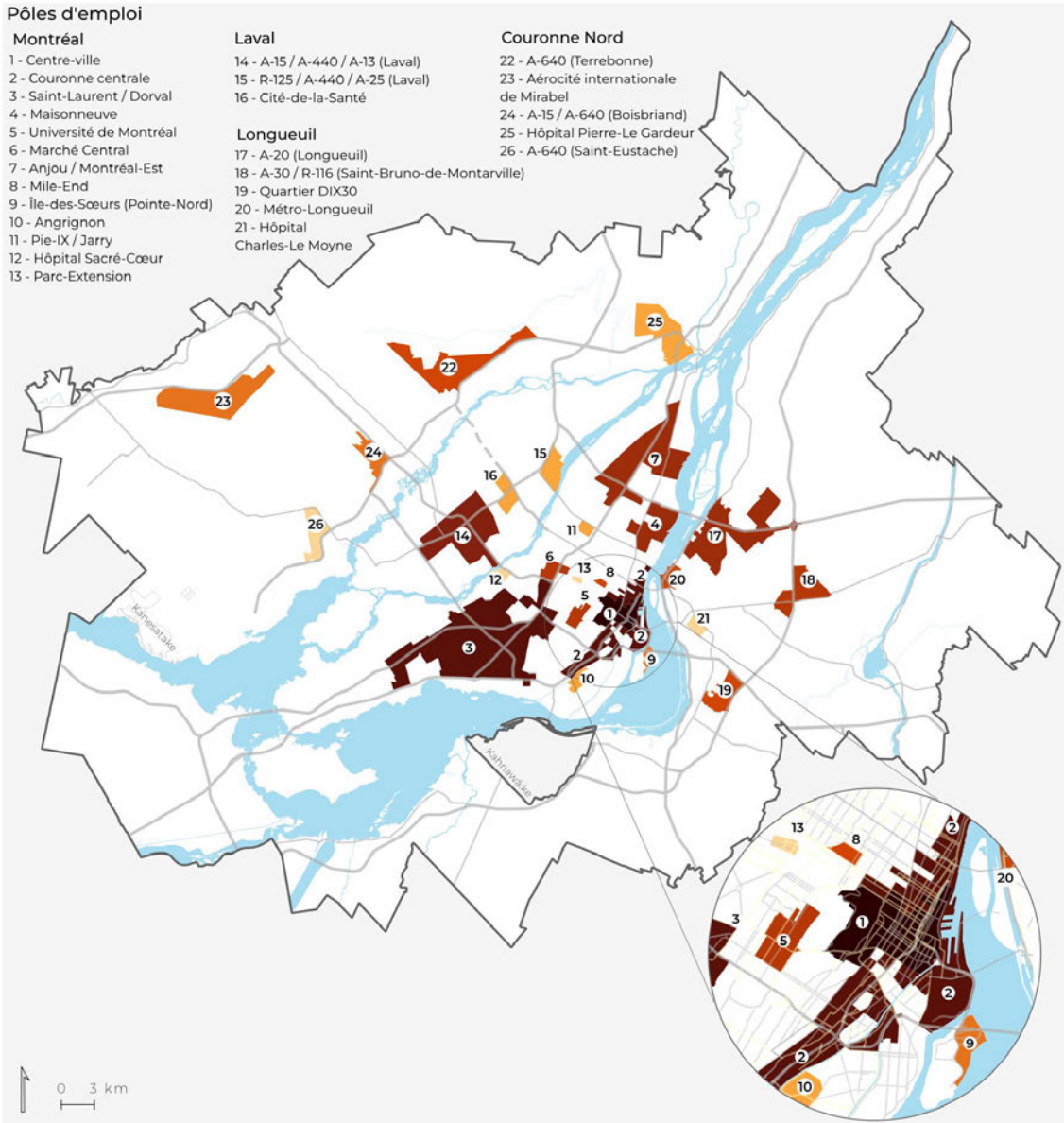
Le PMAD vise à faire des pôles d'emploi existants et en émergence, des milieux de travail attractifs, durables et accessibles par transport actif et collectif. Il vise également à maintenir la capacité d'accueil d'entreprises dans le contexte où les terrains à vocation économique sont de plus en plus rares et font l'objet d'une pression croissante pour être développés pour d'autres usages.

Le Grand Montréal regroupe plusieurs pôles d'emploi répartis sur l'ensemble de son territoire. Parmi eux, le centre-ville de Montréal continue d'occuper une place centrale comme moteur du développement économique de la région et du Québec. Situé au cœur du réseau de transport collectif du Grand Montréal, il est le secteur offrant la meilleure accessibilité en transport actif et collectif. Il s'agit d'un centre économique et décisionnel qui demeure attractif, malgré les difficultés qui affectent la majorité des grands centres-villes mondiaux à la suite de la pandémie de la COVID-19 et de l'adoption du télétravail en mode hybride.

Les autres pôles d'emploi du Grand Montréal présentent également, par leur fonction, leur envergure et la diversité d'activités économiques qu'ils génèrent, 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 un élément structurant de l'aménagement du territoire de la région.

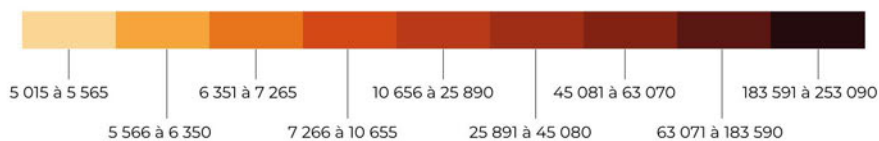
L'identification des pôles d'emploi métropolitains du Grand Montréal, représentés sur la Carte 8, repose sur l'utilisation des secteurs de recensement (SR) définis par Statistique Canada qui doivent avoir une taille de population similaire, soit de 4 000 habitants en moyenne. De plus, la zone agricole permanente a été exclue des pôles périphériques.

### Carte 8 - Pôles d'emploi du Grand Montréal

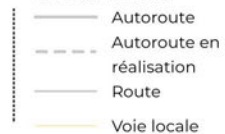


Source: Statistique Canada, Recensement de 2016, compilation spéciale, © CMM, © Adresses Québec. Traitement : CMM, 2024.

#### Nombre d'emplois par pôle



#### Réseau routier



La spécialisation économique des pôles varie selon leur localisation. La production et la distribution de biens tendent à se concentrer dans les pôles périphériques, représentant plus de la moitié de l'emploi à l'ouest et à l'est de l'île de Montréal (pôles Saint-Laurent/Dorval, Anjou/Montréal-Est et Pie-IX/Jarry), dans les pôles R-125/A-440/A-25 (Laval) et A-20 (Longueuil) et dans tous les pôles des couronnes, à l'exception de celui de l'Hôpital Pierre-Le Gardeur. Quant à la spécialisation de la manipulation d'information, elle tend à se concentrer dans les pôles centraux, représentant plus de 40 % de l'emploi dans le grand centre-ville, les pôles Mile-End, Parc-Extension, l'Île-des-Sœurs (Pointe-Nord) et Métro Longueuil. La liste des industries principales de chaque pôle est disponible dans le Tableau 16.







Tableau 16 – Spécialisation des pôles d'emploi par secteurs de la CMM

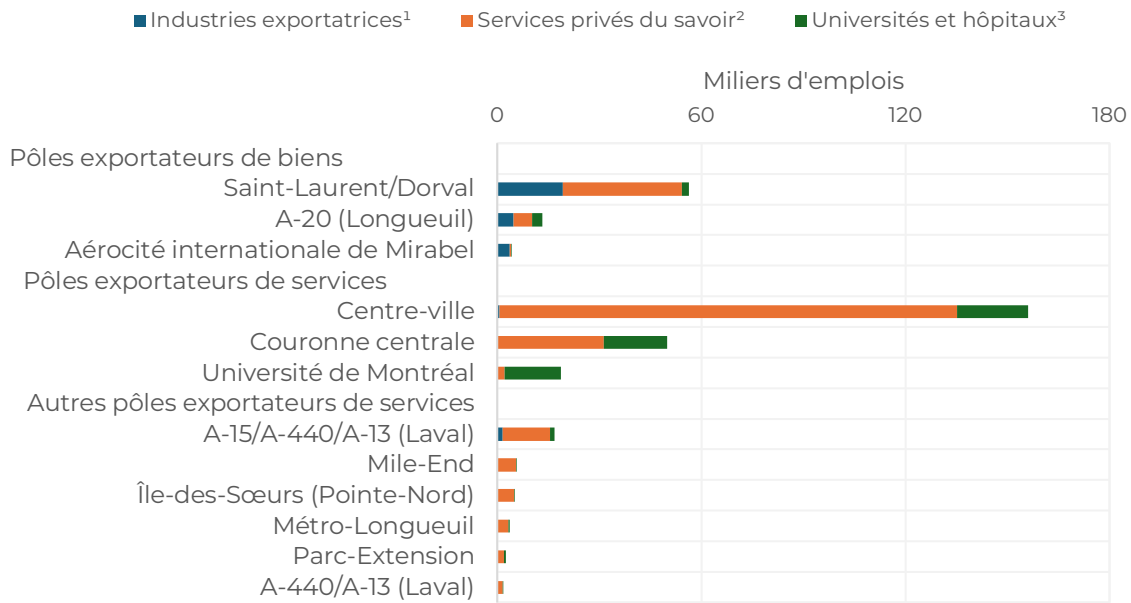
Secteurs géographiques et pôles d'emploi	Industries principales
<b>Agglomération de Montréal</b>	
Grand centre-ville	
Centre-ville	Services du savoir
Couronne centrale	
Centre-Sud/Port de Montréal	Radiotélévision, hôpitaux, universités
Pointe-Saint-Charles/CUSM	Hôpital, services informatiques, transport ferroviaire, film
Atwater / Westmount	Services du savoir, cégeps, administration publique fédérale
Milton-Parc	Hôpital, services professionnels, information et culture
Hochelaga	Administration publique provinciale, gaz naturel, hôpital
Saint-Laurent/Dorval	Aéronautique, transport aérien, produits pharmaceutiques, commerce de gros
Maisonneuve	Hôpitaux, base militaire, loisirs, commerce de gros, administration publique
Université de Montréal	Université, hôpitaux
Marché Central	Hydroélectricité, vêtements, commerce de gros et détail
Anjou/Montréal-Est	Commerce de gros, fabrication, transport routier, services administratifs
Mile-End	Logiciels, film et vidéo, services professionnels et administratifs
Île-des-Sœurs (Pointe-Nord)	Télécommunications, édition et services professionnels
Angrignon	Commerce de détail et de gros, fabrication
Pie-IX/Jarry	Commerce de gros, aliments, vêtements
Hôpital du Sacré-Cœur	Hôpital
Parc-Extension	Finance, vêtements, universités
<b>Agglomération de Longueuil</b>	
A-20 (Longueuil)	Aéronautique, aliments, commerce de gros, transport routier
Saint-Bruno-de-Montarville	Commerce de détail, fabrication (matériel ferroviaire, machines)
Quartier DIX30	Commerce de détail et restauration
Métro-Longueuil	Administration publique provinciale, TIC, restauration
Hôpital Charles-Le Moyne	Hôpital, restauration et commerce de détail
<b>Laval</b>	
A-15/A-440/A-13 (Laval)	Commerce de gros et détail, fabrication, services professionnels
R-125/A-440/A-25 (Laval)	Fabrication, commerce de gros, administration publique fédérale
Cité-de-la-Santé	Hôpital
<b>Couronne Nord</b>	
A-640 (Terrebonne)	Fabrication, commerce de gros, construction, transport routier
Aérocité internationale de Mirabel	Aéronautique, transport aérien, messagerie
A-15 / A-640 (Boisbriand)	Fabrication, commerce de gros
Hôpital Pierre-Le Gardeur	Hôpital, commerce de détail et restauration
A-640 (Saint-Eustache)	Fabrication, commerce de gros, hôpital
<b>Couronne Sud</b>	
Aucun	

Source : Statistique Canada, Recensement de 2016, compilation spéciale CO-1813, tableau 1.

Traitement : CMM, 2023.

Certains pôles du Grand Montréal ont un rayonnement international grâce à leurs exportations de biens et de services. Parmi les principaux biens exportés de la région métropolitaine, on trouve les produits aérospatiaux, les moteurs et turbines, les instruments de navigation et de mesure, ainsi que les camions. Les principaux services exportés sont des services du savoir, qu'ils soient privés (services professionnels, financiers, administratifs et l'information) ou publics, principalement produits dans les universités et les hôpitaux universitaires.

**Graphique 21 – Pôles à rayonnement international**



1. Industries exportatrices : secteurs SCIAN 3254, 3333, 3336, 3345, 3361 et 3364.  
 2. Services privés du savoir : secteurs SCIAN 51 à 56.  
 3. Hôpitaux et universités : secteurs SCIAN 6113 et 622.

Source : Statistique Canada, Recensement de 2016, compilation spéciale CO-1813, tableau 1.  
 Traitement : CMM, 2024

Les principaux pôles qui exportent des biens sont Saint-Laurent/Dorval, l'A-20 (Longueuil) et l'Aérocité internationale de Mirabel, où se concentre l'industrie aérospatiale. Le pôle de Saint-Laurent/Dorval héberge également une variété d'industries exportatrices de haute technologie.

Le principal pôle exportant des services est le centre-ville et sa couronne, ainsi que l'Université de Montréal, située de l'autre côté du Mont-Royal. Ces zones regroupent les services privés du savoir, les universités et les hôpitaux universitaires du Grand Montréal. De plus, des concentrations de services privés du savoir se sont développées aux intersections des autoroutes A-15, A-440 et A-13 à Laval, aux abords de la station de métro Longueuil et dans le sillage de la ligne de métro orange (Mile-



End et Parc-Extension). Une concentration similaire est en train de se former à l'intersection des autoroutes A-10 et A-30 à Brossard (Solar Uniquartier).

Le PMAD mise sur la consolidation et le renforcement de cette force économique et structurante de l'espace métropolitain. La consolidation des pôles d'emploi s'inscrit dans l'objectif plus général de protection et de mise en valeur des acquis en termes d'infrastructures et d'activités économiques majeures essentielles à la compétitivité du Grand Montréal. Une collaboration élargie avec toutes les parties prenantes, en plus des entreprises, propriétaires et usagers, est souhaitable pour favoriser une approche coordonnée et efficace.

Afin d'appuyer la consolidation des grands pôles d'emploi métropolitains, la CMM entend favoriser l'optimisation et le développement des infrastructures de transport en support aux déplacements des personnes et des marchandises (orientation 2). La bonification des infrastructures vise à renforcer la capacité ciblée à l'égard de tronçons présentant une congestion récurrente, l'implantation d'axes préférentiels de transport collectif, la mobilité des populations plus vulnérables qui dépendent du transport collectif pour se rendre au travail, le débit du réseau routier supérieur ainsi que la fluidité et le développement du réseau de transport collectif métropolitain structurant.

Puisque la compétitivité de l'économie métropolitaine bénéficie d'une mise en valeur des complémentarités économiques et d'un renforcement à la fois des spécialisations sectorielles et des pôles d'emploi, la CMM encouragera une localisation géographique efficace de nouveaux projets d'entreprise, contribuant ainsi à une utilisation judicieuse de l'espace disponible. Par exemple, on contribuera à la compétitivité des services du savoir en orientant la localisation de nouvelles entreprises de ce secteur d'activité vers le centre-ville de Montréal, dont c'est la spécialisation. Dans le cadre du PMDE 2022-2031, la CMM mettra à la disposition des acteurs du développement économique une base de données évolutives sur les atouts locaux, comprenant entre autres les concentrations sectorielles, la disponibilité de main-d'œuvre, les bassins de compétences et les espaces vacants.

---

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à consolider les pôles d'emploi métropolitains et les pôles à rayonnement international pour soutenir la transition énergétique de l'économie et une organisation écoresponsable du territoire, par exemple :

- favoriser l'arrimage entre l'aménagement et les transports en encourageant l'implantation des entreprises à proximité des services de transport collectif et d'infrastructures dédiées au transport actif;
  - mettre en valeur des spécialisations et des complémentarités sectorielles du territoire pour optimiser les équipements et infrastructures et préserver une capacité d'accueil suffisante aux entreprises;
  - miser 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 la fonction économique des pôles.
-



La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à intégrer à leur SAD une hiérarchisation des zones d'activités économiques et institutionnelles sur leur territoire soutenant la force économique de l'espace métropolitain.

### Les espaces industriels disponibles au développement

Au cours de la dernière décennie, les espaces industriels occupés du Grand Montréal ont peu augmenté. Le stock de terrains considérés industriels n'a progressé que de 2,5 % entre 2013 et 2023. La capacité d'accueil pour de nouvelles entreprises et de nouveaux investissements a diminué. Le taux d'inoccupation des locaux industriels est à son plus bas niveau historique partout dans le Grand Montréal qui est l'une des régions métropolitaines où les locaux industriels sont les plus rares en Amérique du Nord. Cette rareté exerce une pression sur les terrains industriels, dont la disponibilité est également en baisse.

L'ensemble des partenaires métropolitains devront dans les prochaines années parvenir à optimiser, densifier et accélérer la transition écologique de l'espace à vocation industrielle, c'est-à-dire les parcs, les terrains et les bâtiments industriels.

**Tableau 17 – Espaces industriels dans la CMM aux rôles fonciers de 2013 et 2023**

Utilisation du sol	Terrains industriels (ha)				Projection		Hypothèses	Utilisation isolée ou en mixité
	2013	2023	Variation	Variation (%)	2046	Variation (2046 - 2023) (ha)		
<b>Zoné industriel</b>	<b>25 957</b>	<b>26 155</b>	<b>198</b>	<b>0,8%</b>	<b>28 270</b>	<b>2 115</b>		
<b>Production industrielle</b>	<b>11 914</b>	<b>11 053</b>	<b>-861</b>	<b>-7,2%</b>	<b>11 800</b>	<b>747</b>		
Manufacturier	8 195	6 995	-1 200	-14,6%	7 200	205	Stabilisation avec nearshoring	
Industrie lourde	4 321	3 920	-401	-9,3%	4 000	80		Lourd ou contraignant
Industrie légère	3 874	3 075	-799	-20,6%	3 200	125		Mixité possible
Matières résiduelles	1 136	1 240	104	9,1%	1 500	260	Expansion du recyclage	Lourd ou contraignant
Carrières	2 583	2 818	235	9,1%	3 100	282	Ralentissement démographique	Lourd ou contraignant
<b>Distribution, entreposage, réparation et construction</b>	<b>14 042</b>	<b>15 102</b>	<b>1 060</b>	<b>7,5%</b>	<b>16 470</b>	<b>1 368</b>		
Commerce de gros	1 118	1 127	8	0,7%	1 150	23	Automatisation	Mixité possible
Entreposage	3 118	3 724	606	19,4%	4 500	776	Maturation, dernier km	Mixité possible
Transport	8 975	9 172	198	2,2%	9 500	328		
Rail	3 116	3 069	-47	-1,5%				Lourd ou contraignant
Camion	656	880	224	34,2%				Lourd ou contraignant
Aérien	3 519	3 238	-281	-8,0%				Lourd ou contraignant
Maritime	1 038	1 288	250	24,1%			Expansion à Contrecoeur	Lourd ou contraignant
Autre transport	646	697	51	7,9%				Lourd ou contraignant
Réparation et location lourdes	407	520	113	27,6%	620	100		Mixité possible
Construction	424	560	135	31,9%	700	140	Ralentissement démographique	Mixité possible
<b>Non industriel (dans les aires d'affectation industrielle)<sup>1</sup></b>	<b>4 559</b>	<b>5 113</b>	<b>554</b>	<b>12,2%</b>	<b>5 890</b>	<b>777</b>		
Commerce	1 033	1 395	362	35,0%	1 800	405	Maturation, dernier km	Mixité possible
Bureaux	553	556	3	0,5%	560	4		Mixité possible
Institutions	419	453	33	7,9%	530	77		Mixité possible
Divers (utilité publique, infrastructures)	2 553	2 710	156	6,1%	3 000	290		Mixité possible
<b>Espaces industriels totaux</b>	<b>30 516</b>	<b>31 268</b>	<b>752</b>	<b>2,5%</b>	<b>34 160</b>	<b>2 892</b>		
Utilisation isolée	17 015	17 150	135	0,8%	18 100	950		Lourd ou contraignant
Mixité possible	13 501	14 118	617	4,6%	16 060	1 942		Mixité possible

1. Utilisation non industrielle, non résidentielle et non agricole en excluant les terrains vacants.

Source : Ministère des affaires municipales et de l'habitation (MAMH), Rôle foncier, 2013 à 2023.

Traitement : CMM, 2024.

La désindustrialisation s'est poursuivie de sorte que les espaces consacrés à la production industrielle au sens strict ont diminué de 7,2 %, en grande partie à cause de la contraction des terrains manufacturiers (-14,6 %). En revanche, le traitement des matières résiduelles et le recyclage, ainsi que les carrières, ont augmenté leur emprise de 9,1 %.

Les fonctions connexes à la production industrielle (distribution, entreposage, réparation) ont vu leur utilisation d'espace augmenter de 7,5 %. L'essor du commerce électronique et international a fortement accru le transport de marchandises, entraînant une hausse de 19,4 % des terrains utilisés pour l'entreposage, 34,2 % pour le camionnage, 24,1 % pour le transport maritime, et 27,6 % pour la réparation. Les terrains consacrés à l'entretien et la réparation de véhicules lourds ont plus que doublé. De plus, la forte activité de construction des années 2010 a augmenté de 33,9 % l'emprise des entreprises de construction et des carrières.

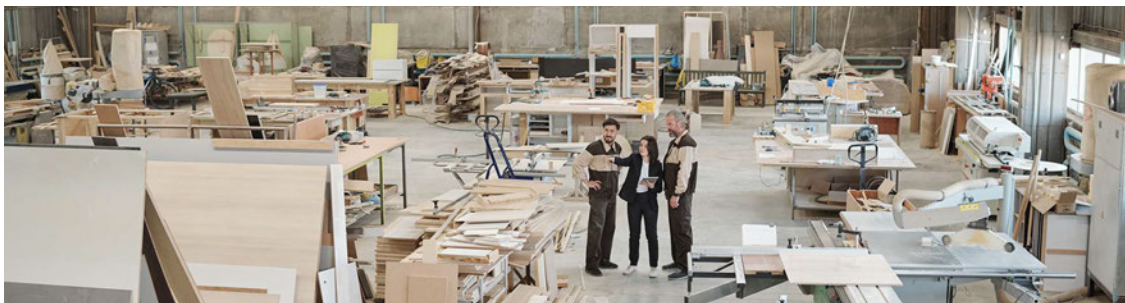
Les espaces non industriels situés dans les aires d'affectation industrielle sont inclus dans les espaces industriels, car on estime que leurs activités appuient l'activité industrielle. Ces espaces sont évalués de manière approximative en tenant en compte les espaces non industriels, non résidentiels et non agricoles présents dans les aires d'affectation industrielle définies par le gouvernement du Québec. Ces espaces ont crû de 12 % grâce à l'expansion rapide des immeubles commerciaux et des services d'affaires.

Au total, les espaces zonés industriels n'ont augmenté que de 200 hectares dans les années 2010, en raison de la contraction manufacturière. Le déplacement de l'activité industrielle de la production vers la distribution signifie que l'utilisation des espaces industriels devient moins contraignante. Une part plus élevée d'entre eux peut coexister à proximité d'autres fonctions urbaines.

À l'avenir, l'industrie manufacturière devrait se stabiliser. À cause des tensions géopolitiques accrues et du recul de la mondialisation, certaines activités, qui avaient migré à l'étranger pourraient être rapatriées, un phénomène désigné par le terme de « nearshoring ». Les espaces manufacturiers, ayant diminué de 1 200 hectares dans les années 2010, pourraient remonter de 200 hectares.

L'essor du commerce électronique, la logistique inverse et la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement continueront à stimuler la demande d'espace pour des fins de distribution. En particulier, les vendeurs et fabricants chercheront à accumuler des stocks de sécurité proches de leurs utilisateurs finaux pour minimiser les perturbations potentielles du commerce international.

Cependant, l'industrie mûrit et la croissance sera moins prononcée qu'au cours de la dernière décennie. Les entreprises chercheront à se rapprocher des consommateurs pour améliorer les délais de livraison et réduire les coûts. Selon une estimation de CBRE Supply Chain Advisory, les coûts de transport représentent environ 45 à 70 % des dépenses logistiques totales, tandis que les loyers et autres coûts fixes des installations n'en représentent que 3 à 6 %. Les entreprises devraient développer davantage d'emplacements intercalaires plus proches des consommateurs, avec certains centres commerciaux qui pourraient même être convertis en espaces de distribution.



## Vers une mise en valeur et optimisation de l'espace industriel

De plus en plus de développements à usage mixte concentrent les espaces commerciaux et industriels à proximité des réseaux de transport et des lieux de résidence. L'occupation industrielle additionnelle pourrait atteindre près de 2 890 hectares d'ici 2046, dont 950 hectares pour des utilisations lourdes ou contraignantes et 1 942 hectares pour des utilisations potentiellement mixtes. La demande d'espaces industriels à utilisation mixte pourra aussi être satisfaite par le développement de quartiers complets. L'estimation faite pour leur planification montre que 311 hectares y seraient disponibles dans l'industriel léger et 368 hectares pour une utilisation commerciale.

**Tableau 18 – Demande et offre d'espaces industriels dans le Grand Montréal d'ici 2046**

Espaces industriels	Hectares (ha)
<b>Demande d'espaces industriels</b>	
<b>Espaces industriels totaux</b>	<b>2 892</b>
Utilisation isolée	950
Mixité possible	1 942
<b>Offre d'espaces industriels</b>	
<b>Offre potentielle (évaluation préliminaire)</b>	<b>4 837</b>
Espaces industriels vacants <sup>1</sup>	
Sans contrainte	1 207
Potentiel de levée de 60 % des contraintes	1 613
Espaces industriels à redévelopper <sup>2</sup>	1 338
Espaces vacants et à redévelopper dans des quartiers complets	679
Industriel léger	311
Espaces commerciaux	368

1. Espaces identifiés en 2019.

2. Espaces identifiés en 2021. Une nouvelle évaluation est en cours dans le cadre du Programme de revalorisation des espaces industriels.

Sources : CMM, *Portrait des espaces industriels vacants sur le territoire du Grand Montréal*, 2019;

Ministère des affaires municipales et de l'habitation (MAMH), *Rôle foncier*, 2013 à 2023; CMM, *Inventaires des espaces vacants et des espaces à redévelopper*, 2021. Traitement : CMM, 2024.

En 2019, dans le cadre d'un portrait des espaces industriels vacants, le Grand Montréal comptait 3 895 hectares d'espaces industriels disponibles. De cette superficie, environ 1 207 hectares sont utilisables sans aucune contrainte. C'est toutefois 70 % de cet espace total qui est grevé de contraintes. Dans la continuité du programme de revalorisation des espaces industriels (PREI) amenant les MRC et les agglomérations du Grand Montréal à évaluer le potentiel d'optimisation des espaces industriels, les espaces industriels vacants et leurs contraintes ainsi que les espaces à redévelopper feront l'objet d'une mise à jour annuelle dans le cadre du système de monitoring en aménagement du Grand Montréal.

**Tableau 19 – Espaces industriels vacants (ha) en 2019**

Secteurs	Espaces vacants totaux	Espaces assujettis de contraintes naturelles <sup>1</sup>	Espaces vacants disponibles <sup>2</sup>	Espaces disponibles sans contraintes	Espaces disponibles avec contraintes <sup>3</sup>	Types de contraintes		
						Tenure	Technique	Insertion
<b>Agglomération de Montréal</b>	938	30	908	280	628	0	494	201
<b>Agglomération de Longueuil</b>	445	80	365	230	135	0	135	0
<b>Laval</b>	518	64	454	34	420	129	380	132
<b>Couronne Sud</b>	1 394	178	1 216	419	797	307	341	438
<b>Couronne Nord</b>	1 085	133	952	244	708	433	255	20
<b>Total CMM</b>	<b>4 380</b>	<b>485</b>	<b>3 895</b>	<b>1 207</b>	<b>2 688</b>	<b>869</b>	<b>1 605</b>	<b>791</b>

1. Les espaces industriels vacants avec une contrainte naturelle sont considérés comme étant non disponibles au développement.

2. Espace vacant sans contrainte naturelle.

3. Pour une même superficie identifiée avec contrainte, plusieurs types de contraintes peuvent s'appliquer.

Source : CMM, *Portrait des espaces industriels vacants sur le territoire du Grand Montréal*, 2019.

En plus des espaces vacants, plusieurs parcs industriels font une utilisation sous-optimale de leur espace au sol. Comportant d'importantes superficies minéralisées, de même qu'une faible végétation, ils présentent souvent un milieu de travail peu convivial et difficile d'accès. De nombreux bâtiments industriels vétustes ne répondent plus aux besoins des entreprises et des travailleurs et sont sous-utilisés. Ces superficies industrielles présentent une opportunité de requalification et de densification.

En augmentant l'efficacité énergétique des bâtiments, en appuyant le déploiement de l'économie circulaire et en renforçant la mobilité durable à l'échelle métropolitaine, la requalification de bâtiments et la modernisation des parcs industriels peuvent jouer un rôle important dans la transition écologique de l'économie métropolitaine.

Dans une perspective à long terme, et en suivant la tendance de l'utilisation annuelle moyenne de terrains, près de 2 900 hectares seront donc requis pour répondre aux besoins d'ici 2046. Afin de rendre possibles ces perspectives, il faudra dégager environ 1 700 hectares au-delà de l'espace vacant actuel libre de contraintes. À cet effet, le PMDE 2022-2031 vise à lever les contraintes sur 60 % des espaces assujettis, représentant près de 1 613 hectares sur le territoire métropolitain. Une partie des besoins en espaces pourront être comblés par la levée de contraintes, mais également par le redéveloppement d'espaces qui représentaient près de 1 338 hectares en 2021<sup>42</sup>.

<sup>42</sup> Espaces identifiés en 2021. Une nouvelle évaluation est en cours dans le cadre du Programme de revalorisation des espaces industriels.



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif de revalorisation et de modernisation de l'espace à vocation industrielle de manière à optimiser, densifier et accélérer la transition écologique du territoire, tout en assurant la pérennité et le maintien d'une capacité d'accueil.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier, à partir des objectifs métropolitains poursuivis par le PMDE, des mesures de mise en œuvre visant entre autres, et de façon non limitative, à :

- Suivre l'occupation et la demande d'espaces industriels;
- Protéger les espaces industriels existants dans un contexte de raréfaction et de pression croissante pour d'autres usages;
- Proposer des mesures pour lever les contraintes techniques, d'insertion et de tenure sur des espaces vacants assujettis;
- Identifier et privilégier les espaces stratégiques et de grande dimension en dehors de la zone agricole (10 hectares et plus);
- Améliorer l'accès des pôles d'emploi par une mobilité durable et s'assurer que les futurs développements industriels puissent être desservis par les réseaux de transports collectifs et actifs;
- Aménager des parcs industriels résilients et durables dans une optique d'adaptation aux changements climatiques;
- Favoriser la modernisation et l'optimisation du cadre bâti qui compose le parc immobilier industriel;
- Harmoniser et proposer des normes élevées d'efficacité énergétique dans le cadre de la modernisation du parc immobilier industriel;
- Élargir et renforcer les projets de symbiose industrielle et plus largement d'économie circulaire.

Pour atteindre cet objectif, les MRC et les agglomérations seront encouragées à élaborer et à contribuer à mettre en œuvre un plan de revalorisation des espaces industriels de leur territoire respectif visant à optimiser, à densifier et à accélérer la transition écologique de l'espace à vocation industrielle. Cet exercice permettra d'identifier le potentiel d'utilisation des espaces disponibles pour le développement, d'améliorer l'offre d'espaces industriels en termes de volume et de qualité, et de mettre à disposition des sites inutilisés ou sous-utilisés par l'élimination de contraintes.

#### **Encadré 4 – Programme de revalorisation des espaces industriels**

La CMM met en œuvre, avec le soutien du gouvernement du Québec, un *Programme de revalorisation des espaces industriels* (PREI) qui a pour objet d'optimiser, de moderniser et d'accélérer la transition écologique des terrains, parcs et bâtiments industriels du Grand Montréal. Le programme consiste à offrir aux MRC et aux agglomérations de la CMM un soutien financier et un accompagnement dans la réalisation d'un plan de revalorisation des espaces industriels pour leur territoire respectif.

Chaque plan doit notamment, i) établir une vision pour le développement des espaces industriels, ii) identifier le potentiel d'optimisation et de mise à disposition d'espaces quant aux terrains, parcs et bâtiments industriels, iii) identifier les actions



à mener, iv) établir la priorisation des actions, v) fournir une estimation des coûts pour chacune des actions, vi) établir quelles actions peuvent être réalisées par la municipalité, par un soutien gouvernemental et par des investissements privés, vii) établir un calendrier de réalisation.

Les plus récentes tendances en ce qui concerne le développement de pôles économiques, la transition énergétique, l'organisation et l'aménagement du territoire, de même que les meilleures pratiques disponibles en la matière, doivent guider la revalorisation des espaces industriels du Grand Montréal.

### Les pôles commerciaux

Le territoire du Grand Montréal comprend 16 grands pôles commerciaux. Parmi eux, 7 grands pôles majeurs étendent leur influence à une bonne partie du territoire de la CMM. Les 9 pôles intermédiaires, quant à eux, étendent leur influence géographique à l'échelle des sous-secteurs de la CMM, c'est-à-dire l'agglomération de Montréal, la Ville de Laval, l'agglomération de Longueuil, la couronne Nord et la couronne Sud. En outre, plusieurs pôles mineurs exercent une influence à une échelle plus locale.

**Tableau 20 – Pôles commerciaux du Grand Montréal**

Majeurs	Intermédiaires
Centre-ville de Montréal	Intersection A-15/A-40 à Montréal
Pôle Fairview	Pôle centre-ouest
Pôle Anjou	Pôle sud-ouest
Pôle Saint-Bruno	Carrefour Rive-Sud
Quartier DIX30	Boulevard Taschereau
Pôle Laval	A-13 près de la rue Notre-Dame
Faubourg Boisbriand/Place Rosemère	Intersection A-540/A-40 à Vaudreuil-Dorion
	Galeries Rive Nord/boulevard Brien
	Intersection A-40/A-640 à Terrebonne

Source: Altus Géocom (2022). Évolution du commerce de détail. Mise à jour 2021. pp.70-73

L'évolution de la superficie de plancher des nouveaux usages commerciaux au sein du périmètre métropolitain de 2001 à 2021 connaît des tendances fluctuantes avec des périodes de croissance et de déclin marquées. Malgré les variations annuelles, une tendance à la baisse de la superficie de plancher des nouveaux usages commerciaux est observée. En 11 ans, de 2010 à 2021, il ne s'est construit que 381 000 mètres carrés, soit la moitié moins que pendant les six années précédentes (734 000 mètres carrés). Également, les superficies commerciales ajoutées au rôle foncier à l'intérieur du périmètre urbain, qui atteignaient en moyenne 152 hectares par an entre 2000 et 2009, ont chuté de plus de la moitié, à 70 hectares par an en 2010-2021.

De plus, l'émergence du commerce électronique a profondément modifié les comportements d'achat, exerçant une pression accrue sur les détaillants traditionnels et nécessitant une adaptation des magasins physiques.

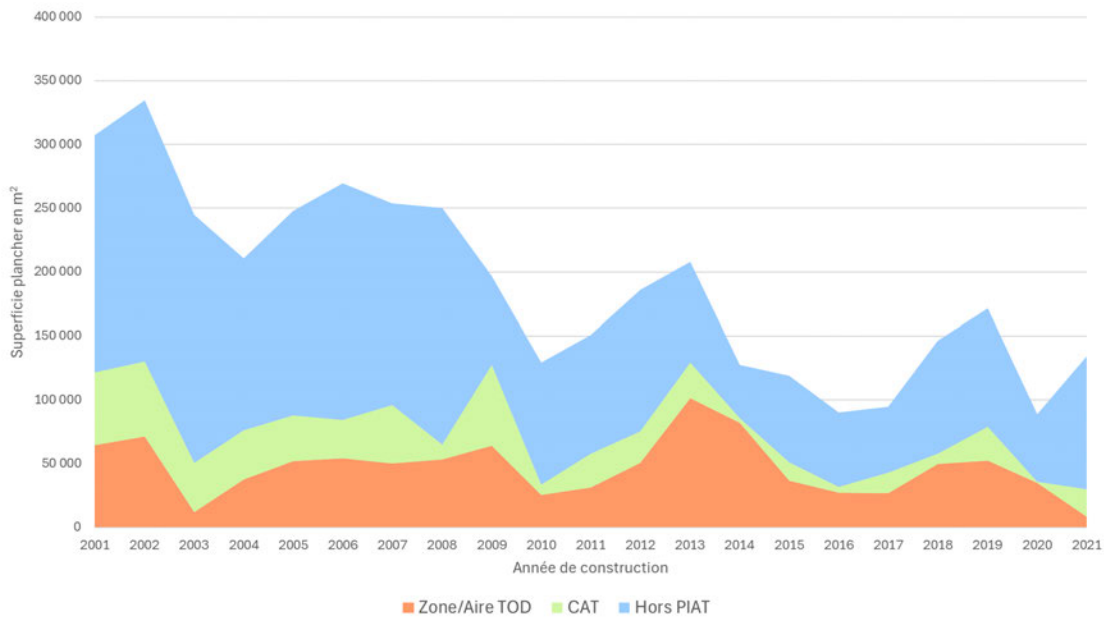
Les prévisions pour la période 2021-2041 suggèrent que le ralentissement et le vieillissement démographiques et la croissance continue du commerce électronique continueront à contraindre la demande future en espaces commerciaux, qui atteindrait 948 000 mètres carrés sur les 20 années.

**Tableau 21 – Superficiés commerciales ajoutées sur le territoire de la CMM**

	Réel en m <sup>2</sup>		Prévisions
	2003-2009	2010-2021	2021-2041
Par an	121 000	37 000	46 000
Totales	734 000	381 000	948 000

Source : Altus Géocom (2022). Évolution du commerce de détail. Mise à jour 2021.

**Graphique 22 – Superficie de plancher des nouveaux usages commerciaux selon l'année de construction et le milieu, périmètre métropolitain, 2001 à 2021<sup>1</sup>**



1. Superficie de plancher des nouveaux bâtiments commerciaux de 2001 à 2021 estimée à partir des codes d'utilisation des biens-fonds des unités d'évaluation (CUBF) à vocation commerciale du rôle d'évaluation foncière de 2023.

Source : Gouvernement du Québec, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, Rôle d'évaluation foncière, 2023. Traitement : CMM, 2024.

La consolidation et la revitalisation des grands espaces à vocation commerciale sont essentielles pour garantir leur pérennité et leur succès dans un environnement économique en constante évolution. Le PMAD met l'accent sur la création et le renforcement de milieux de vie complets, favorisant la mixité fonctionnelle et la réduction des distances à parcourir entre le domicile et les commerces de proximité (critère 1.3.1). Le PMAD mise sur le redéveloppement des ESR situés dans les secteurs PIAT, principalement les centres commerciaux et leurs vastes stationnements, pour créer des milieux de vie dynamiques et mixtes, regroupant des commerces, des logements et des espaces publics, notamment. Le PMAD prescrit des seuils minimaux de densité résidentielle plus élevés afin de favoriser une urbanisation équilibrée et durable.

### Objectif 1.3

#### Favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs

La densification est l'une des mesures clés permettant de lutter contre l'étalement urbain et de contribuer à la transition écologique. Toutefois, elle doit être soigneusement planifiée afin d'assurer le développement de milieux de vie de qualité, complets et inclusifs.

Ainsi, en complémentarité au critère lié à la densification, le PMAD exige une planification détaillée aménagement-transport pour les secteurs PIAT et pour les centralités locales. Cette planification repose sur un ensemble de principes visant à concevoir des milieux de vie articulés autour d'une mobilité durable.

Cette vision s'appuie également sur les principes de la ville des 15 minutes, où les aménagements urbains sont conçus pour permettre aux résidents d'accéder à la plupart de leurs destinations quotidiennes en moins de quinze minutes de leur domicile à pied ou à vélo.

En ce sens, le PMAD établit des cibles d'accessibilité piétonne applicables aux secteurs PIAT et aux centralités locales, pour les cinq grands secteurs de la CMM. Ces cibles sont reliées aux six indicateurs développés par la CMM pour mesurer l'accessibilité piétonne des ménages aux commerces et services, au réseau cyclable, au transport collectif, aux parcs et espaces verts, aux infrastructures culturelles<sup>43</sup> et aux écoles primaires et secondaires. Ces cibles pourront être complétées par d'autres cibles d'accessibilité déterminées par chacune des MRC et des agglomérations. À terme, l'atteinte de ces cibles favorisera la création de milieux de vie complets.

Des milieux de vie de qualité doivent également être inclusifs et accessibles à tous les ménages, y compris les ménages plus défavorisés. Or, plusieurs études ont fait état de l'impact que pouvait avoir l'amélioration des quartiers, notamment par la mise en place d'infrastructures vertes<sup>44</sup> et de transport collectif<sup>45</sup>, sur la hausse des prix des logements et l'embourgeoisement des secteurs. À cet égard, il est important de veiller à ce que les objectifs liés au développement des secteurs PIAT et des centralités locales convergent avec celui de développer des quartiers diversifiés et inclusifs. Il faut donc s'assurer du maintien des ménages à revenu faible et modeste dans ces secteurs et développer la capacité d'accueil de nouveaux ménages moins aisés.

Une offre suffisante de logements sociaux et abordables est un levier essentiel pour y arriver. Pourtant, malgré les besoins importants en cette matière sur l'ensemble du territoire, la proportion de ce type de logements tend à diminuer par rapport au stock global de logements de la région. Dans le but de renverser cette tendance, d'accélérer la création de ce type de logement et ainsi de favoriser une plus grande mixité sociale dans le Grand Montréal, le PMAD détermine des cibles de logements sociaux et abordables.

<sup>43</sup> Inclus les bibliothèques, lieux de diffusion, musées, galeries d'art, centres culturels et cinémas.

<sup>44</sup> BCNUEJ (2021). *Policy and Planning Tools for Urban Green Justice – Fighting displacement and gentrification and improving accessibility and inclusiveness to green amenities*, 251 p.

<sup>45</sup> JLR (2018). Proximité à une station de métro : Quelle est la plus-value sur le prix des propriétés avoisinantes? 8 p.; Rennert, Lindiwe (2022). *A meta-analysis of the impact of rail stations on property values: Applying a transit planning lens*. *Transportation Research Part A*, Vol. 163, pp. 165-180.

## Encadré 5 – L'importance de la mixité sociale

La mixité sociale réfère à la cohabitation, dans un même quartier ou dans une même habitation, de personnes appartenant à des catégories socioprofessionnelles, à des cultures, à des nationalités ou à des tranches d'âge différentes<sup>46</sup>. La mixité sociale crée donc des milieux de vie hétérogènes, ce qui favorise le développement de liens entre différents groupes sociaux, de même qu'une plus grande équité.

La présence d'une diversité de logements, tant en termes de typologie que de coût, contribue à la mixité sociale d'un quartier en permettant de répondre aux besoins de citoyens appartenant à divers types de ménages, à différentes étapes de leur cycle de vie, et cela, peu importe leur niveau de revenu.



Source : La coopérative Le Coteau vert

<sup>46</sup> Définition de la mixité sociale inspirée de celle que l'on retrouve sur le site Web de Vivre en Ville.



### Critère 1.3.1

#### Identification de mesures visant la création de milieux de vie complets

Le PMAD prévoit que les secteurs PIAT identifiés à la Carte 5 ainsi que les centralités locales fassent l'objet d'une démarche de planification détaillée aménagement-transport.

Ainsi, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'exiger au document complémentaire du SAD que les municipalités se dotent d'une planification détaillée aménagement-transport pour les secteurs PIAT et, le cas échéant, les centralités locales. En fonction des caractéristiques du milieu, une MRC ou une agglomération pourrait exiger une seule planification détaillée aménagement-transport pour des secteurs PIAT ou des centralités locales qui seraient situées à proximité les uns des autres.

Une planification détaillée aménagement-transport peut, et sans s'y limiter, viser à :

- Consolider le tissu urbain existant et assurer en priorité le redéveloppement et la requalification des terrains disponibles;
- Améliorer l'intégration et l'accessibilité des points d'accès du réseau de transport collectif dans leur milieu;
- Faciliter l'accès aux infrastructures de transport collectif en priorisant les déplacements actifs et en améliorant la connectivité avec le réseau vélo métropolitain;
- Moduler la densité résidentielle de manière à respecter les caractéristiques du milieu (patrimoine, paysages, milieux naturels, etc.);
- Promouvoir une mixité fonctionnelle et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, de divers usages (résidences, commerces, services, emplois et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique;
- Améliorer la proximité et l'accessibilité en transport actif aux équipements et services de proximité en s'alignant sur le concept de la ville des 15 minutes et à échelle humaine;
- Faciliter l'accès aux services d'autopartage;
- Réduire les nuisances (sonores, visuelles, pollution atmosphérique) sans créer des barrières physiques qui pourraient nuire à l'accessibilité au transport collectif;
- Optimiser l'utilisation de l'espace en réduisant ou supprimant les exigences en matière de stationnement pour automobiles.

Pour mesurer la qualité des milieux de vie et tendre vers le concept de la ville des 15 minutes, la CMM identifie six indicateurs d'accessibilité piétonne :

- **Les commerces et services :**  
Cet indicateur mesure le niveau de convivialité d'un trajet réalisé à pied pour répondre aux besoins de consommation dans un quartier. Celui-ci tient également compte de la proximité entre les commerces et services et le domicile. Il s'agit du principal indicateur considéré pour la mise en œuvre de la ville des 15 minutes.
- **Le réseau cyclable :**  
Cet indicateur mesure la proximité et les opportunités d'accès au réseau cyclable. Il prend également compte de la proximité des stations de vélopartage.

- Le transport collectif :**  
 Cet indicateur mesure la proximité, la fréquence et l’amplitude du service de transport collectif, tant en période de pointe qu’en période creuse. Il prend également compte du temps de marche requis pour accéder à un point d’accès du transport collectif.
- Les parcs et espaces verts :**  
 Cet indicateur mesure la proximité, le nombre et la variété de parcs d’un quartier accessibles à pied.
- Les infrastructures culturelles :**  
 Cet indicateur mesure la proximité, le nombre et la variété des infrastructures culturelles d’un quartier accessibles à pied.
- Les écoles primaires et secondaires :**  
 Cet indicateur mesure la proximité des écoles primaires et secondaires publiques d’un quartier accessible à pied.

D’ici 2046, pour l’ensemble des secteurs PIAT de l’agglomération de Montréal, le PMAD vise à ce qu’au moins 75 % des ménages soient localisés dans une zone possédant une bonne accessibilité piétonne, et ce, pour chacun des indicateurs. Les cibles 2046 sont établies à 70 % pour l’agglomération de Longueuil et pour la Ville de Laval, et à 60 % pour les couronnes Nord et Sud. Pour atteindre ces cibles, la CMM préconise une approche progressive par périodes quinquennales.

L’atteinte de certaines de ces cibles, en particulier celles portant sur le transport collectif et les écoles primaires et secondaires, nécessitera impérativement un financement adéquat de la part des gouvernements supérieurs.

**Tableau 22 - Cibles minimales dans les secteurs PIAT pour chacun des indicateurs d’accessibilité piétonne, selon les secteurs de la CMM**

Secteurs	Cibles minimales de l’accessibilité piétonne			
	2031	2036	2041	2046
Agglomération de Montréal	70 %	72 %	74 %	75 %
Agglomération de Longueuil	35 %	45 %	60 %	70%
Laval	35 %	45 %	60%	70 %
Couronne Sud	10 %	25 %	45 %	60 %
Couronne Nord	10 %	25 %	45 %	60 %
<b>CMM</b>	<b>55%</b>	<b>60%</b>	<b>65%</b>	<b>70%</b>



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD des mesures permettant de contribuer à l'atteinte des cibles minimales applicables aux secteurs PIAT de son secteur, pour chacun des indicateurs d'accessibilité piétonne.

Ces mesures peuvent viser, à titre d'exemple, et de manière non limitative, à :

- Favoriser une mixité fonctionnelle et une meilleure intégration, tant horizontale que verticale, de divers usages (résidences, commerces, services, emplois et institutions) afin de permettre l'émergence d'une vie de quartier dynamique;
- Faciliter les déplacements actifs (piétons, cyclistes, etc.) par des aménagements confortables et sécuritaires;
- Augmenter le nombre de sentiers pédestres et intégrer des voies dédiées au transport actif dans les milieux de vie;
- Favoriser une implantation du cadre bâti en front de rue ainsi qu'une facture architecturale diversifiée afin de créer un environnement convivial pour les piétons;
- Améliorer les espaces publics et privés en favorisant la déminéralisation, le verdissement, la protection des arbres, l'aménagement d'îlots de verdure ou de fraîcheur et en augmentant les superficies perméables;
- Déployer des mesures pour faciliter la préservation et l'établissement d'une canopée de qualité, d'envergure, diversifiée et résiliente. Favoriser le maintien de la canopée existante et prévoir des aménagements qui facilitent son entretien (voir critère 3.2.3).

La **CMM invite** également les MRC et les agglomérations à intégrer à leur SAD des moyens de mise en œuvre permettant l'amélioration de l'accessibilité piétonne dans les centralités locales qu'elles auront identifiées.

Enfin, en complémentarité aux mesures visant l'amélioration de l'accessibilité piétonne dans les PIAT et les centralités locales, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD des mesures visant à favoriser le développement ou la consolidation des milieux de vie sur l'ensemble de leur territoire situé à l'intérieur du périmètre métropolitain. Les mesures peuvent viser certains objectifs énumérés plus haut en lien à l'accessibilité piétonne, mais peuvent également viser, à titre d'exemple, et de manière non limitative, à :

- Encourager l'aménagement de lieux et d'équipements qui sont universellement accessibles afin de favoriser des milieux de vie inclusifs;
- Favoriser la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) afin de mieux répondre aux besoins des ménages et de favoriser la mixité sociale;
- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements (souterrains ou en structure) et qui priorise le transport actif et collectif;
- Aménager les aires de stationnement afin de lutter contre les îlots de chaleur urbains en intégrant, par exemple, les normes du Bureau de normalisation du Québec (BNQ) (ex: réduction des superficies, végétalisation, gestion des eaux de

pluie et utilisation de matériaux avec un indice de réflectance solaire élevée ou à perméabilité élevée);

- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu en s'inspirant de la démarche d'aménagement culturel du territoire promu par le gouvernement du Québec;
- Encourager des aménagements durables et résilients afin d'améliorer la qualité de vie des espaces, par exemple, par la construction de bâtiments à haute performance énergétique et dont la conception est résiliente face aux changements climatiques, par un aménagement paysager adapté au milieu, l'intégration de l'agriculture urbaine dans les espaces publics et privés, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel et la récupération et la rétention des eaux pluviales;
- Encourager l'aménagement de lieux et d'équipements favorables à l'adoption de saines habitudes de vie et assurant une meilleure sécurité alimentaire.

### **Encadré 6 - Protection des usages sensibles**

Bien que le développement des secteurs PIAT soit l'un des objectifs centraux du PMAD, la CMM reconnaît que la localisation de certaines aires TOD situées à proximité de contraintes anthropiques comme les autoroutes, les voies ferrées ou les emprises du REM, peut présenter des enjeux de santé publique, surtout en ce qui concerne les populations sensibles telles que les enfants en garderies, les élèves dans les écoles, les patients dans les hôpitaux et les résidents des établissements pour aînés. Pour atténuer les risques pour la santé liés à ces nuisances, la CMM est favorable à la stratégie de l'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME), qui recommande d'établir une zone tampon aux abords des autoroutes urbaines et des voies à débits routiers importants, afin de protéger et de limiter les impacts environnementaux sur les usages sensibles<sup>47</sup>.

### **Encadré 7 – Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement dans les secteurs PIAT et les centralités locales**

Pour appuyer les municipalités dans la réalisation d'une planification détaillée de leur aménagement, la CMM a mis sur pied, en 2013, le Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD sur le territoire métropolitain.

Le programme a permis à la CMM d'aider les municipalités à atteindre les objectifs métropolitains dans les aires TOD, par la réalisation de planifications détaillées ou d'études particulières. Les municipalités de la CMM pouvaient obtenir une aide financière allant jusqu'à 100 000 \$.

Au terme de la phase III, qui devrait se terminer en 2024-2025, le programme aura permis de financer 45 projets et d'offrir une aide financière de plus de 4 M\$.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PMAD révisé, une modification du programme est à prévoir pour accélérer la réalisation de milieux de vie complets et durables dans les secteurs PIAT et les centralités locales.

<sup>47</sup> Association québécoise des médecins pour l'environnement, Cadre de référence sur l'air, 2024



### Critère 1.3.2

#### Identification de mesures favorisant le logement social et abordable

Afin de favoriser une plus grande abordabilité du logement dans la région, le PMAD mise, dans un premier temps, sur l'augmentation globale de l'offre. La mise en place de cibles minimales de densité résidentielle et les demandes visant à encourager le développement d'UHA (critère 1.2.1) sont des mesures structurantes qui vont dans ce sens.

Dans un deuxième temps, pour favoriser une plus grande mixité sociale dans les milieux de vie du Grand Montréal, le PMAD mise sur le développement du logement social et abordable pour répondre aux besoins des ménages à revenu faible ou modeste ainsi qu'aux personnes ayant des besoins particuliers en habitation, qui sont davantage confrontés à des problèmes d'abordabilité du logement.

En phase avec les recommandations de la Politique métropolitaine d'habitation (PMH), le PMAD établit comme cible métropolitaine qu'à l'horizon 2046, les logements sociaux et abordables représentent 20 % du parc de logements locatifs du Grand Montréal. Rappelons qu'actuellement, c'est plus du quart (27,7 %) des ménages locataires du Grand Montréal qui éprouvent des problèmes d'abordabilité du logement. Cette cible est progressive et différenciée selon les cinq secteurs géographiques de la région métropolitaine. Elle vise à constituer une offre d'habitation abordable protégée des aléas du marché, offrant ainsi une solution pérenne aux ménages éprouvant des problèmes d'abordabilité du logement.

**Tableau 23 - Cibles de logements sociaux et abordables sur l'ensemble du parc locatif**

Secteurs	2021	CIBLES MINIMALES DE LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES			
		2031	2036	2041	2046
Agglomération de Montréal	11,1%	15 %	17 %	19 %	22 %
Agglomération de Longueuil	6,6 %	10%	12 %	14 %	16 %
Laval	6,6 %	10 %	12 %	14 %	16 %
Couronne Nord	4,8 %	8 %	12 %	12 %	14 %
Couronne Sud	6,7 %	10%	12 %	14 %	16 %
<b>CMM</b>	<b>9,6 %</b>	<b>14 %</b>	<b>16 %</b>	<b>18 %</b>	<b>20 %</b>

Cette cible couvre l'ensemble des logements construits ou acquis dans le cadre d'un programme gouvernemental<sup>48</sup> ou municipal de logement social et abordable, de même que ceux acquis ou construits par des offices d'habitation, des coopératives et des organismes à but non lucratif sans aide financière gouvernementale.

L'atteinte des cibles de logements sociaux et abordables prescrites par le PMAD nécessitera impérativement un financement adéquat de la part des gouvernements

<sup>48</sup> Un logement réalisé par une entité autre qu'un organisme d'habitation, tel qu'une entreprise privée, et financé dans le cadre d'un programme gouvernemental ou municipal de logement social et abordable est inclus dans cette cible pendant la durée d'engagement du projet à respecter les exigences du programme.



supérieurs, ainsi que des innovations dans le système de financement pour accroître la capacité de développement des organismes d'habitation. L'atteinte des cibles doit également être favorisée par la mise en place de stratégies, de mesures et de réglementations régionales ou municipales.

Ainsi, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD des mesures contribuant à l'atteinte des cibles de logements sociaux et abordables. Ces mesures peuvent prendre la forme d'initiatives régionales ou de demandes à leurs municipalités respectives afin qu'elles utilisent les leviers ainsi que les outils réglementaires dont elles disposent leur permettant de favoriser le développement du logement social et abordable. À titre d'exemple, les moyens mis en place peuvent comprendre :

- L'instauration de stratégies ou de programmes de réserve foncière, de cession ou d'acquisition d'immeubles ou des terrains à des fins de projets de logements sociaux et abordables;
- L'adoption d'un règlement leur permettant de se prévaloir de leur droit de préemption pour acquérir en priorité des immeubles ou des terrains afin de créer des logements sociaux et abordables;
- La constitution d'un répertoire des propriétés publiques et privées pouvant faire l'objet d'une acquisition ou d'une cession à des fins de projets de logements sociaux et abordables;
- L'adoption d'un règlement d'inclusion leur permettant de déterminer des exigences en matière de logement social et abordable;
- L'adoption d'un règlement relatif au zonage incitatif et, éventuellement, d'un règlement de zonage différencié, favorisant l'intégration d'unités de logement social et abordable dans certains projets;
- La mise en place de stratégies visant à accélérer le traitement des dossiers de logement social et abordable au sein de la municipalité, notamment en priorisant ces demandes et en y désignant une ressource dédiée.

La hausse des prix des logements et l'embourgeoisement dans certains secteurs mieux desservis en transport collectif forcent certains ménages à s'éloigner pour des quartiers plus abordables, mais offrant peu de solutions de rechange aux déplacements en automobile. Les ménages bénéficiant d'un moins grand accès au transport collectif ont, du même coup, un accès plus limité aux emplois, aux services et aux activités de loisirs, situation qui renforce notamment l'exclusion sociale et entraîne d'importants impacts sur leur santé<sup>49</sup>.

À cet égard, la **CMM invite** les MRC et les agglomérations à prévoir à leur SAD des mesures pour favoriser plus spécifiquement le développement de logements sociaux et abordables dans les secteurs PIAT.

Dans l'optique de favoriser l'atteinte de ces cibles, la CMM poursuivra le remboursement des contributions municipales de base versées dans le cadre de projets de logements sociaux et abordables. De plus, la CMM s'assurera que le financement et l'utilisation du Fonds du logement social métropolitain demeurent en phase avec les attentes des municipalités de même qu'avec l'offre de programmes et d'initiatives financières déployée par les gouvernements supérieurs. La CMM poursuivra également l'accompagnement des municipalités dans la mise en place de mesures pour favoriser l'abordabilité de l'habitation et la densification réfléchie sur leur territoire.

<sup>49</sup> Direction de santé publique de la Montérégie (2018). Transport, santé et inégalités sociales de santé.



#### Objectif 1.4

### Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal

58 % du territoire terrestre du Grand Montréal est en zone agricole. La CMM a mis en place un ensemble d'outils et de programmes afin de protéger et de promouvoir le territoire et les activités agricoles et bioalimentaires, ainsi que de favoriser l'autonomie alimentaire de la région. Malgré ces mesures, le territoire agricole du Grand Montréal reste confronté aux pressions constantes exercées par le développement urbain.

Un des enjeux majeurs venant limiter l'occupation optimale du territoire agricole et l'accès des terres à la relève est le coût élevé des terres agricoles dans la région métropolitaine.

Dans son rapport *Valeur des terres agricoles 2021*<sup>50</sup>, l'organisme *Financement agricole Canada* (FAC) constate la forte hausse de la valeur des terres agricoles qui a augmenté de 315 % entre 2011 et 2021. Ainsi, les terres agricoles de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie, qui bénéficient d'un sol de bonne qualité et sont situées à proximité des grands marchés, ont une valeur de près de 45 000 \$ l'hectare, ce qui est considérablement plus élevé que celle des terres des autres régions du Québec.

Une partie du coût élevé des terres agricoles sur le territoire de la CMM, en particulier celles situées à proximité du périmètre métropolitain, s'explique par la spéculation foncière. En effet, même si ces terres sont situées en territoire agricole, certains spéculateurs misent sur un éventuel dézonage qui permettrait un développement urbain. Cette spéculation fait en sorte que la juste valeur marchande de ces terres est beaucoup plus élevée que leur valeur agricole.

L'expropriation permettrait à la CMM et à ses municipalités de protéger et de redynamiser certaines parcelles agricoles non exploitées et sous-utilisées depuis un certain temps. Dans le cadre de la réforme actuelle du régime provincial de gestion du territoire agricole, la CMM demande notamment au gouvernement du Québec de lui accorder le pouvoir, ainsi qu'à ses municipalités, d'exproprier les terres agricoles qui n'ont pas été exploitées pendant au moins trois années afin de pouvoir les remettre en culture, les louer ou les vendre à des producteurs agricoles qui pourront les remettre en culture.

<sup>50</sup> Financement agricole Canada (2022). *Valeur des terres agricoles de FAC 2022*, 24 p.

## Renforcer l'autonomie alimentaire

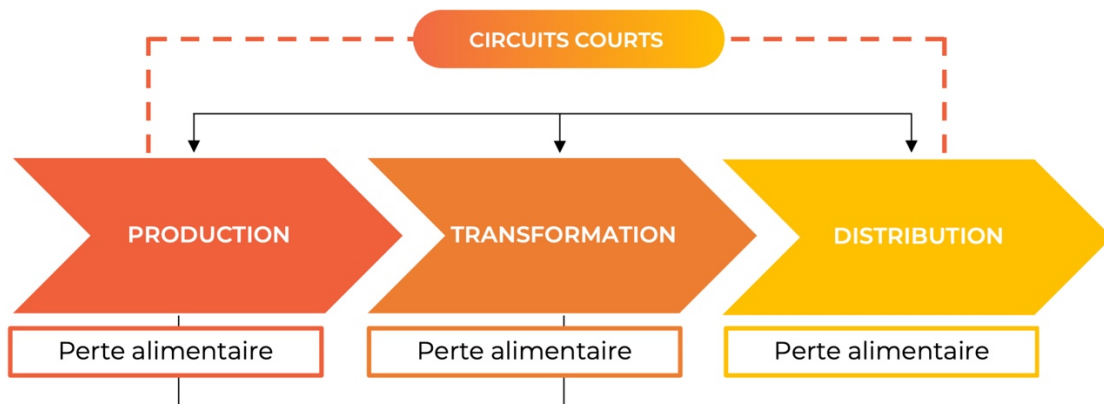
L'autonomie alimentaire à l'échelle d'un territoire peut être définie comme la capacité de celui-ci à répondre aux besoins alimentaires de ses habitants. En 2020, le Québec n'a produit que 35 % des aliments consommés par sa population<sup>51</sup>.

Dans les dernières années, avec les crises pandémique et climatique, la sécurité alimentaire est devenue un enjeu de premier plan. Comme le gouvernement du Québec, plusieurs municipalités et la majorité de la population du Québec, la CMM croit qu'il est nécessaire de renforcer notre autonomie alimentaire pour assurer une alimentation saine et suffisante à tous. La révision du PMAD est l'occasion pour la CMM de renouveler ses objectifs en matière de développement des activités agricoles et agroalimentaires sur son territoire, en misant d'abord sur une agriculture de proximité axée sur la valorisation de la production locale pour la consommation locale afin de renforcer l'autonomie alimentaire du territoire métropolitain.

Si la mise en valeur et la pérennisation de l'agriculture du Grand Montréal passent inévitablement par la protection du territoire et des activités agricoles, renforcer l'autonomie alimentaire doit passer par la mise en place de moyens favorisant une meilleure synergie entre les diverses composantes des systèmes bioalimentaires de proximité du Grand Montréal.

Les systèmes bioalimentaires de proximité sont bien ancrés sur les territoires locaux ou régionaux et comprennent un faible nombre d'intermédiaires (circuits courts, vente directe). Il y a une proximité géographique et relationnelle entre les producteurs, les transformateurs et les consommateurs.

**Figure 4 – Les diverses composantes d'un système bioalimentaire de proximité**



Source : CMM, 2020.

À cet égard, le développement et la diversification des activités agricoles urbaines et périurbaines, la localisation des infrastructures alimentaires dans un contexte de milieux de vie complets, une offre accrue, l'optimisation du transport des aliments et une réduction de l'insécurité alimentaire, pour assurer l'accès physique et économique à une alimentation adéquate pour tous, sont des moyens pertinents à mettre en place pour répondre à cet enjeu sur le territoire métropolitain.

Par ailleurs, le renforcement de la demande pour des aliments locaux peut se concrétiser par une meilleure intégration des entreprises de production et de

<sup>51</sup> Patrick Mundler, 2020.

transformation à l'échelle locale dans les circuits de distribution existants, par la promotion de l'achat local et la création de structures de mise en marché de proximité.

Un système bioalimentaire de proximité résilient contribue également à la transition écologique du territoire, notamment par la réduction des distances liées au transport des denrées alimentaires, par la mise en place de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et par une meilleure gestion des excédents de la production, des invendus des commerces et des restes issus de la consommation des aliments par la population.

## Encadré 8 – Définitions

**Alimentation de proximité:** Le terme « proximité » réfère à la distance physique parcourue par les aliments, mais également à une distance relationnelle plus courte entre le producteur et le consommateur en réduisant le nombre d'intermédiaires<sup>52</sup>.

**Circuit court alimentaire :** Système de commercialisation qui fait intervenir au plus un intermédiaire entre le producteur et le consommateur, et où la distance parcourue par les aliments est limitée à une même région ou à moins de 150 km du lieu de production<sup>53</sup>. Ce type de mise en marché inclut notamment les kiosques à la ferme, les marchés publics, l'autocueillette, l'agrotourisme, la vente de paniers maraîchers, les marchés virtuels, les pôles alimentaires régionaux (Food hubs) et la vente directe aux hôtels, restaurateurs et institutions.

**Insécurité alimentaire :** Accès inadéquat ou incertain aux aliments sains, principalement associé à un manque de ressources financières, qui constitue une barrière à la santé et à un mode de vie actif<sup>54</sup>.

**Sécurité alimentaire :** « On parle de sécurité alimentaire lorsque tous les individus ont à tout moment accès à une nourriture suffisante, saine et nutritive, leur permettant de satisfaire leurs besoins énergétiques et leurs préférences alimentaires pour mener une vie saine et active<sup>55</sup> ».

**Système alimentaire durable :** « Un système alimentaire est durable dès lors qu'il permet à tous de se procurer des aliments nutritifs en quantité suffisante, sans compromettre la santé de la planète ou la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins alimentaires et nutritionnels<sup>56</sup> ».

<sup>52</sup> Vivre en Ville. « [Alimentation de proximité](#) », s.d.

<sup>53</sup> Gouvernement du Québec. [Programme Proximité 2018-2022](#), Québec, 2018, p.4

<sup>54</sup> Paquette, M.-C., G. Durette et L. Plamondon. *Mesures de mitigation des effets de la pandémie sur l'insécurité alimentaire*, INSPQ, octobre 2020, p.1

<sup>55</sup> Organisation pour l'alimentation et l'agriculture. Déclaration de Rome sur la sécurité alimentaire mondiale, Sommet mondial de l'alimentation, Rome, Italie, 13-17 novembre 1996, p. 1.

<sup>56</sup> Fonds international de développement agricole. « [Systèmes alimentaires](#) », s.d.

### Critère 1.4.1 Respect des limites actuelles du territoire agricole

Plusieurs demandes formelles ou informelles de modification au périmètre métropolitain ont été adressées à la CMM depuis l'adoption du PMAD en 2012. Aucune n'a été autorisée par le conseil et le territoire agricole a donc été préservé<sup>57</sup>.

Les demandes ou intentions des municipalités et des MRC des couronnes Sud et Nord pour modifier le périmètre métropolitain totalisent approximativement 1 050 hectares entre 2012 et 2022. Parmi elles, certaines visaient la reconnaissance de secteurs déjà construits ou majoritairement construits.

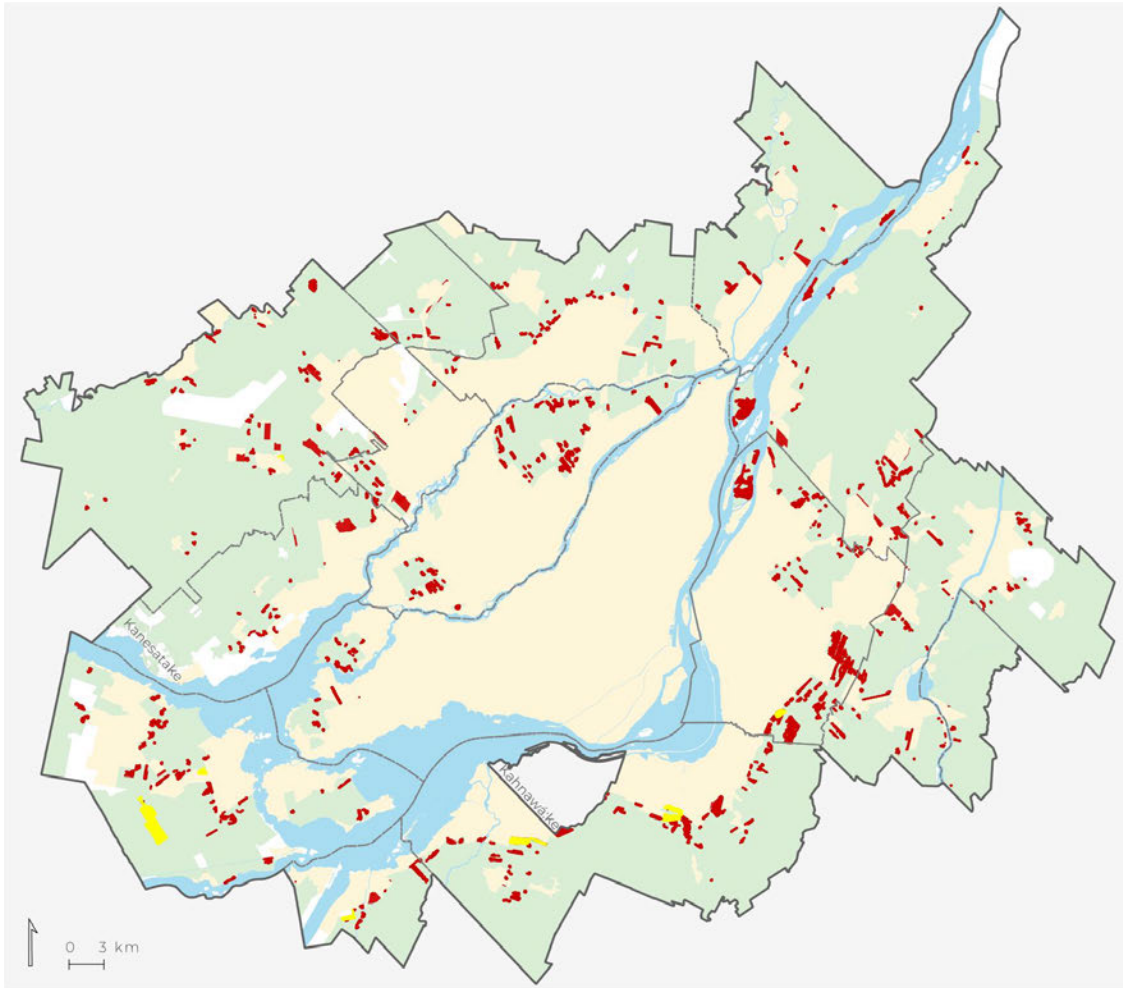
À ces demandes ou intentions de modification, s'ajoutent aussi les projets du gouvernement du Québec qui ont bénéficié durant la même période d'un décret et qui ont eu une incidence sur le périmètre métropolitain. Les superficies de ces projets totalisent environ 127 hectares.

La Carte 9 illustre les secteurs agricoles de la CMM visés par les municipalités et le gouvernement du Québec pour accueillir du développement urbain entre 2012 et 2022. Elle illustre également les friches agricoles situées près des limites du périmètre métropolitain qui font l'objet de spéculation et peuvent être détenues par des propriétaires souhaitant généralement les développer.

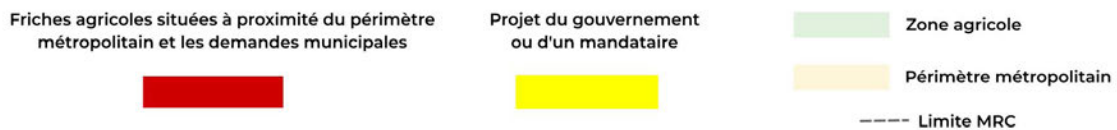


<sup>57</sup> Le territoire agricole correspond à la zone agricole protégée en vertu de la LPTAA.

**Carte 9 – Secteurs agricoles du Grand Montréal subissant une pression urbaine (2012-2022)**



Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.



Les dernières données disponibles indiquent que les friches agricoles situées à moins d'un kilomètre de la limite du périmètre métropolitain totalisaient une superficie de près de 4 000 hectares en 2020. Ces friches agricoles subissent majoritairement les effets de la spéculation foncière. En effet, leurs propriétaires peuvent laisser intentionnellement leurs terres inexploitées ou en location à court terme, le tout dans l'espoir de les exclure éventuellement du territoire agricole. À cet égard, ces friches attenantes au périmètre métropolitain pourraient être ciblées prioritairement afin de pouvoir bénéficier d'un droit de préemption<sup>58</sup>.

<sup>58</sup> Le droit de préemption est un droit de premier acheteur. Il permet aux municipalités d'acquérir en priorité des immeubles ou des terrains mis en vente sur leur territoire. Une municipalité peut égaliser une offre d'achat soumise au propriétaire pour la vente de son immeuble sur lequel celle-ci avait indiqué vouloir exercer ce droit. Ainsi, cela permet d'éviter les situations où un immeuble représentant un intérêt pour la municipalité ne soit vendu à un tiers, sans qu'elle n'en soit préalablement informée.



Cet état de situation illustre clairement que le PMAD a permis de mieux gérer les pressions que subit le périmètre métropolitain et a ainsi contribué à préserver le territoire agricole.

La pérennité du territoire agricole est un préalable essentiel afin de pouvoir renforcer l'autonomie alimentaire et de favoriser la résilience des systèmes bioalimentaires de proximité du Grand Montréal.

---

La **CMM demande** donc aux MRC et aux agglomérations de respecter les limites actuelles du territoire agricole du Grand Montréal, et ce, afin d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture.

---

Par ailleurs, la croissance de l'urbanisation à proximité du territoire agricole, jumelée à l'intensification de l'agriculture et à la modification des pratiques agricoles, peut causer des problèmes de cohabitation dans certains secteurs de la CMM entre les usages urbains et l'agriculture. Pensons notamment à la gestion des odeurs, du bruit, des poussières, de la pollution lumineuse, de l'exposition des citoyens aux produits chimiques utilisés pour la production alimentaire ou bien à la circulation de la machinerie agricole sur les routes.

À cet égard, les aménagements aux interfaces des territoires agricoles et des périmètres urbains (*Edge planning*) deviennent un outil de planification de plus en plus connu et utilisé à travers le Canada ainsi qu'au Québec afin de favoriser la cohabitation entre les citoyens des secteurs urbanisés et les activités en territoire agricole.

Dans le Grand Montréal, des enjeux de cohabitation sont soulevés par les MRC et les agglomérations. Il existe plusieurs lieux où l'intégration d'une zone d'interface entre le périmètre métropolitain et le territoire agricole pourrait être bénéfique. Cet outil d'aménagement pourrait s'appliquer aux nouveaux développements urbains ou bien aux secteurs déjà aux prises avec cette problématique.

---

La **CMM invite** donc les MRC et les agglomérations à prendre en considération le concept d'aménagement en bordure « Edge Planning » à leur SAD, et ce, afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des milieux agricole et urbain.

---

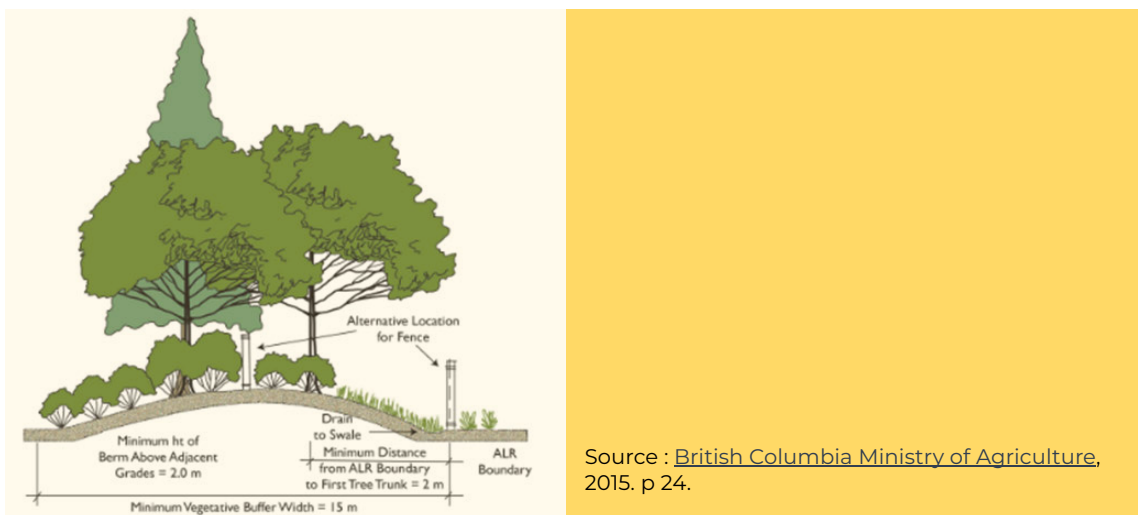


### Encadré 9 – Le concept d'aménagement en bordure « Edge Planning »

Le concept de « Edge Planning » consiste à aménager des bandes végétalisées aux interfaces entre les territoires urbains et agricoles. Un guide sur l'intégration de ce type d'aménagement a été produit par le ministère de l'Agriculture de la Colombie-Britannique en 2015<sup>59</sup>.

La largeur de la bande végétalisée peut varier selon les utilisations du sol. Les choix d'aménagement peuvent être adaptés aux besoins du site ainsi qu'aux préoccupations de la communauté et des producteurs agricoles. La zone d'interface peut être composée de plusieurs éléments comme une clôture ainsi qu'une diversification de strates arborescentes et arbustives, et être propice à d'autres utilisations comme la mise en place de jardins communautaires.

Figure 5 - Exemple d'aménagement de zone tampon (avec berne) - côté urbain



Source : [British Columbia Ministry of Agriculture](#), 2015. p 24.

#### 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

Une partie du territoire agricole métropolitain est sous-utilisée à des fins agricoles en raison notamment d'un morcellement des terres<sup>60</sup>, ainsi que de la présence de terres vacantes, ou en friche. Le reste du territoire agricole est constitué de terres en culture, de milieux naturels ou bien utilisé pour d'autres activités non agricoles.

Plusieurs lots ont été morcelés avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (LPTAA). Des terres agricoles ont ainsi été loties

<sup>59</sup> British Columbia Ministry of Agriculture (2015). [Guide to Edge Planning](#), 80 p.

<sup>60</sup> Plusieurs petits investisseurs étrangers ont acquis des lots après la Deuxième Guerre mondiale dans l'optique de venir s'établir un jour au Québec et d'y construire une maison. Leur projet ne pouvant se réaliser, ces lots de dimensions très variables ont été laissés à l'abandon et sont devenus, dans certains cas, des friches.

en de multiples petites parcelles en vue d'être éventuellement exclues du territoire agricole et urbanisées. Elles appartiennent à bon nombre de propriétaires et leur petite taille peut, dans certains cas, venir limiter le potentiel économique de leur remise en culture<sup>61</sup>.

Selon une caractérisation préliminaire effectuée en 2020 à partir des données issues du Quatrième inventaire écoforestier du Québec méridional, la superficie globale des friches agricoles représenterait près de 6 000 hectares sur l'ensemble du territoire agricole du Grand Montréal. Cet inventaire n'est illustré ici qu'à titre indicatif seulement, et n'a pas été validé par les partenaires municipaux.

**Tableau 24 - Répartition des friches agricoles par secteur de la CMM, 2020**

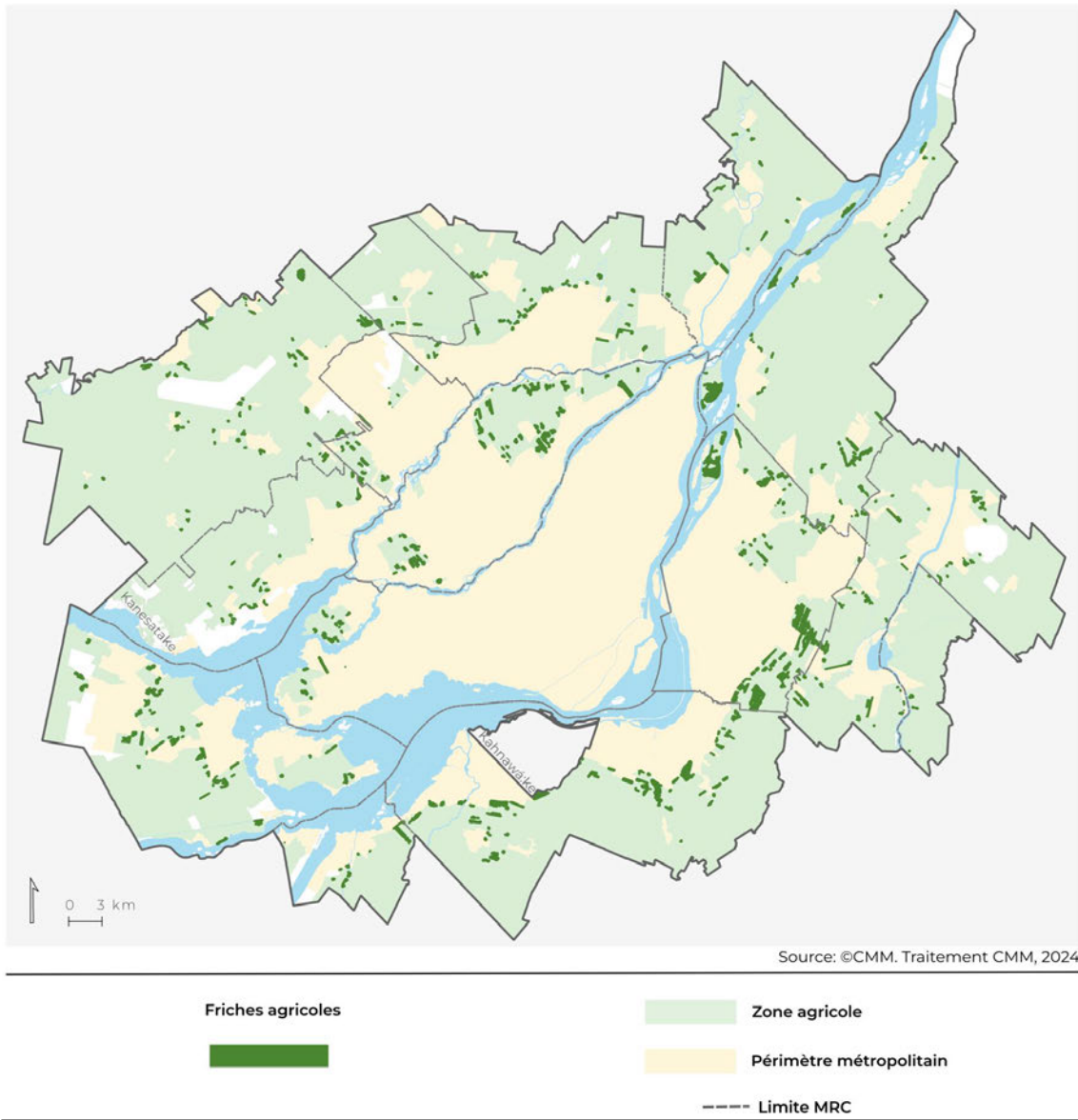
Secteurs	Superficie (ha)
Agglomération de Montréal	101,77
Agglomération de Longueuil	893,69
Laval	494,23
Couronne Nord	1 987,18
Couronne Sud	2 510,28
<b>CMM</b>	<b>5 987,15</b>

Source : MFFP (2020). Quatrième inventaire écoforestier du Québec méridional, mise à jour 2020.  
 Traitement : CMM, 2023.



<sup>61</sup> Il est à noter que des secteurs morcelés font déjà l'objet depuis plusieurs années d'actions de remembrement à des fins de remise en culture ou de conservation par certaines municipalités sur le territoire du Grand Montréal.

**Carte 10 - Localisation des principales friches agricoles sur le territoire agricole métropolitain, 2020**



Entre 2012 et 2018, les données du MAPAQ montrent une augmentation de 1,5 % de la superficie des terres cultivées dans la région métropolitaine de Montréal, qui est passée de 131 646 hectares à 133 250 hectares.

### Le coût élevé des terres agricoles

Par ailleurs, le coût des terres agricoles dans la région métropolitaine de Montréal est un autre élément venant limiter l'utilisation optimale du territoire agricole à des fins agricoles, notamment en freinant grandement l'accès des terres à la relève agricole.



En effet, la valeur des ventes dans les MRC et les agglomérations qui sont comprises sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal est beaucoup plus élevée que dans les autres MRC du Québec<sup>62</sup>.

Le phénomène de la spéculation foncière peut expliquer une partie du coût élevé des terres agricoles sur le territoire de la CMM, où leur valeur sur le marché foncier est en rapport avec leur potentiel de développement urbain et non avec leur potentiel agricole, ce qui devrait pourtant être le cas.

### Les secteurs d'application du Règlement sur les exploitations agricoles (REA)

Le gouvernement du Québec a adopté en 2002 le *Règlement sur les exploitations agricoles* (REA) ayant pour effet, notamment, de limiter l'augmentation des superficies en culture pour des raisons environnementales.

L'article 50.3 du REA prescrit l'augmentation des superficies en culture dans les municipalités qui se trouvent dans les bassins versants dégradés, c'est-à-dire ceux dont la concentration en phosphore est supérieure au critère d'eutrophisation.

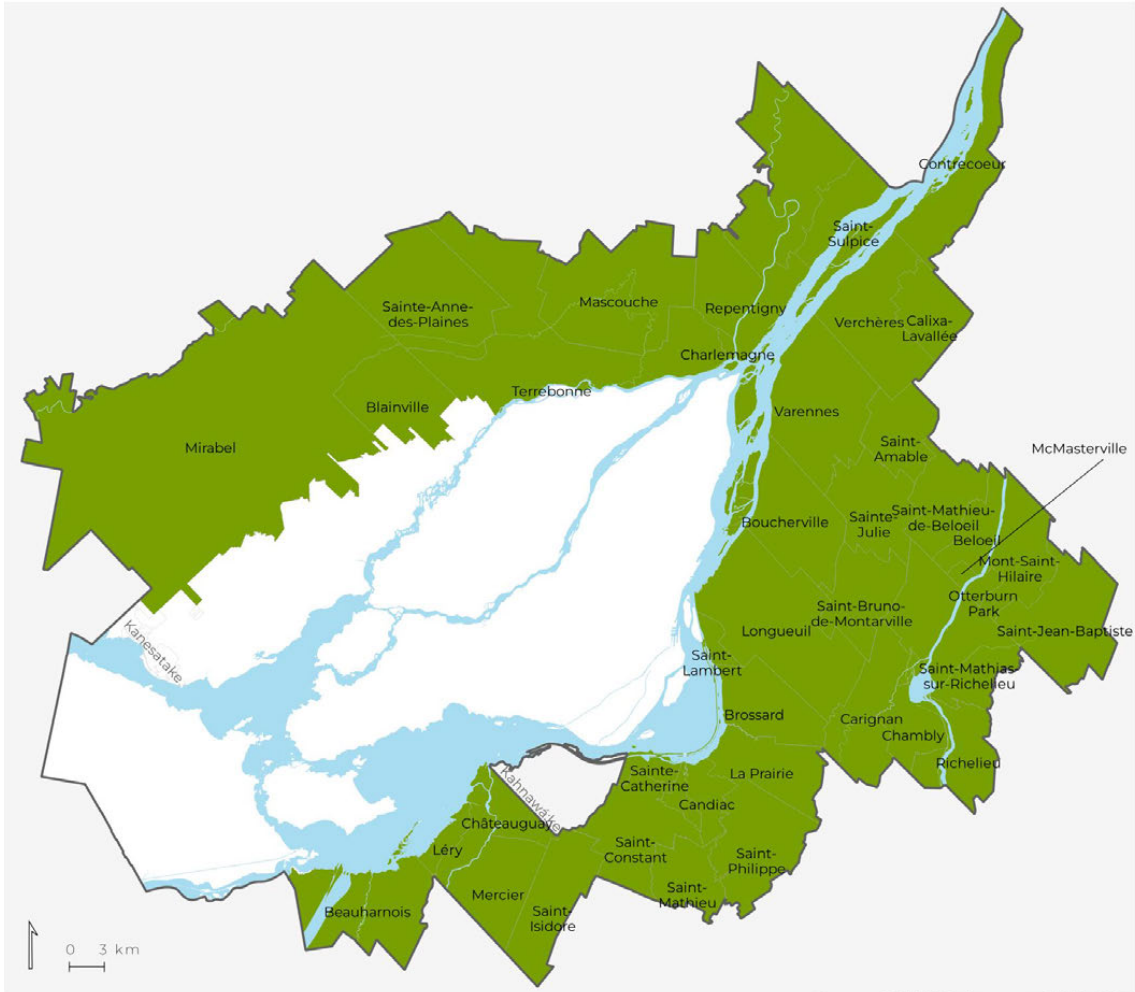
Plus spécifiquement, ce règlement limite la disponibilité des superficies cultivables aux terres cultivées en 2004 et 2005 ou qui ont été cultivées au moins une fois au cours des 14 saisons de cultures précédentes. Le *Règlement sur les exploitations agricoles* s'applique sur presque la totalité du territoire agricole métropolitain et limite la remise en culture des terres en friche. Toutefois, en vertu de l'article 50.3 de ce règlement, il est possible d'accroître les superficies cultivées pour les productions suivantes : arbres (autres qu'arbres de Noël et arbres fruitiers), arbustes, bleuets, canneberges, fraises, framboises et vignes. Il est également autorisé de cultiver, pour un maximum de deux ans, sur recommandation d'un agronome, une autre culture que celles énumérées ci-haut, qui permettrait d'améliorer les caractéristiques agronomiques du sol (article 50.3.1).

Les municipalités de la CMM touchées par cette interdiction sont identifiées à la Carte 11<sup>63</sup>. Ce sont les municipalités de Longueuil et de la couronne Sud, excluant la MRC de Vaudreuil-Soulanges, ainsi que la grande majorité des municipalités de la couronne Nord.

<sup>62</sup> Financière agricole du Canada. Rapports annuels 2021 et 2022 sur la valeur des terres agricoles.

<sup>63</sup> L'information figurant sur cette carte provient du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs. Les municipalités identifiées se trouvent dans les bassins versants visés par le *Règlement sur les exploitations agricoles*.

**Carte 11 - Municipalités de la CMM assujetties à l'application de l'article 50.3 du Règlement sur les exploitations agricoles (REA)**



Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.

**Municipalités assujetties au REA**



**L'implantation des usages non agricoles en territoire agricole**

Alors que le territoire agricole couvre officiellement 58 % du territoire terrestre de la CMM, les données officielles compilées par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) ne tiennent pas compte de l'utilisation du sol en territoire agricole. Les autres usages (commerciaux, industriels, résidentiels, institutionnels, etc.) et les infrastructures qu'on y trouve diminuent la superficie du territoire agricole réellement utilisable à des fins agricoles.

L'implantation d'activités non agricoles a affecté l'utilisation des terres du territoire agricole dans tous les secteurs géographiques de la CMM. La déstructuration du territoire agricole par l'addition, au fil du temps, d'usages non agricoles peut créer,



entre autres, une rareté des terres à cultiver, une diminution du nombre d'exploitations et une augmentation des conflits de voisinage.

Les rapports annuels de gestion de la CPTAQ indiquent qu'entre 1998 et 2022, sur le territoire de la CMM, 2 567 décisions relatives à l'implantation d'un nouvel usage non agricole (UNA) ou d'un agrandissement ont été rendues à la CPTAQ. De l'ensemble de ces demandes, des superficies totalisant près de 5 070 hectares ont été autorisées à des fins non agricoles<sup>64</sup>.

Deux facteurs peuvent expliquer la présence des usages non agricoles (UNA) en zone agricole, soit la reconnaissance des droits acquis pour les activités non agricoles implantées avant l'entrée en vigueur de la LPTAA en 1978 et l'obtention d'une autorisation de la CPTAQ. À ces deux facteurs s'ajoute l'implantation d'usages non agricoles dérogatoires n'ayant pas eu au préalable l'aval de la CPTAQ.

Or, la volonté de renforcer l'autonomie alimentaire à l'échelle métropolitaine passe autant par la protection du territoire agricole que par le contrôle strict des usages non agricoles afin de prioriser l'utilisation du sol agricole à des fins d'agriculture pour garantir aux générations futures un territoire propice à l'exercice et au développement des activités agricoles.

### **Des outils pertinents à l'échelle métropolitaine**

L'ajout d'une compétence pour la CMM en matière de développement agricole, tel que proposé dans le projet de loi 150 en 2017<sup>65</sup>, aurait permis à la CMM de constituer un fonds affecté à la remise des terres en culture. Ce fonds lui aurait permis d'acquérir un immeuble et de financer les dépenses liées à la remise en exploitation, à la mise en vente, à la mise en location à des fins agricoles d'un immeuble ou pour le remembrement d'un immeuble en une exploitation agricole.

De plus, ce projet de loi prévoyait que, suivant l'exclusion d'un lot du territoire agricole métropolitain par décision de la CPTAQ à la suite d'une demande présentée par une municipalité ou une MRC, la CMM puisse prendre des mesures compensatoires visant l'inclusion ou la remise en culture, en territoire agricole, de terres d'une superficie au moins équivalente.

Enfin, un nouveau pouvoir de taxation aurait été accordé aux municipalités locales du territoire de la CMM afin d'imposer une taxe sur les terres agricoles exploitables, mais non exploitées.

La CMM réitère la pertinence de l'obtention de ces nouveaux pouvoirs proposés en 2017 en matière de développement agricole dans le Grand Montréal, en ajoutant aussi celui du droit de préemption à l'échelle métropolitaine, de surcroît dans le contexte actuel où l'autonomie alimentaire au Québec est très valorisée et doit développer une meilleure résilience.

<sup>64</sup> CPTAQ (2023). Compilation spéciale des demandes d'usages à des fins non agricoles, 2023.

<sup>65</sup> Le 31 octobre 2017, le gouvernement a présenté à l'Assemblée nationale le projet de loi 150 intitulé : Loi concernant principalement la mise en œuvre de certaines dispositions des discours sur le budget du 17 mars 2016 et du 28 mars 2017.



## L'innovation et la diversification des modèles d'agriculture

Plusieurs tendances s'affirment actuellement dans le secteur bioalimentaire et requièrent une modification en profondeur des attentes des consommateurs ainsi qu'une préoccupation encore plus forte au niveau d'une agriculture durable. À ceci, il faut ajouter la nécessité d'une plus grande diversification des activités sur le territoire agricole et la complémentarité entre elles, en vue notamment d'assurer la résilience du système alimentaire métropolitain pour le futur et de concilier la protection des milieux naturels et le développement des activités agricoles.

Les nouvelles attentes des consommateurs créent de nouveaux marchés pour des produits agricoles spécifiques (biologiques, ethniques, produits aux vertus thérapeutiques, aliments à haute qualité nutritionnelle, etc.), stimulant ainsi la diversification des activités agricoles. Le territoire agricole est le siège de plusieurs opportunités pour les producteurs agricoles, dont la proximité d'un large bassin de population. Afin d'assurer leur dynamisme et d'accroître leurs revenus, les exploitations agricoles de la région métropolitaine doivent tirer profit de ce potentiel en s'adaptant aux consommateurs et en étant constamment à l'affût d'innovations.

Par ailleurs, la prise en considération de différentes superficies et des types de sol pour les parcelles agricoles est déterminante pour implanter et favoriser l'occupation du territoire agricole par des modèles d'agriculture diversifiés. Chaque parcelle de terre agricole recèle des potentialités particulières pouvant être associées à certaines productions susceptibles de maximiser le rendement et d'augmenter les revenus agricoles.

### Encadré 10 – Le parc métropolitain agricole à Brossard

La création du parc métropolitain agricole annoncée conjointement en 2021 par la Ville de Brossard et la CMM est une initiative dont l'objectif est d'assurer la pérennité du territoire et des activités agricoles, en rendant des terres en friche accessibles à la relève. Dédié à la production locale, ce parc sera aménagé sur un site adjacent à la station Brossard, station terminale du REM sur la couronne Sud, et à proximité du Bois de Brossard.

La mise en place de ce parc contribuera également au rapprochement des communautés urbaines et rurales en favorisant l'accès du grand public à des produits agricoles locaux, en plus de limiter l'étalement urbain autour de la station terminale.

Par sa proximité aux installations du REM, le parc jouera un rôle de mise en valeur des activités agricoles. En effet, les utilisateurs de la station Brossard du REM, qui sont estimés à plus de 7 000 par jour<sup>66</sup>, ainsi que les usagers du Bioparc de Brossard, auront l'occasion de voir régulièrement les activités agricoles et leur évolution au fil des saisons. Ils auront également la possibilité de se procurer les produits des activités agricoles au kiosque du parc.

<sup>66</sup> Plus de 7 000 embarquements quotidiens sont prévus à la station Brossard selon les scénarios d'achalandage tirés du rapport de Steer Davies Gleave pour la CDPQ Infra réalisés en février 2017.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD des mesures de mise en œuvre visant à réduire de 10 % à l'échelle métropolitaine la superficie globale des terres en friche et inutilisées à des fins agricoles d'ici 2046. Ces mesures visent à favoriser l'utilisation optimale du territoire agricole à des fins agricoles et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal.

Les terres utilisées à des fins agricoles concernent les superficies exploitées des projets agricoles, soit les superficies en culture (ou en jachère), dont celles relatives aux activités agroforestières, ainsi que les superficies des bâtiments et des aires de travail agricoles. Les superficies des milieux naturels protégés et ne pouvant être exploités, en vertu de la réglementation en vigueur, sont exclues.

Afin de suivre l'évolution de l'atteinte du critère 1.4.2 du PMAD, il est prévu que la CMM réalise régulièrement, en collaboration avec les partenaires municipaux, des inventaires de l'utilisation des terres agricoles, à partir notamment des superficies des friches et des lots vacants sur le territoire agricole métropolitain.

À cet égard, l'utilisation des terres à des fins d'agriculture pourrait être favorisée, entre autres, par les moyens suivants :

- La remise en culture de friches agricoles, en conciliation avec le respect des objectifs métropolitains visant la protection des milieux naturels, dont les friches d'intérêt écologique;
- L'acquisition de terres en vue de les pérenniser et de les utiliser à des fins de développement agricole;
- Le remembrement de terres agricoles morcelées et vacantes;
- Le développement d'entreprises et de productions agricoles innovantes (agroforesterie, productions hors sol, cultures émergentes, etc.);
- L'accès des terres à la relève agricole;
- La diversité de modèles d'agriculture nécessitant notamment des superficies variées et le développement de projets agricoles structurants (parcs agricoles, fiducies agricoles, incubateurs, pôles logistiques alimentaires, etc.).





**Critère 1.4.3**

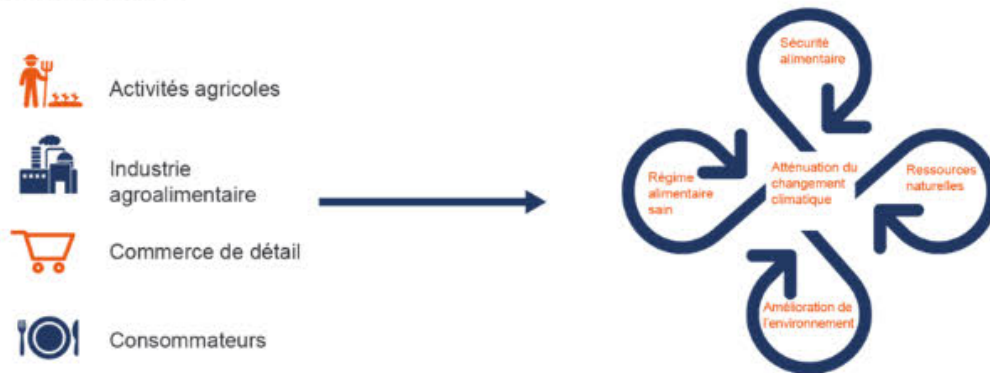
**Conciliation de la protection et la mise en valeur des milieux naturels avec le développement des activités agricoles**

La productivité d'un territoire agricole repose sur la qualité et la quantité de ses ressources naturelles, soit principalement des sols et des sources d'eau. Il est essentiel de préserver et de protéger ces ressources pour la prospérité des activités agricoles. La protection de ces deux ressources est d'ailleurs ciblée comme objectif dans le Plan d'agriculture durable (PAD) 2020-2030 du MAPAQ, dans différents règlements et autres outils de planification et de gestion tels les plans d'adaptation aux changements climatiques, les plans de développement de la zone agricole (PDZA), ainsi que les plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH).

L'agriculture est influencée par son environnement, mais agit également sur ce même environnement. Elle fait partie d'un système où ses bénéfices et ses impacts sont ressentis à travers les aspects sociaux, économiques, de santé, politiques et environnementaux d'un territoire<sup>67</sup>. Les décisions en matière d'aménagement du territoire peuvent contribuer à la fois à pérenniser les ressources et les milieux naturels et à stimuler des pratiques agricoles qui contribuent positivement au développement d'un système alimentaire durable.

**Figure 6 - Mettre en place un système alimentaire durable**

Une approche axée sur le bien-être nous permet d'envisager le **système alimentaire dans son ensemble**, de manière à mettre à profit les **synergies** entre les secteurs.



Source : OCDE iLibrary, 2020.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> Vivre en Ville (2014). Villes Nourricières; Équiterre (2007) : Les impacts négatifs de notre système alimentaire actuel, 12 p. ; Yasmina Larbi-Youcef (2017). Les politiques agroenvironnementales au Québec : enjeux, perspectives et recommandations. CMM (2016). Plan d'action de la mise en valeur du territoire du territoire et des activités agricoles 2016-2020, 89 p.

<sup>68</sup> OCDE 2020. Infographie adaptée du document Accélérer l'action pour le climat : Remettre le bien-être des personnes au centre des politiques publiques, section 6. Mettre en place un système alimentaire durable, p. 204.



La mise en œuvre de plusieurs règlements et politiques visant la protection de l'environnement (REA, LQE, Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral<sup>69</sup>), la complexité des enjeux interdisciplinaires liés à la production agricole (agronomie, environnement, économie, santé, etc.), la vaste étendue du territoire ainsi que le manque d'expertises au niveau régional posent problème<sup>70</sup>. Au fil du temps, le territoire bénéficiera d'une meilleure expertise en gestion intégrée des ressources naturelles, les municipalités et les MRC se dotant d'équipes spécialisées en environnement, en gestion des cours d'eau et en développement agroalimentaire<sup>71</sup>. Ces expertises permettent d'augmenter la capacité des municipalités et des MRC à surveiller, à évaluer et à mettre en place des solutions adaptées à chacune d'elles pour la protection de la biodiversité ainsi que le développement des activités agricoles durables.

L'urgence climatique nécessite l'adoption de pratiques de développement durable. En agriculture, les bonnes pratiques ne se limitent plus au champ. L'aménagement de bandes riveraines, de haies brise-vent et de zones d'interface végétalisées entre le secteur agricole et le périmètre métropolitain sont des exemples de mesures en agroenvironnement qui combinent les besoins de l'environnement et de l'agriculture pour réduire les impacts sur les écosystèmes ainsi que sur la santé des citoyens.<sup>72 et 73</sup>

L'intégration des bonnes pratiques fait partie de la transition de la production agricole vers des méthodes plus respectueuses de l'environnement et qui sont nécessaires pour la conciliation des ressources et des milieux naturels dans la zone agricole.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à concilier la protection et la mise en valeur des milieux naturels et le développement des activités agricoles, par exemple, par le biais de l'augmentation de la connectivité des milieux naturels à travers les aménagements, les pratiques agroenvironnementales (bandes riveraines élargies, haies brise-vent), etc.

#### Critère 1.4.4 Développement de l'agriculture urbaine

L'agriculture urbaine se définit comme l'ensemble des activités de production de végétaux et d'animaux utiles à l'humain, particulièrement pour son alimentation, réalisées en milieu urbain. Au-delà de la fonction de production alimentaire, l'agriculture urbaine constitue un espace d'engagement citoyen et un outil de développement durable pour les collectivités.

<sup>69</sup> Gouvernement du Québec (2023). Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral.

<sup>70</sup> Samuel Pépin (2016). Dans le contexte de la protection des bandes riveraines, le manque de ressources humaines et financières est identifié comme obstacle dans l'application des règlements des bandes riveraines.

<sup>71</sup> Réseau d'information municipale (20 octobre 2022). La MRC d'Argenteuil accueille un service de l'environnement.

<sup>72</sup> CISSS Bas-Saint-Laurent (2021). Projet de réaménagement urbain de Rimouski-Est - Chapitre 5.2 Revitalisation de la zone industrielle et aménagement de la zone tampon végétalisée, pp. 34-36.

<sup>73</sup> British Columbia Ministry of Agriculture (2015). Guide to Edge Planning.



L'agriculture urbaine gagne rapidement en popularité au Québec, plus particulièrement dans le Grand Montréal où on retrouve 56 % des entreprises agricoles urbaines, soit 70 au total<sup>74</sup>. Plus du tiers des citoyens de la région pratiquent le jardinage alimentaire<sup>75</sup>. Les multiples contributions de l'agriculture urbaine à la création de milieux de vie durables sont bien documentées. Dans sa forme communautaire et collective, en plus de permettre la production et la consommation d'aliments sains, l'agriculture urbaine crée des opportunités de socialisation et d'éducation et elle contribue positivement à la santé physique et mentale des participants. Les initiatives d'agriculture urbaine participent au verdissement des villes, créent des espaces propices à la biodiversité et favorisent l'absorption par le sol des eaux de ruissellement. Dans sa forme commerciale, l'agriculture urbaine contribue à la création d'emplois et à l'innovation en matière d'économie circulaire.

Considérant l'importance grandissante de l'agriculture urbaine et son potentiel à contribuer à l'amélioration de la qualité des milieux de vie, le comité consultatif agricole (CCA) de la CMM a réalisé, en 2022, un portrait des activités agricoles urbaines et des initiatives municipales favorisant leur développement sur le territoire métropolitain. À la lumière de ces travaux, et alors que la sécurité alimentaire s'inscrit comme un enjeu de plus en plus important avec la crise climatique, la CMM s'engage à poursuivre ses efforts visant à encourager le développement de l'agriculture urbaine sur son territoire. Plus précisément, la CMM souhaite:

- Encourager l'agriculture urbaine, qu'elle soit récréative ou commerciale, sous ses diverses formes (potagers de façade, jardins communautaires, collectifs ou institutionnels, forêts nourricières, serres commerciales sur toits, serres domestiques ou communautaires, vergers urbains, cultures intérieures, poules urbaines, apiculture urbaine, écopâturage, etc.);
- Promouvoir les aménagements paysagers favorables à la biodiversité et à la sécurité alimentaire (toitures vertes, ruelles vertes, verdissement des aires de stationnement et des espaces vacants, jardins mellifères, jardins de pluie, etc.).

---

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant le développement pérenne de l'agriculture urbaine accompagné d'au minimum un moyen de mise en œuvre. À titre d'exemple, le SAD pourrait inclure l'objectif d'augmenter les espaces dédiés à la production agricole urbaine et prévoir la réalisation d'un portrait de l'agriculture urbaine dans la MRC ou l'agglomération et une caractérisation des espaces propices à son déploiement. Un autre exemple d'objectif pourrait être d'encourager les municipalités à adopter une réglementation facilitante pour le développement de l'agriculture urbaine et recenser les modifications réglementaires réalisées en ce sens afin de favoriser le partage des meilleures pratiques.

---

<sup>74</sup> Carrefour de recherche, d'expertise et de transfert en agriculture urbaine. *Les entreprises agricoles au Québec : impact économique et potentiel de développement*, Montréal, 2002.

<sup>75</sup> Duchemin, E, L. Penvern, N. McClintock et T.T.H. Pham. *Évaluation de l'agriculture urbaine comme infrastructure verte de résilience individuelle et collective face aux changements climatiques et sociaux*, Université du Québec à Montréal, Laboratoire sur l'agriculture urbaine, 2021.

## Encadré 11 – Des outils de planification pour soutenir l'agriculture urbaine

En plus d'y accorder une place particulière dans leur SAD, les MRC et les agglomérations peuvent, comme l'a fait la Ville de Laval (2016), intégrer l'agriculture urbaine au portrait des activités agricoles sur leur territoire dans le cadre de leur plan de développement de la zone agricole (PDZA). À l'instar de la MRC de Deux-Montagnes (2016), elles peuvent également cibler des actions relatives à l'agriculture urbaine dans leur PDZA, car cette activité est complémentaire à celle pratiquée en zone agricole et elle participe à la sensibilisation de la population aux réalités agricoles.

La CMM salue l'adoption par plusieurs organisations municipales du Grand Montréal ces dernières années de plans d'agriculture urbaine et de plans de communauté nourricière. On trouve également plusieurs initiatives inspirantes à l'extérieur de la CMM, telles que la démarche de la Ville de Gatineau qui, avant d'intégrer l'agriculture urbaine à son schéma d'aménagement révisé, a dressé un inventaire des sites propices au déploiement de projets d'agriculture urbaine sur son territoire.

Le MAMH et le MAPAQ ont publié en 2020 un Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable<sup>76</sup> portant spécifiquement sur l'agriculture urbaine. Le MAPAQ a également publié un Guide de l'agriculture urbaine<sup>77</sup> ainsi qu'un Guide pour l'élaboration d'un plan de développement d'une communauté nourricière<sup>78</sup>. Ces guides sont des références tout indiquées pour appuyer les organisations municipales à intégrer l'agriculture urbaine à leurs documents de planification.



<sup>76</sup> Fontaine, N., S. Jouis, A. Martin, F. Otis. *L'agriculture urbaine, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable*, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, coll. « Planification territoriale et développement durable », 2020.

<sup>77</sup> MAPAQ. *Guide de l'agriculture urbaine. Pour une agriculture proche des citoyens*, Québec, 2021.

<sup>78</sup> MAPAQ. *Guide pour l'élaboration d'un plan de développement d'une communauté nourricière*, Québec, 2022.

## Objectif 1.5

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

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.

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

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

La rénovation, le redéveloppement ou la construction de nouvelles installations d'intérêt métropolitain devrait conjuguer à la fois la durabilité, la fonctionnalité et l'esthétisme en intégrant le plus possible les principes directeurs de la qualité architecturale tels que préconisés dans le cadre de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire.

Les installations qui sont d'intérêt métropolitain se distinguent aussi par un seuil minimal de capacité. De plus, les installations comprennent également les parcs métropolitains reconnus par la CMM. Enfin, dans le but de déterminer les installations d'intérêt métropolitain, leur spécialisation et leur rayonnement à l'échelle du Grand Montréal sont pris en compte.

## Critère 1.5.1

### Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les installations d'intérêt métropolitain qui répondent aux critères suivants :

#### Installations de santé

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

#### Installations d'éducation

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



### Installations sportives, culturelles et touristiques

- Les équipements sportifs d'excellence comprenant une capacité de 500 sièges et plus et qui accueillent des compétitions nationales et internationales;
- Les salles ou les complexes de diffusion pluridisciplinaires ou spécialisés comprenant une capacité de 650 sièges et plus;
- Les musées ou les centres d'exposition d'une superficie de 1 000 m<sup>2</sup> et plus, excluant les salles de spectacle;
- Les parcs d'attractions 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 m<sup>2</sup> et plus.

### Parcs métropolitains

- Les ensembles structurants identifiés par la CMM formant un réseau de parcs permettant l'atteinte des objectifs en matière de conservation et d'accessibilité aux milieux naturels.

#### Critère 1.5.2

#### Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les installations d'intérêt métropolitain projetées.

À ce sujet, 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 actif et collectif, loin des zones dangereuses, près des secteurs urbanisés existants et non pas en périphérie. Cette localisation optimale permet d'éviter l'éparpillement de l'habitat et des activités et maximise les retombées des investissements publics<sup>79</sup>.

Les installations d'intérêt métropolitain projetées autres que les parcs métropolitains, répondant au critère 1.5.1, doivent être localisées :

- Dans le périmètre d'urbanisation, à proximité des secteurs urbanisés existants;
- Prioritairement à l'intérieur ou à proximité de secteurs desservis par les réseaux de transport collectif et facilement accessible en transport actif;
- Prioritairement dans les secteurs PIAT, les principaux centres urbains ou les secteurs centraux définis au SAR tels que les pôles structurants ou multifonctionnels;
- En tenant compte des contraintes naturelles et anthropiques.

Toutefois, dans le cas d'un changement d'usage d'un bâtiment existant situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en une installation d'intérêt métropolitain, cette nouvelle installation pourra respecter des critères de localisation différents énumérés précédemment pourvu qu'elle soit desservie par le transport collectif.

<sup>79</sup> MAMH (2018). *La prise de décision en urbanisme : Planification des infrastructures et des équipements - Outils de planification - Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (gouv.qc.ca)*

## Objectif 1.6

### Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC

Les contraintes majeures sur certaines parties du territoire peuvent générer des préoccupations en lien avec la sécurité civile, la santé publique ou le bien-être général de la population. Ces contraintes peuvent être de types naturelles (inondations, zones potentiellement exposées aux glissements de terrain) ou rattachées aux activités humaines (réseaux ferroviaire, routier ou pipelinier). Leur présence est incompatible avec certains usages ou types d'occupation du territoire, selon le cas. En parallèle, les risques liés aux incidents climatiques sont de mieux en mieux connus, et devront également être pris en compte afin que les milieux de vie puissent demeurer sains et sécuritaires. La vulnérabilité de la population doit être réduite par des aménagements plus résilients, surtout dans un contexte où le nombre de logements continuera à s'accroître dans la région métropolitaine.

Un environnement sain et sécuritaire constitue une des conditions de base à la compétitivité et à l'attractivité de la région. La prise en compte des différents risques dans l'aménagement du territoire assure ainsi un arrimage au niveau de la phase « prévention » du processus de sécurité civile.

La réduction des risques s'appuie sur une connaissance des aléas potentiels, des zones qui y seront exposées et des niveaux de vulnérabilité territoriale, sociale, économique et environnementale de ces zones. Les décisions prises en matière d'aménagement du territoire peuvent contribuer à réduire ou à amplifier le niveau de risque en modifiant les niveaux d'exposition ou de vulnérabilité.

#### Encadré 12 – Comprendre les risques

Le risque est le résultat de l'interaction entre un aléa et la vulnérabilité des éléments qui sont exposés à l'aléa.

« En misant sur l'aléa et la vulnérabilité, cette conception du risque favorise la compréhension des causes à l'origine des risques et l'identification des mesures les plus efficaces permettant d'en réduire l'importance. Dans plusieurs situations, les possibilités de réduire les risques reposent essentiellement sur la diminution de la vulnérabilité. Nul ne peut réduire les probabilités d'occurrence d'un séisme ou limiter son intensité. Une communauté désireuse de réduire les risques associés à un tremblement de terre devra inévitablement travailler à réduire sa vulnérabilité, notamment par une meilleure sensibilisation du public ou par l'établissement de normes de construction offrant une plus grande résistance des bâtiments aux séismes ».

Source : Ministère de la Sécurité civile. [Concepts de base en sécurité civile](#), 20 p.

La nature et l'ampleur des contraintes sont toujours en évolution. Les contraintes naturelles issues notamment du contexte géomorphologique du territoire, des aléas climatiques, ainsi que des contraintes anthropiques comme le transport des matières dangereuses et la proximité de l'industrie lourde à d'autres types d'activités génèrent des risques pour la santé publique<sup>80</sup>. L'exposition à ces risques génère également des nuisances pour la population de même que des enjeux sociaux, environnementaux et économiques.

<sup>80</sup> CMM (2021). *Aménagement du territoire et enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie*, rapport final. Commission de l'aménagement, 59 p.



Le développement des connaissances relatives aux risques associés aux diverses problématiques de sécurité civile confirme l'importance d'informer les citoyens de la localisation de ces risques et d'aménager le territoire en tenant compte de leurs attentes et besoins. La communication devrait permettre de mieux comprendre le risque à la santé, les moyens de protection, les interventions des autorités et les sources d'informations complémentaires<sup>81</sup>. L'exposition au risque génère des préjudices pour la population aux niveaux économique, social, urbanistique et environnemental.

Certains objectifs de l'orientation 3 du PMAD visent à réduire la vulnérabilité aux événements et incidents climatiques, tout en bonifiant les moyens de protection environnementale. Ces objectifs traitent de la conservation essentielle des milieux naturels, de l'augmentation de la canopée, de la gestion des zones inondables et de la résilience du territoire en matière de gestion des îlots de chaleur et de l'eau.

Le territoire métropolitain est composé en grande partie d'un archipel. Les cours d'eau et les milieux naturels qui les bordent traversent de nombreuses municipalités de la région et interconnectent la population. Cette réalité rend notre région à la fois attractive et vulnérable aux inondations. C'est dans ce contexte que la CMM contribue à la phase « préparation » en matière de gestion des risques liés aux inondations, en fournissant une cartographie à jour des risques d'inondation pour l'ensemble des cours d'eau métropolitains. Ces cartes font partie intégrante du PMAD, conformément aux attentes gouvernementales à l'égard de la CMM<sup>82</sup>.

En parallèle aux efforts déployés en matière d'aménagement du territoire, les instances municipales doivent faire état de la nature des risques de sinistre majeur auxquels le territoire est exposé, tout en identifiant la source et les conséquences prévisibles d'un sinistre majeur lié à chaque risque, ainsi que les ressources à la disposition des autorités en cas d'intervention. Le *Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre*<sup>83</sup> (RLRQ, c. S-2.3, r.3) oblige toutes les municipalités du Québec à se doter d'un plan municipal de sécurité civile, sans quoi une municipalité pourrait ne pas être admissible au programme général d'indemnisation et d'aide financière aux sinistrés.

Afin de contribuer à cet effort, la CMM a déposé, en décembre 2019, le *Plan particulier d'intervention – Eau potable : Pour une coordination intermunicipale*<sup>84</sup> et a demandé aux municipalités de la CMM de l'intégrer dans leurs mesures de sécurité civile.

La CMM encourage les autorités régionales en sécurité civile à adopter une approche similaire à l'égard des autres aléas pouvant mettre la population à risque. Les collaborations et échanges avec les acteurs de l'aménagement du territoire, de la sécurité publique et de la santé publique demeurent pertinents, voire essentiels, afin de continuer de veiller sur la sécurité de nos collectivités.

<sup>81</sup> INSPQ (2018). *La communication des risques à la santé – résumé*, 4 p.

<sup>82</sup> Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal* 2001-2021, 171 p.

<sup>83</sup> *Règlement sur les procédures d'alerte et de mobilisation et les moyens de secours minimaux pour protéger la sécurité des personnes et des biens en cas de sinistre* (chapitre S-2.3, r.3)

<sup>84</sup> CMM (novembre 2019). *Plan particulier – Eau potable : Pour une coordination intermunicipale*.



### Critère 1.6.1

#### Identification des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain

Les zones potentiellement exposées aux glissements de terrain génèrent des préoccupations en termes de sécurité civile et des contraintes pour l'aménagement du territoire. La collaboration des MRC et des agglomérations est requise afin que les outils de planification régionaux et locaux prennent en compte ces risques et assurent une harmonisation du cadre réglementaire pour la sécurité des personnes et des biens. En 2016, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) a publié un cadre normatif à l'intention des MRC<sup>85</sup> ainsi qu'un guide traitant de son application<sup>86</sup> pour faciliter cette harmonisation et le respect de l'orientation gouvernementale visant à prévenir les sinistres et à réduire les risques par la prise en compte des zones de contraintes relatives aux zones potentiellement exposées aux glissements de terrain dans la planification de l'aménagement du territoire et le contrôle de l'utilisation du sol.

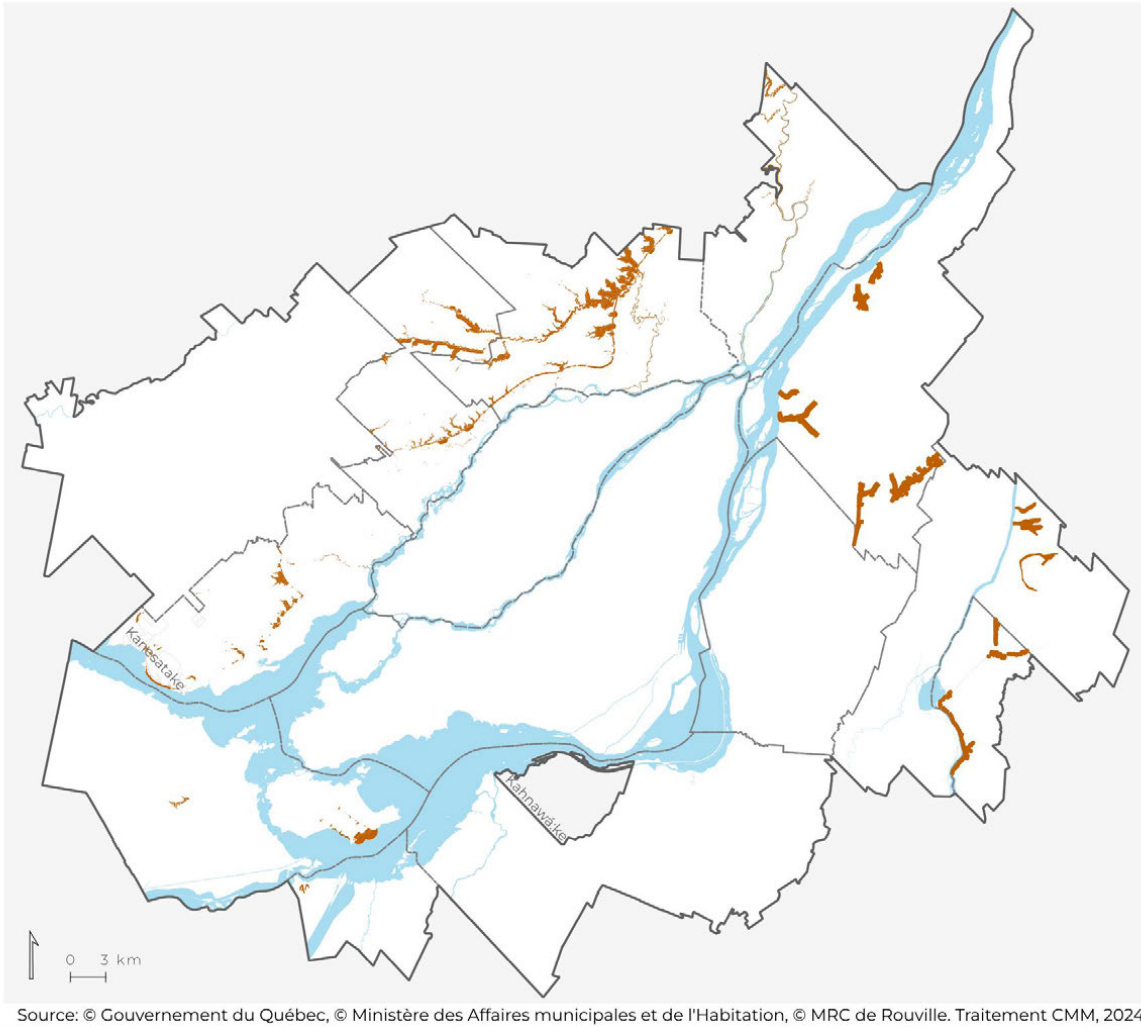
La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD la cartographie des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain.



<sup>85</sup> Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (2016). Cadre normatif pour le contrôle de l'utilisation du sol dans les zones de contraintes relatives aux glissements de terrain dans les dépôts meubles, tableau 1.1, p 14.

<sup>86</sup> Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (2016). Guide d'application du cadre normatif pour le contrôle de l'utilisation du sol dans les zones de contraintes, 28 p.

## Carte 12 – Contraintes géomorphologiques



Source: © Gouvernement du Québec, © Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, © MRC de Rouville. Traitement CMM, 2024.

**Zone potentiellement exposée aux glissements de terrain**



--- Limite MRC

### Critère 1.6.2 Identification des risques d'inondation

L'identification des zones inondables constitue un objectif important pour le maintien de la qualité des cours d'eau et pour la sécurité des personnes et des biens.

Les inondations de 2017 ont été l'occasion d'une prise de conscience dans le Grand Montréal relativement au caractère vétuste et à l'incohérence des différentes évaluations de l'exposition aux inondations en eau libre sur le territoire. Conséquemment, la CMM a mis sur pied le Bureau de projet de gestion des risques d'inondation (BPGRI) afin de réunir et de pérenniser une expertise de pointe dans le domaine et de produire les connaissances nécessaires à une meilleure gestion des zones inondables.



Dans le cadre du Plan de protection du territoire face aux inondations (PPTFI), le gouvernement du Québec a mandaté la CMM afin de produire la cartographie des zones inondables pour plusieurs cours d'eau du territoire métropolitain : fleuve Saint-Laurent, lac des Deux Montagnes, rivière des Prairies, rivière des Mille Îles, rivière Richelieu, rivière Saint-Jacques, rivière Saint-Régis, rivière Saint-Pierre, rivière L'Assomption, rivière L'Achigan, rivière Châteauguay, rivière Mascouche et rivière aux Chiens (voir Carte 13).

En plus, en partenariat avec plusieurs municipalités, MRC et ministères, le BPGRI réalise d'autres travaux qui visent le suivi et la prévision des niveaux dans les cours d'eau, afin d'informer la population et les instances publiques impliquées dans la gestion des inondations de l'état des cours d'eau en tout temps, et, plus particulièrement, en période de crue. La réalisation de projets pilotes de caractérisation du risque dans les municipalités vulnérables aux inondations est également menée par la CMM.

Parallèlement, le gouvernement du Québec a entrepris la réforme de l'encadrement réglementaire relatif à l'aménagement du territoire en zone inondable. Ce dernier s'appliquera en fonction d'une cartographie produite sous la responsabilité du ministre de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), cette responsabilité pouvant être déléguée à différentes organisations municipales, notamment la CMM. La diffusion de la cartographie des zones inondables à venir afin de la rendre applicable se fera via la Gazette officielle du gouvernement du Québec.

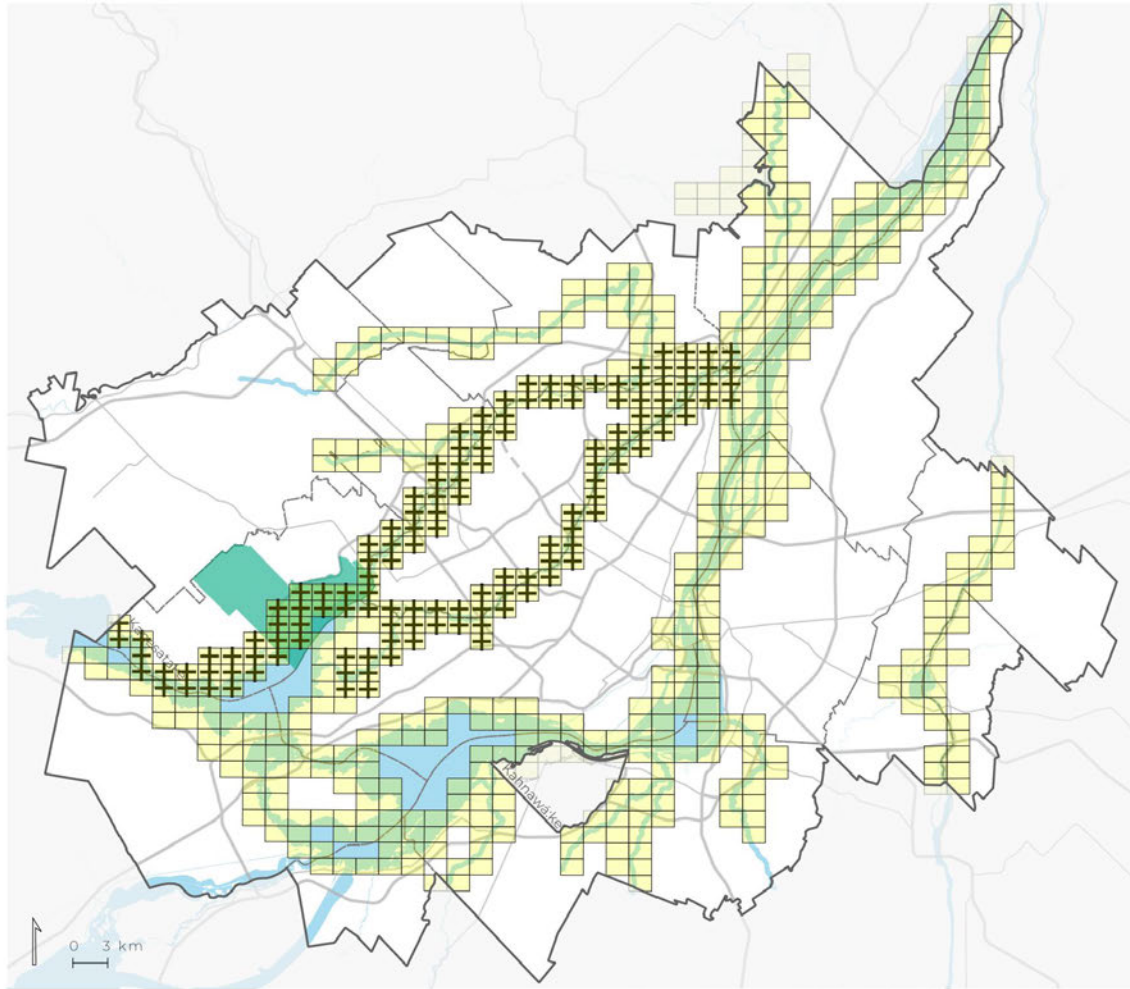
Entretiens, le gouvernement du Québec a adopté une réglementation transitoire sur la gestion des zones inondables. Cette dernière s'applique sur les cartes de zones inondables ou sur les cotes d'inondation approuvées avant le 25 mars 2021.

Dans ce contexte, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la cartographie des zones inondables produite par la CMM et approuvée par le gouvernement du Québec antérieurement au 25 mars 2021 (Annexe 3), ainsi que toutes autres cartes produites sous la responsabilité du MELCCFP en vigueur.

Particulièrement, la CMM demande à la MRC de Deux-Montagnes de reproduire à son schéma les mentions particulières concernant le territoire des municipalités de Pointe-Calumet, de Saint-Joseph-du-Lac, de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et de Deux-Montagnes, conformément à l'approbation reçue dans le cadre de la mise à jour de son schéma d'aménagement.



**Carte 13 - Cartographie des risques d'inondation**



Source : © Adresses Québec, © CMM. Traitement : CMM, 2024.



**Critère 1.6.3**  
**Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC**

Les problématiques liées aux catastrophes possibles d'ordre technologique doivent être prises en compte dans la planification métropolitaine, afin d'identifier les risques dont l'aire de contrainte chevauche plusieurs MRC et qui pourraient nécessiter une harmonisation des mesures de protection dans un objectif de sécurité civile et de santé publique. Le PMAD identifie le réseau routier et le réseau ferroviaire comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population.



Ces réseaux de transport génèrent également des nuisances acoustiques, soit du bruit et des vibrations, et ce, particulièrement au niveau des récepteurs sensibles comme les milieux de vie et certains usages institutionnels. Les nuisances acoustiques peuvent représenter un enjeu important pour la santé et la qualité de vie de la population affectée. Considérant que les réseaux routiers et ferroviaires servent au transport de marchandises dangereuses et qu'ils sont également source d'émissions polluantes, leurs abords doivent donc faire l'objet d'un aménagement qui prend en compte ces risques.

En 2014, la CMM a produit un document intitulé *Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires*<sup>87</sup>, dans le but de contribuer à l'atténuation des risques et des nuisances reliés aux activités ferroviaires lorsqu'il s'agit de planifier certains usages. La prise en compte de la sensibilité des usages dans la gestion des risques se traduit notamment par l'imposition de distances séparatrices et de moyens de mitigation, en fonction de la classification de l'installation ferroviaire à proximité. Cette classification est établie en fonction du volume type et de la vitesse maximale permise sur chaque voie.

En ce qui a trait à la diminution des nuisances à proximité du réseau ferroviaire, les mesures ou niveaux acceptables suggérés proviennent des travaux réalisés par la commission de l'aménagement de la CMM, notamment à partir du document intitulé *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*<sup>88</sup>, produit pour la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC).

Pour sa part, le ministère des Transports du Québec (MTQ) diffuse depuis 1998 sa *Politique sur le bruit routier*<sup>89</sup>, demandant aux MRC de prendre en considération la problématique des transports dans l'aménagement du territoire. La prise en compte du bruit environnemental<sup>90 et 91</sup> est pertinente à toutes les échelles de planification, puisqu'elle soutient la qualité de vie dans les différents milieux.

Par ailleurs, la CMM reconnaît que le REM est susceptible d'occasionner des impacts potentiels aux abords de son infrastructure. En tant que mode de transport guidé de passagers sur rail sans passages à niveau, il génère certains risques d'exposition aux nuisances. Les nouveaux aménagements aux abords de ce réseau, tout comme ceux des autres voies ferrées dédiées au transport des passagers, doivent faire l'objet d'une prise en compte de ces risques d'exposition aux nuisances et de les mitiger.

---

<sup>87</sup> CMM (2014). [Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires](#), 22 p.

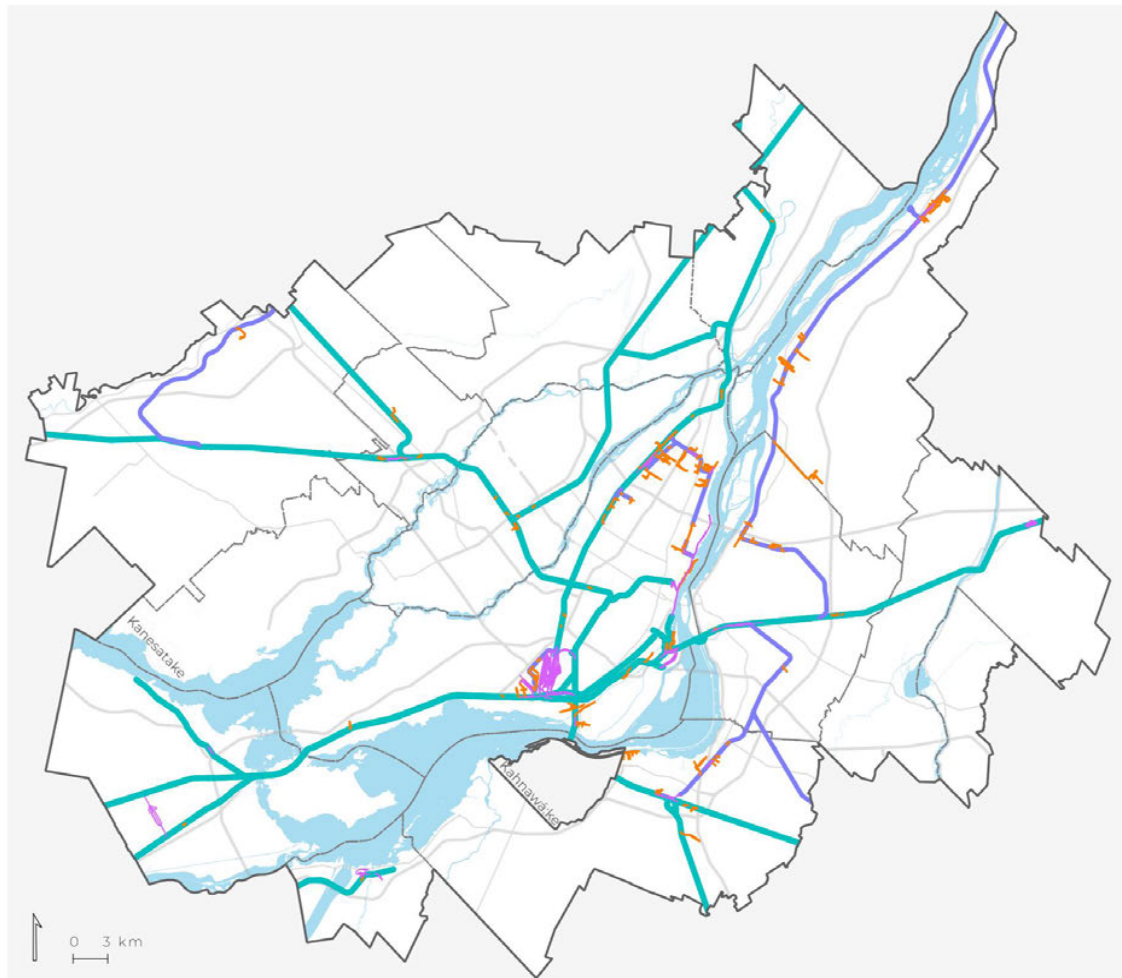
<sup>88</sup> FCM et ACFC (2013). [Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires](#), 112 p.

<sup>89</sup> MTQ (1998). [Politique sur le bruit routier](#), 13 p.

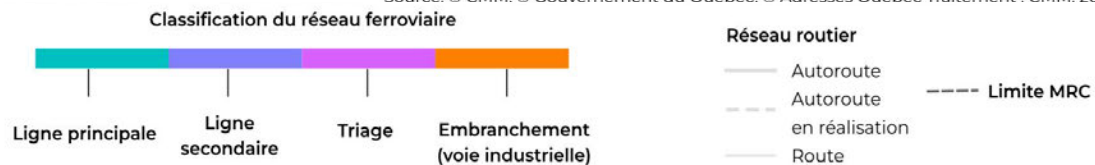
<sup>90</sup> Vivre en Ville (2020). [Gestion intégrée du bruit environnemental](#)

<sup>91</sup> INSPQ (2018). [Un nouveau guide pour prévenir les effets du bruit environnemental](#)

**Carte 14 – Classification du réseau ferroviaire**



Source: © CMM. © Gouvernement du Québec. © Adresses Québec Traitement : CMM. 2024.



Les pipelines présents sur le territoire métropolitain servant au transport de sources d'énergie sous forme gazeuse ou liquide constituent aussi des contraintes anthropiques devant être considérées dans la planification du territoire. En septembre 2018, le Groupe de travail métropolitain sur les mesures additionnelles pour assurer l'alimentation en eau potable en cas de déversement de produits pétroliers a déposé son rapport au conseil de la CMM. Une des suites de ces travaux a été la préparation du Plan particulier d'intervention – Eau potable : Pour une coordination intermunicipale<sup>92</sup> (PPI) grâce à l'expertise de deux comités regroupant plus de 50 acteurs du territoire métropolitain (intervenants municipaux en sécurité civile, partenaires gouvernementaux et représentants des sociétés exploitant des

<sup>92</sup> CMM (2019). Plan particulier d'intervention – Eau potable : Pour une coordination intermunicipale, 74 p.

oléoducs). Ce PPI peut être activé pour tout aléa ou situation générant une pénurie d'eau potable affectant plusieurs municipalités simultanément. Basé sur les quatre dimensions de la sécurité civile, soit la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement, le PPI propose un cadre de priorisation et de coordination sur le territoire des municipalités affectées par un aléa majeur affectant la capacité de produire ou de distribuer de l'eau potable à la population.

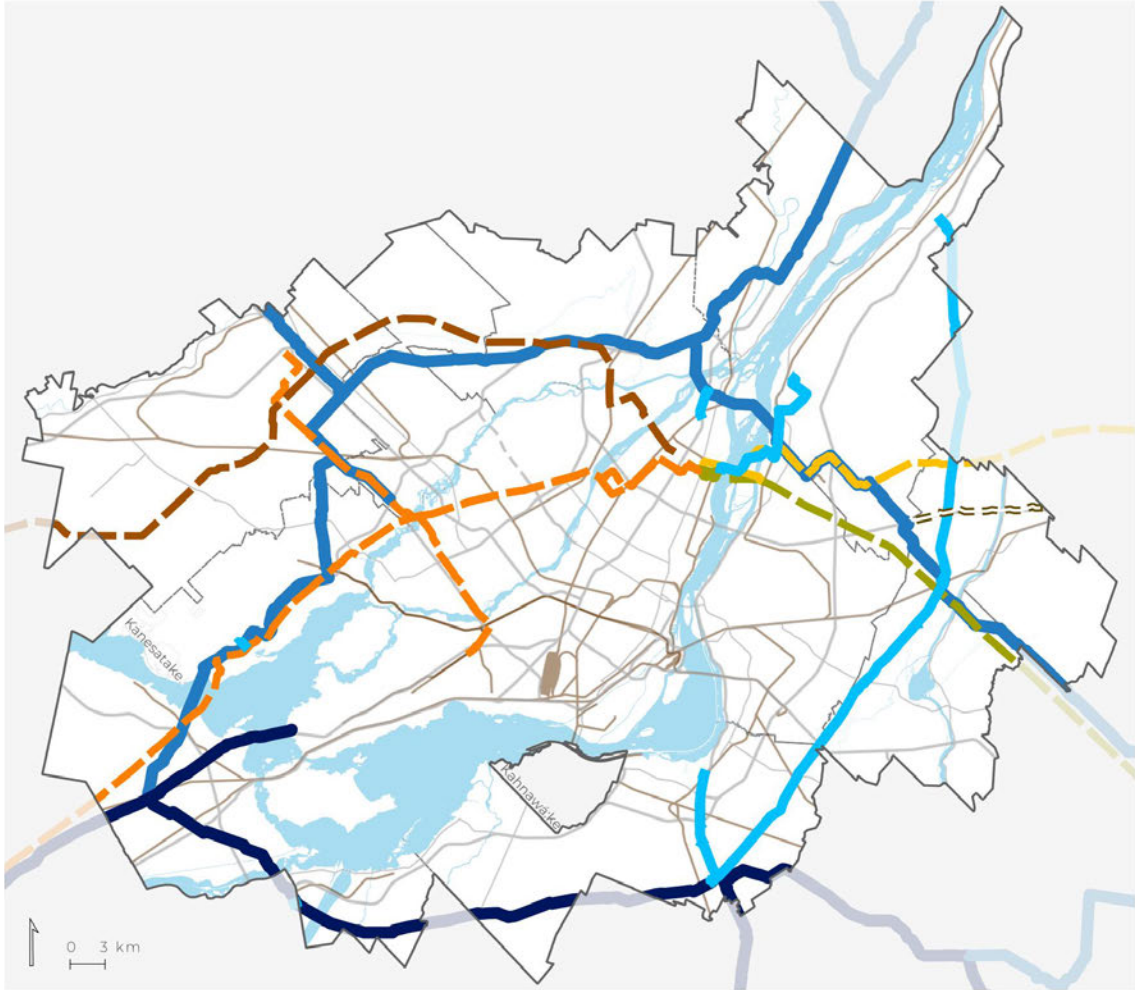
Les réseaux pipeliniers sont constitués d'oléoducs et de gazoducs. Ils doivent être pris en compte lors de la planification d'une intensification ou d'une modification des activités à proximité. À cet égard, Énergir a publié un guide des bonnes pratiques<sup>93</sup> à l'intention des élu-es et des professionnel-les. De plus, la Régie de l'énergie du Canada réglemente<sup>94</sup> une bande de 30 mètres de largeur de part et d'autre des emprises contenant certaines de ces conduites. Certaines activités projetées dans ces bandes tampons nécessitent un consentement écrit obtenu de la part de la société pipelinère concernée, préalablement à toute intervention. La CMM encourage les MRC et les agglomérations à travailler de concert avec les compagnies pipelinères lors de la révision de ces documents de planification pour obtenir leurs recommandations, lorsque les modifications portent sur une partie du corridor s'étendant de 200 mètres de part et d'autre de ces pipelines.



<sup>93</sup> [https://energir.com/files/energir\\_common/Guide-Amenagement-du-territoire.pdf](https://energir.com/files/energir_common/Guide-Amenagement-du-territoire.pdf)

<sup>94</sup> <https://www.cer-rec.gc.ca/fr/securite-environnement/prevention-dommages/reglements-prevention-dommages-pipelines-quil-faut-savoir/#:~:text=Les%20r%C3%A8glements%20sur%20la%20pr%C3%A9vention,des%20travaux%20dans%20cette%20zone>

Carte 15 – Contraintes anthropiques majeures



Source: © TC Énergie, © Énergir, © CMM, © Gouvernement du Québec. Traitement CMM, 2024.

Réseaux d'oléoducs		Réseaux de gazoduc		Réseau routier	
<b>En service</b>	<b>Désaffecté</b>			— autoroute	— Chemin de fer
Enbridge	Esso	TC Énergie (TransCanada)		--- Autoroute en réalisation	--- Limite MRC
Trans-Nord		TQM / TC Énergie		— Route	
Énergie Valero Inc.		Énergie			
Portland Montréal					





La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD la cartographie relative aux contraintes anthropiques majeures pouvant affecter la santé et la sécurité civile et le bien-être général, et d'inclure un objectif portant sur l'accroissement de la compatibilité des usages à proximité de ces réseaux.

La CMM demande également aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD des mesures de mise en œuvre permettant d'accroître cette compatibilité, notamment dans la localisation des affectations de nature résidentielle et institutionnelle. Les MRC doivent opter pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter à partir des contraintes anthropiques majeures, soit les réseaux routier, ferroviaire et pipeliniers, et des conditions permettant de réduire ces distances en fonction des connaissances disponibles relativement au territoire affecté par ces contraintes et des pratiques connues en matière de compatibilité des usages et de réduction des risques.

En complément, les MRC et les agglomérations peuvent encourager les municipalités à intégrer le PPI – Eau potable aux plans municipaux de sécurité civile respectifs, tout en promouvant son intégration au niveau de la planification des mesures d'urgence des municipalités locales.

La CMM invite les MRC et les agglomérations à identifier les autres sources fixes génératrices de risques majeurs présentes sur leur territoire selon la disponibilité des données et la réalité de leur milieu.

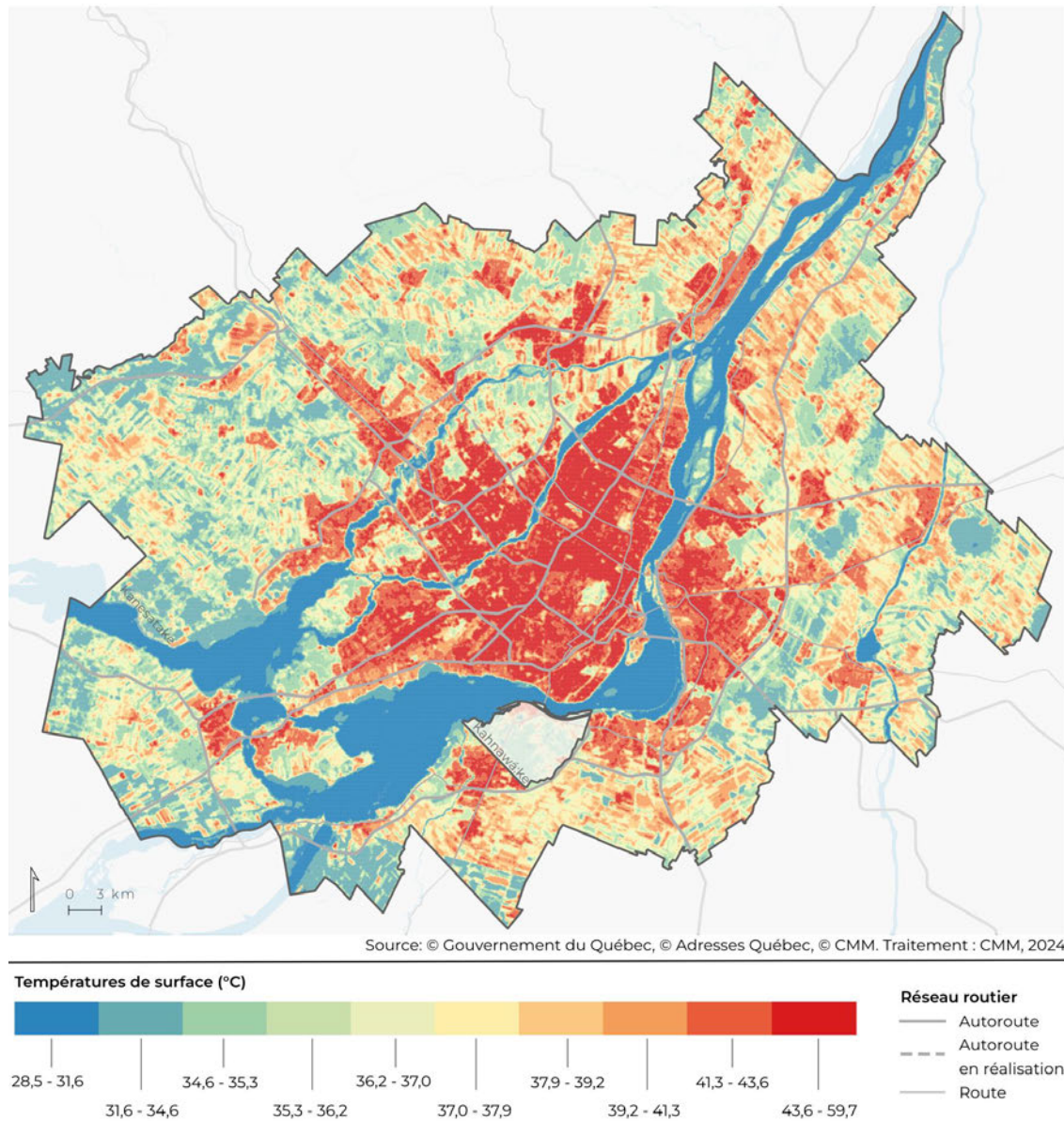
#### **Critère 1.6.4**

#### **Identification des risques associés aux incidents climatiques et accroissement de la résilience des aménagements**

Dans le contexte où les incidents climatiques sont appelés à s'intensifier en amplitude et en fréquence, il est primordial de mieux comprendre les vulnérabilités de notre territoire afin de mieux anticiper et ainsi réduire les conséquences de ces incidents climatiques. Or, étant donné que les différents facteurs sociaux, territoriaux et environnementaux contribuant à exacerber notre vulnérabilité peuvent généralement être évalués en fonction de différentes zones géographiques, il est essentiel de cartographier ceux-ci afin d'obtenir un portrait des zones où les impacts des changements climatiques seront les plus importants. Cet exercice a déjà été amorcé avec la cartographie des zones inondables et il est impératif de poursuivre dans cette même lignée avec les autres aléas climatiques afin d'œuvrer pour un avenir viable.

En raison de l'historique de développement du territoire métropolitain, certains aménagements actuels sont plus sensibles que d'autres face à des événements climatiques extrêmes, tels que des pluies abondantes, des chaleurs accablantes, du verglas ou des vents violents. Cette sensibilité territoriale accroît l'ampleur des impacts lorsque le territoire est exposé à un aléa climatique. Par exemple, on mesurera une température plus élevée dans un secteur fortement minéralisé et dépourvu de végétation que dans un espace vert. Cette influence de l'aménagement sur la température ressentie lors des vagues de chaleur est illustrée à la Carte 16. On y voit que, à un instant donné d'une journée estivale de 2022 où les stations météorologiques ont enregistré une température atteignant plus de 30°C, un écart de températures significatif a été mesuré à la surface des différentes portions du territoire métropolitain.

**Carte 16 - Température mesurée à la surface lors d'une journée chaude d'été en 2022**



De telles données permettent de déterminer où sont situés les îlots de chaleur et les îlots de fraîcheur sur le territoire. C'est d'ailleurs en analysant des températures de surface que l'INSPQ, de même que certaines agglomérations et MRC, ont développé une cartographie des îlots de chaleur propre à leur territoire.

L'aménagement du territoire n'influence pas à lui seul le risque d'être lourdement affecté ou non par un aléa climatique donné puisque la vulnérabilité face aux incidents climatiques – et donc le risque d'être lourdement impacté – est également tributaire de la sensibilité sociale du milieu.



Une cartographie de la vulnérabilité du territoire face aux aléas climatiques intégrant les facteurs de sensibilité territoriale et sociale constitue un important jalon d'une démarche d'adaptation aux changements climatiques puisqu'elle permet d'identifier les secteurs les plus à risque où il est prioritaire d'agir afin de ne pas accroître la vulnérabilité où cette dernière est déjà préoccupante.

Afin de mettre en œuvre des moyens au niveau de l'aménagement du territoire qui prennent compte de cette vulnérabilité et visent à la réduire, les MRC et les agglomérations doivent s'appuyer sur une cartographie récente de la vulnérabilité de leur territoire, dont la source ou la méthodologie est scientifiquement défendable.

### Encadré 13 – Les îlots de chaleur

Un îlot de chaleur est un secteur où les températures sont plus élevées que dans les secteurs environnants. La température peut être jusqu'à 12°C plus élevée dans les concentrations urbaines par rapport aux zones rurales. Il est le résultat des choix d'aménagement des milieux de vie, notamment la minéralisation et l'imperméabilisation des surfaces. Cet enjeu local est préoccupant pour les villes puisqu'il entraîne de nombreuses conséquences néfastes, entre autres sur la santé de la population, particulièrement des groupes plus vulnérables comme les aînés, les personnes atteintes de maladies chroniques ou celles à faible niveau socioéconomique<sup>95</sup>. Par ailleurs, dû à l'imperméabilisation de ces zones, la gestion des eaux pluviales peut être problématique en raison du ruissellement excessif, ce qui pourrait se traduire par une vulnérabilité majeure face aux pluies abondantes.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD :

- Une cartographie de vulnérabilité aux vagues de chaleur;
- Des mesures de mise en œuvre visant à diminuer la vulnérabilité du territoire au vague de chaleur, par exemple, par la déminéralisation ou le verdissement.

L'adaptation et la résilience sont deux actions interdépendantes aux impacts des changements climatiques au profit de la population, l'environnement naturel, l'environnement bâti et les activités socioéconomiques.

L'adaptation aux changements climatiques est le processus par lequel les communautés et les écosystèmes s'ajustent aux changements du climat et aux effets associés afin de limiter les conséquences négatives et de profiter des bénéfices potentiels.

La résilience est la capacité de résistance d'un système socioécologique face à une perturbation ou un événement dangereux, permettant à celui-ci d'y répondre ou de se réorganiser de façon à conserver sa fonction essentielle, son identité et sa structure, tout en gardant ses facultés d'adaptation, d'apprentissage et de transformation<sup>96</sup>.

<sup>95</sup> Vivre en Ville (2013). Site Internet « [Îlot de chaleur urbain](#) », Collectivitesviables.org.

<sup>96</sup> GIEC (2007). [Quatrième rapport d'évaluation du GIEC, Annexe II, Glossaire](#), 201 p.

L'aménagement du territoire peut constituer un puissant levier pour lutter contre les changements climatiques et leurs incidences. Parce qu'elles disposent d'importants pouvoirs et outils de planification du territoire, les MRC et les agglomérations jouent un rôle de premier plan dans l'action climatique. Les adaptations apportées au cadre bâti ne sont pas des moyens de création ou de restauration de milieux naturels proprement dites, mais elles peuvent réduire la vulnérabilité du territoire aux changements climatiques, et même également contribuer à la protection de la biodiversité en milieu urbain.

L'approche de la Zéro artificialisation nette (ZAN) cherche à nous faire œuvrer en ce sens et recèle un important potentiel en fait d'adaptation climatique. Elle consiste à réduire au maximum l'extension de l'urbanisation en limitant les constructions dans les espaces naturels ou agricoles et, lorsque c'est impossible, en rendant à la nature l'équivalent des superficies consommées par le biais d'un projet de compensation engendrant un bilan neutre de l'artificialisation du territoire.

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à intégrer à leur SAD des mesures de mise en œuvre visant à accroître la résilience des aménagements aux changements climatiques, découlant d'une démarche structurée d'adaptation aux changements climatiques à l'échelle de chaque MRC et agglomération, incluant par exemple et sans s'y limiter :

- L'identification des aléas climatiques et des secteurs géographiques de la MRC et de l'agglomération considérés comme étant vulnérables face à chaque aléa;
- L'intégration d'exigences dans les nouveaux aménagements et les réaménagements concernant le taux de perméabilité des sols, la rétention des eaux de surface, le verdissement des toits des bâtiments et la localisation des stationnements en souterrain plutôt qu'en surface;
- La réalisation d'aménagements publics qui améliorent la captation et la rétention des eaux de surface (parcs ou places inondables, noues végétalisées, bassins de rétention, etc.);
- La facilitation de la déminéralisation des surfaces au profit du verdissement et l'emploi de matériaux avec de forts albédos, dans le domaine public et privé;
- La plantation d'arbres dans les secteurs vulnérables dont les îlots de chaleur et les zones inondables, entre autres;
- La protection des zones de recharge des aquifères.

En parallèle, la cible identifiée au PMAD visant à augmenter la canopée à 35 % d'ici 2046 sur le territoire métropolitain peut constituer un des moyens principaux pour contrer les effets néfastes des îlots de chaleur et les risques d'inondation, particulièrement si les gains en canopée sont dirigés dans les secteurs vulnérables à ces aléas.



# UN GRAND MONTRÉAL

avec des réseaux et des  
équipements de transport  
structurant soutenant la  
mobilité durable

ORIENTATION 2



## ORIENTATION 2

### UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT STRUCTURANT SOUTENANT LA MOBILITÉ DURABLE

Les réseaux de transport sont essentiels au fonctionnement des régions métropolitaines puisqu'ils assurent la mobilité des personnes et des biens entre les différentes parties du territoire et en permettant les échanges avec l'extérieur de celles-ci. Ils contribuent à la vitalité économique, sociale et culturelle du Grand Montréal. Les modes de déplacements plus durables, tels les transports actifs et collectifs ainsi que tous les autres outils de mobilité alternative (vélopartage, navette fluviale, autopartage, covoiturage, taxi, etc.) contribuent à réduire notre dépendance à l'auto solo tout en ayant des bénéfices sur la qualité de vie et la santé de la population. En plus de réduire les émissions de GES et d'améliorer la qualité de l'air, ils contribuent à réduire le bruit et les risques d'accident ainsi qu'à promouvoir un mode de vie physiquement actif. Les transports actifs et collectifs sont aussi plus abordables et permettent aux ménages de diminuer leurs dépenses en matière de transport.

La priorisation des modes de déplacements actifs et la relance du transport collectif sont essentielles à l'atteinte des objectifs métropolitains en matière d'aménagement et de transport.

En matière de transport, le PMAD identifie 6 principes directeurs, soit :

- De soutenir le virage vers le transport actif et collectif en assurant une offre améliorée pour les déplacements des personnes;
- De réduire la dépendance aux carburants fossiles et à l'auto solo, principaux responsables des émissions de GES ainsi que de la pollution atmosphérique associée au transport routier;
- D'améliorer les conditions des déplacements intramétropolitains des personnes et des marchandises en privilégiant la mobilité durable et 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 plus efficaces des individus et des marchandises;
- De maintenir et de développer le rôle du Grand Montréal en tant que 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.

#### La gouvernance du transport collectif

L'orientation 2 du PMAD est cohérente avec les orientations et les projets du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), de l'ARTM et des autres organismes de transport collectif du Grand Montréal. Le gouvernement du Québec partage l'intérêt de la CMM quant aux enjeux actuels de lutte aux changements climatiques, d'optimisation de l'offre en transport actif et collectif ainsi que de la planification intégrée de l'aménagement et du transport.



Pour répondre à ces enjeux, le gouvernement a adopté, au cours des dernières années, plusieurs plans et politiques :

- La Politique de mobilité durable 2030 (2018) et son Plan d'action 2018-2023;
- Le Plan pour une économie verte 2030 (2020) et son Plan de mise en œuvre 2022-2027;
- La vision maritime Avantage Saint-Laurent (2021) et son Plan d'action 2020-2025;
- La Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) (2022) et son plan de mise en œuvre (2023);
- La Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028 (2023).

Ces plans et ces politiques renferment des objectifs ambitieux en matière de mobilité durable tels que celui de réduire de 95 % les émissions de GES (carboneutralité) d'ici 2050, de réduire de 40 % la consommation de pétrole, de réduire de 25 % le transport par camion, d'augmenter de 25 % le transport maritime et ferroviaire d'ici 2030 et d'interdire la vente d'autos et de camions légers à essence dès 2035. Les objectifs et les cibles à l'échelle métropolitaine sont fixés de manière à assurer une cohérence avec les objectifs gouvernementaux et à contribuer à leur atteinte.

À l'échelle métropolitaine, la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, sanctionnée en mai 2016, prévoit un nouveau partage des compétences en matière de transport collectif. Elle distingue, à cet effet, trois paliers de responsabilité, soit un palier politique, assumé par la CMM, un palier stratégique, qui relève de l'ARTM, ainsi qu'un volet opérationnel, dont s'occupent les organismes publics de transport en commun (OPTC).

La CMM établit des orientations métropolitaines et approuve :

- Le plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif, le programme décennal des immobilisations et la politique de financement de l'ARTM.
- Le plan stratégique organisationnel du Réseau de transport de Longueuil (RTL), de la Société de transport de Laval (STL), de la Société de transport de Montréal (STM) et d'exo (Réseau de transport métropolitain).
- Le programme décennal des immobilisations (PDI) d'exo.
- La partie du programme décennal d'immobilisations (PDI) de la STM spécifique au réseau du métro, de même que tout emprunt décrété par la STM pour ce réseau lorsque le terme de remboursement est de plus de cinq ans.

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'ARTM doit planifier, organiser, financer et promouvoir le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Elle s'est vu confier la compétence exclusive d'établir un Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur son territoire. Cette compétence en matière de planification s'exerce avec la collaboration du MTMD et de la CMM et tient compte du PMAD. Ce plan stratégique doit contenir une vision, sur une période d'au moins 10 ans, du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes en indiquant les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis. Il doit identifier les priorités, l'échéancier de réalisation des interventions et les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisations qui sont requises pour réaliser les interventions proposées.



Finalement, l'exploitation des réseaux de transport collectif sur le territoire est assurée par la STM, pour l'agglomération de Montréal ainsi que le réseau du métro s'étendant à Longueuil et à Laval, le RTL, pour l'agglomération de Longueuil, la STL, pour la Ville de Laval, et par exo, pour les municipalités des couronnes. Le Réseau express métropolitain (REM) est, quant à lui, administré par la CDPQ Infra.

En mai 2024, le gouvernement du Québec a déposé le projet de loi n°61, soit la *Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif*. Cette agence aura pour mission d'effectuer, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'analyse d'opportunité, la planification et la réalisation de projets complexes de transport collectif.

## Une mobilité qui doit appuyer la transition écologique

### Encadré 14 – L'approche Réduire-Transférer-Améliorer (RTA)

À l'instar du principe des 3RV – réduction, réutilisation, recyclage, valorisation – largement popularisé dans le secteur des matières résiduelles, l'approche « réduire, transférer, améliorer » (RTA) propose de repenser l'aménagement du territoire et la planification des transports en respectant, dans l'ordre, trois grands principes :

1. **Réduire** les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports.
2. **Transférer** les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport actif et collectif.
3. **Améliorer** l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité.

Adoptée par diverses instances au niveau international et préconisée par le gouvernement du Québec pour la mise en œuvre de la Politique de mobilité durable 2030, cette approche est donc une réponse à la fois aux objectifs de réduction des émissions de GES, de consommation d'énergie et de congestion routière.

La planification, l'optimisation et le développement des réseaux de transport terrestre doivent contribuer activement à la lutte contre les changements climatiques. Au Québec, le transport routier est le secteur où le plus de gains peuvent être faits en matière de réduction d'émissions de GES. En 2021, les émissions de GES attribuées au secteur du transport routier représentaient 31,2 % des émissions totales du Québec, soit 24,2 Mt éq. CO<sub>2</sub>. Non seulement il s'agit du plus grand émetteur en tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub>, mais il s'agit également d'un des seuls secteurs ayant connu une hausse d'émissions prononcée entre 1990 et 2021, soit 3,34 Mt éq. CO<sub>2</sub> (16,0 %) <sup>97</sup>.

En 2016, dans le Grand Montréal, le transport des personnes était responsable de 62 % des émissions de GES des transports terrestres <sup>98</sup>, alors que les 38 % restant étaient imputables au transport des marchandises. Il est à noter que les véhicules personnels représentaient à eux seuls 58 % des émissions de GES du secteur des transports. Les

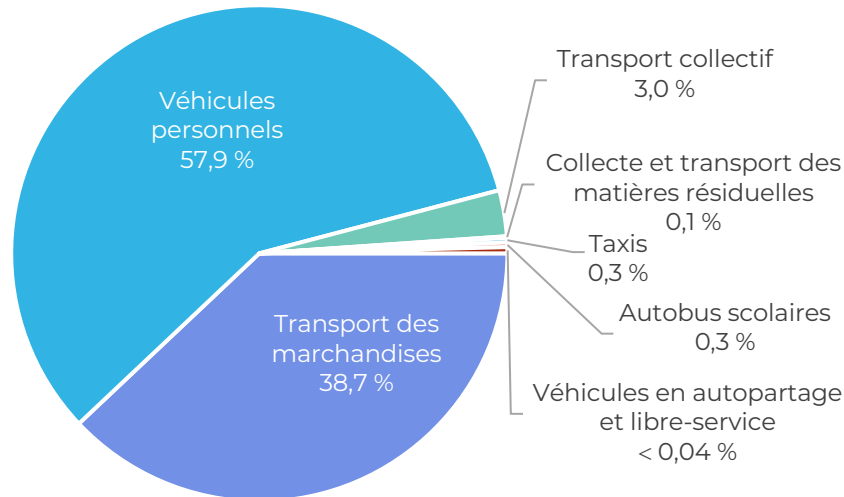
<sup>97</sup> MELCC. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2021 et leur évolution depuis 1990*, 2023, p.17.

<sup>98</sup> Le transport terrestre inclut le transport routier et le transport ferroviaire.



émissions de GES associées aux véhicules personnels sont fortement influencées par la combinaison des distances parcourues et les types de véhicules privilégiés (automobiles, camions légers, véhicules hybrides ou électriques, etc.)<sup>99</sup>.

**Graphique 23 - Émission de GES du secteur des transports terrestres sur le territoire de la CMM en 2016**



Source : Golder (pour le compte de l'ARTM et la CMM), *Quantification des gaz à effet de serre du secteur du transport terrestre de la région métropolitaine de Montréal*, 2019, 82 pages. Traitement : CMM, 2020.

La hausse du recours au transport actif pour les déplacements personnels permet de réduire les émissions globales de GES liées au secteur des transports. Les transports actifs représentent en effet les déplacements les plus durables, à zéro émission de GES et de pollution de l'air.

Selon l'étude sur *L'état du vélo au Québec en 2020*, une augmentation importante de l'usage du vélo comme mode de transport est observée depuis 20 ans<sup>100</sup>. En 2000, 20 % des cyclistes adultes québécois utilisaient occasionnellement ou quotidiennement le vélo comme mode de transport. En 2020, ce pourcentage est passé à 47 %. L'augmentation est encore plus élevée dans les villes où les aménagements cyclables se sont le plus développés. Ainsi, à Montréal, ce taux est passé de 25 % à 68 %, entre 2000 et 2020<sup>101</sup>. À Laval, ce taux était en 2020 à 43 % et à Longueuil, à 53 %<sup>102</sup>. Bien que la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail demeure modeste, elle est nettement plus élevée dans les secteurs denses et bien pourvus en voies cyclables et en rues avec circulation apaisée. L'utilisation du vélo tend également à se prolonger au-delà de la saison estivale. En 5 ans, la proportion de cyclistes qui utilise leur vélo même en hiver à Montréal est passée de 8,4 % en 2016-2017 à 13,6 % en 2020-2021, grâce en partie à l'accroissement du nombre de voies cyclables déneigées.

<sup>99</sup> Les camions légers comprennent les fourgonnettes, les camionnettes et les véhicules utilitaires sport (VUS) tandis que les autres transports routiers comprennent notamment les motocyclettes, les scooters, etc.

<sup>100</sup> Vélo Québec. *L'état du vélo au Québec en 2020*, 2021, 17 pages.

<sup>101</sup> Vélo Québec. *L'état du vélo à Montréal en 2020*, 2021, 67 pages.

<sup>102</sup> Vélo Québec. *L'état du vélo à Longueuil en 2020,2021*, 52 pages.



Les aménagements cyclables situés dans des environnements ayant une meilleure qualité de l'air, conviviaux, sécuritaires et permettant d'accéder à différents points de service, favorisent l'utilisation du vélo.

Un transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif permettrait également de réduire les émissions de GES. Pour opérer un tel transfert modal, il est nécessaire de développer une offre de transport collectif fréquente, rapide, confortable, sécuritaire, fiable et présentant des options multimodales. Le transport actif et collectif et les autres outils de mobilité alternatifs doivent prendre en compte les besoins des utilisateurs ainsi qu'être attrayants et compétitifs par rapport aux véhicules personnels en termes de coûts, mais également de simplicité et de durée de déplacement. Une tarification adaptée aux besoins ou différentes options de tarification (tarification sociale, télétravail, gratuité, etc.) peuvent également contribuer à l'attractivité du transport collectif et à hausser les parts modales.

Pour les déplacements des personnes qui ne peuvent se faire en transport actif ou collectif, l'électrification des véhicules personnels permettra de réduire en partie l'impact négatif des véhicules motorisés, principalement en raison du très faible taux d'émissions de GES attribuables à l'hydroélectricité. Les véhicules dédiés à la livraison urbaine devraient eux aussi être électrifiés ou décarbonés (véhicules électriques, vélos cargos), particulièrement pour ceux qui parcourent le « dernier kilomètre », c'est-à-dire le dernier segment de la chaîne de livraison. Des gains pourraient également être obtenus du côté du transport par véhicules lourds des marchandises.

La densification des quartiers avec une offre diversifiée de commerces et de services de proximité encourage le transport actif tout en favorisant l'achalandage du transport collectif. Le succès de cette transition réside donc dans une adéquation réussie entre les milieux de vie, la densité des activités humaines, les infrastructures soutenant le transport actif et l'offre d'infrastructures de transport actif.

### Une transformation des déplacements

Le télétravail et le commerce en ligne, dont la popularité a été propulsée par la pandémie de la COVID-19, ont largement contribué à changer les habitudes de déplacement des résidents du Grand Montréal. La croissance démographique entraîne néanmoins une augmentation des déplacements totaux. La fréquence réduite des déplacements ainsi que le vieillissement de la population ont eux aussi une incidence sur les déplacements et nécessitent le développement d'options ajustées, prenant en compte l'évolution des besoins en mobilité. Ces changements structuraux nécessitent le développement d'une gamme diversifiée de solutions de transports accessibles, durables et performantes.

Au cours des dernières années, dans les couronnes Nord et Sud du Grand Montréal, la croissance résidentielle soutenue a accentué le nombre de déplacements générés par ces secteurs.

Similairement, la croissance démographique accélérée dans plusieurs municipalités du pourtour de la CMM a engendré une augmentation de leurs déplacements sur le territoire métropolitain. En 2016, le lieu d'emploi de 28 % des travailleurs demeurant dans les MRC situées au pourtour de la CMM se situait sur le territoire métropolitain<sup>103</sup>,

<sup>103</sup> Les parties hors CMM des MRC partiellement comprises dans la CMM sont incluses dans le territoire couvert par les « MRC périmétropolitaines » aussi appelé « pourtour » de la CMM.



soit une augmentation de trois points de pourcentage comparativement à dix ans auparavant. Comme ces milieux à faible densité n'offrent qu'un accès limité aux infrastructures de transport collectif, les navetteurs issus des municipalités du pourtour utilisent presque exclusivement (94 %) l'automobile pour se rendre à leur lieu de travail. Cela contribue aux enjeux de congestion routière dans le Grand Montréal. Les municipalités du pourtour ne contribuent pas au financement des réseaux de transport collectif métropolitains<sup>104</sup>.

### Des réseaux de transport collectif historiquement marqués par une croissance soutenue de l'offre de service et de l'achalandage

La région métropolitaine est desservie par cinq grands modes de transport fonctionnant de façon intégrée, soit :

- Le **métro** qui, avec ses 214,8 millions de déplacements annuels en 2023, accueille à lui seul environ 48,6 % des déplacements en transport collectif dans la région.
- Le **Réseau express métropolitain (REM)**, train léger sur rail, avec ses 3,3 millions de déplacements en 2023<sup>105</sup>, ce qui représente 0,8 % des déplacements, dont les quatre antennes reliant le centre-ville, soit les antennes Brossard, Ouest-de-l'Île, Aéroport Montréal-Trudeau et Deux-Montagnes, qui seront graduellement mises en service entre 2023 et 2027.
- Les **trains de banlieue**, assurant des liaisons radiales entre le centre de Montréal et les couronnes, ont atteint 6 millions de déplacements en 2023<sup>106</sup>; principalement de travailleurs et d'étudiants se déplaçant en période de pointe vers le centre de Montréal. Les trains de banlieue représentent environ 1,4 % des embarquements quotidiens.
- Les **services d'autobus** offerts par les quatre OPTC de la région métropolitaine assurent un service de proximité à la grande majorité de la population du Grand Montréal. Ces services se distinguent des services locaux qui atteignent 217 millions de déplacements et représentent au total 49,1 %, soit environ 27 % de l'achalandage quotidien du réseau de transport collectif métropolitain, des services rapides et fréquents, représentant 20 % de l'achalandage ainsi que des services directs en période de pointe représentant 2 % de l'achalandage<sup>107</sup>. En plus d'offrir une desserte locale étendue, le réseau d'autobus assure le rabattement aux stations de métro et aux gares de trains de banlieue. La performance des services d'autobus est accrue dans certains couloirs majeurs de déplacements par l'implantation de mesures préférentielles pour bus.

<sup>104</sup> Voir la *Note de l'Observatoire Grand Montréal* de janvier 2020 intitulée « Le phénomène de l'urbanisation péri-métropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal » pour plus d'information sur le sujet.

<sup>105</sup> Pour la moitié de l'année 2023 et pour l'antenne Brossard puisque c'est la seule antenne du REM qui a été mise en service le 31 juillet 2023.

<sup>106</sup> Notons que les travaux dans le tunnel Mont-Royal ainsi que le remplacement par le REM de la ligne de train de banlieue vers Deux-Montagnes ont affecté l'achalandage des trains de banlieue.

<sup>107</sup> La part de l'achalandage de chaque type de service de bus est issue du tableau 9 du Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035 adopté par le conseil de l'ARTM en 2021.



- Les **services rapides par bus (SRB)** regroupent les services d'autobus qui profitent d'infrastructures permettant d'accélérer le service, d'accroître la capacité d'accueil et de bonifier le confort, notamment aux stations d'accueil. Le SRB Pie-IX en est un exemple.
- Le **transport adapté** qui offre 5,2 millions de déplacements annuels soit environ 1,2 % de l'achalandage en minibus et en taxi en 2023.

Outre ces cinq grands modes, les **navettes fluviales** sont en émergence avec un réseau de six navettes fluviales qui a permis 422 000 déplacements durant la saison 2023, ce qui représente 0,1 % des déplacements.

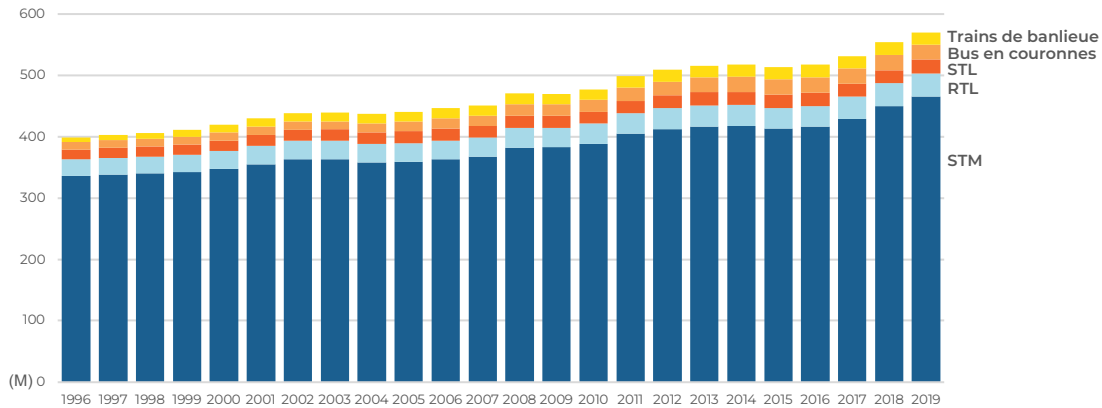
Depuis 1996, l'amélioration de l'offre de service en transport collectif dans la région a pris plusieurs formes :

- La relance des trains de banlieue, dont le réseau est passé de deux lignes à cinq lignes entre 2000 et 2014<sup>108</sup>;
- Le prolongement du métro vers Laval en 2007 et celui vers Anjou prévu en 2030;
- La mise en service du REM et du SRB Pie-IX en 2023;
- La croissance des réseaux d'autobus interurbains pour desservir la région métropolitaine, appuyée par le développement de terminus, de stationnements incitatifs et de voies réservées métropolitaines;
- L'implantation de voies réservées et des mesures préférentielles au transport collectif qui ont amélioré la performance de l'offre de service sur certains grands axes et aux approches des terminus;
- La mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif qui a permis une augmentation graduelle de service de 16 % entre 2006 et 2011 et dont les coûts sont financés conjointement par le gouvernement du Québec et les municipalités;
- L'élargissement de l'intégration tarifaire à l'ensemble de la région métropolitaine en 1998 puis la refonte tarifaire mise en œuvre par l'ARTM en 2021.
- L'amélioration depuis 1997 en lien avec l'accès universel des différents équipements de transport collectif notamment avec l'adaptation des véhicules (plancher surbaissé, rampe, espace dédié pour fauteuil) du métro, du REM, des trains de banlieue et des bus ainsi que l'ajout d'ascenseurs dans les stations et les gares.

Ces mesures ont permis une croissance soutenue de l'achalandage depuis 1996. Tous les réseaux des organismes publics de transport en commun (OPTC) de la région ont connu une augmentation significative d'achalandage entre 1996 et 2019. En 2023, le nombre de déplacements en transport collectif se chiffrait à près de 570 millions, dont plus de 6 millions en transport adapté. Il s'agissait d'une hausse de plus de 2,8 % des déplacements par rapport à 2018. Le centre-ville de Montréal demeure la destination privilégiée des déplacements sur le territoire de l'ARTM en transport collectif avec une part modale de 54 % en période de pointe du matin.

<sup>108</sup> Cependant, notons que les lignes de train de banlieue Deux-Montagnes et Mascouche ont été grandement affectées à partir de 2018 lors de la réalisation des travaux préliminaires puis, par la fermeture complète du tunnel sous le mont Royal depuis 2020 pour compléter les travaux d'implantation du REM.

## Graphique 24 - Évolution de l'achalandage du transport collectif dans le Grand Montréal, 1996-2019



Source : ARTM, 2020. Traitement : CMM, 2020.

À la suite de la pandémie, l'achalandage en transport collectif est passé de 569,3 millions de déplacements en 2019 à 248,7 millions en 2020, 238,3 millions en 2021, 340,7 millions en 2022 et 414,9 millions en 2023<sup>109</sup>.

### Lente progression de la part modale des transports actif et collectif

En 2018, lors d'une journée normale de semaine, les résidents du Grand Montréal effectuaient plus de 7,9 millions de déplacements (Tableau 25). Ceci équivaut à une moyenne de deux déplacements par personne. Malgré une croissance soutenue du nombre absolu de déplacements réalisés en transports actif et collectif sur le territoire de la CMM, la part de ceux-ci sur l'ensemble des déplacements est stable. Cette proportion est passée de 32,6 % en 2008, à 31,4 % en 2013, à 31,9 % en 2018. Cela s'explique par le peu de projets structurants réalisés en transports actif et collectif durant cette période, une motorisation croissante des ménages ainsi que par la croissance plus rapide des déplacements effectués en automobile.



Saint-Lambert

<sup>109</sup> Il existe essentiellement deux façons de comptabiliser l'achalandage, la méthode traditionnelle et la méthode numérique. Depuis 2019, on se réfère plutôt à la méthode numérique. Par ailleurs, depuis 2023, la méthode de comptabilisation de l'achalandage régional lié a également été ajustée en raison notamment du REM. L'achalandage régional lié est basé sur la méthode numérique, mais sans tenir compte des correspondances entre les OPTC. En soi, avec la nouvelle méthode, on ne comptabilise pas les déplacements en double, donc les données d'achalandage sont plus basses. Pour ces deux raisons, les nouvelles données d'achalandage ne peuvent être comparées à celles comptabilisées avec les méthodes antérieures.

**Tableau 25 – Déplacements des résidents de la CMM et part modale sur une période de 24 h, selon le mode de transport, 2008, 2013 et 2018**

	2008		2013		2018		Variation 2008-2018
Transport actif	963 500	13,5 %	1 043 500	13,1 %	1 007 900	12,7 %	4,6 %
Transport collectif	1 355 150	19,0 %	1 453 800	18,3 %	1 523 800	19,2 %	12,5 %
<b>Sous-total actif et collectif</b>	<b>2 318 600</b>	<b>32,6 %</b>	<b>2 497 300</b>	<b>31,4 %</b>	<b>2 531 700</b>	<b>31,9 %</b>	<b>9,2 %</b>
Automobile	4 422 800	62,1 %	5 154 600	64,7 %	5 078 400	63,9 %	14,8 %
Autres modes motorisés	355 900	5,0 %	295 700	3,7 %	320 300	4,0 %	-10,0 %
Autres et indéterminés	9 000	0,1 %	14 200	0,2 %	20 100	0,3 %	123,3 %
<b>Total</b>	<b>7 106 300</b>	<b>100 %</b>	<b>7 961 800</b>	<b>100 %</b>	<b>7 950 500</b>	<b>100 %</b>	<b>11,9 %</b>

Sources : AMT et ARTM. Enquêtes origine-destination 2008, 2013 et 2018 (versions 08.2a, 13.2a et 2018-2b2).  
 Traitement : CMM, 2024.

Définitions :

- Transport actif : déplacements réalisés exclusivement à pied ou à vélo.
- Transport collectif : déplacements effectués en métro, en autobus ou en train ainsi que les déplacements multimodaux réalisés avec au moins un mode de transport collectif.
- Automobile : déplacements effectués en automobile ou en motocyclette uniquement.
- Autres modes motorisés : déplacements réalisés en autobus scolaire, autre autobus, transport adapté ou taxi.

**Les effets non résorbés de la pandémie sur l'achalandage du transport collectif**

La pandémie de la COVID-19 a eu un effet important sur la mobilité des personnes et les habitudes de déplacement et d'importantes répercussions sur l'achalandage du transport collectif. C'est au début de la pandémie, en avril 2020, que l'impact fut le plus grand alors que l'achalandage des services de transport collectif de la région métropolitaine n'était que de 14 % pour la même période que l'année précédente. Selon l'ARTM, l'achalandage a repris graduellement et a atteint en février 2024 environ 85 % du niveau prépandémique de 2019.

La reprise de l'achalandage n'est toutefois pas uniforme pour l'ensemble des services. Le service de trains de banlieue est celui où la reprise est la moins forte alors que l'achalandage peine à atteindre la moitié de celui enregistré avant la pandémie. La reprise de l'achalandage est meilleure la fin de semaine que la semaine et sur une période hors pointe plutôt qu'à l'heure de pointe. Le lundi est la journée où la reprise de l'achalandage est la moins bonne.

L'année 2019 a clôturé une période de forte croissance des déplacements dans les réseaux de transport collectif. Ainsi, sur l'ensemble du territoire de l'ARTM l'achalandage a augmenté de 7,6 % lors de cette période, alors que la hausse de l'offre de véhicules-km commerciaux fut de 8,2 %.

Avant la pandémie, l'achalandage en transport collectif était en forte croissance (+7 % en 5 ans sur l'ensemble du territoire de l'ARTM), tandis que l'offre de service s'ajustait continuellement à la demande et observait une croissance assez comparable (+8 % d'offre en véhicules-km commerciaux en 5 ans). La situation en 2019 n'était cependant pas idéale dans le sens où des ajustements devaient se faire pour améliorer l'efficacité du service et répondre adéquatement aux besoins de la clientèle en croissance. L'entassement observé en heure de pointe était l'un des principaux motifs d'insatisfaction exprimés.



## Le transport actif et le transport collectif comme socles de la mobilité durable

L'orientation 1 du PMAD propose de concentrer la croissance des ménages dans des quartiers complets favorisant le transport actif et desservis par le transport collectif. Afin d'y parvenir, des mesures doivent être mises en place pour favoriser le transfert modal vers ces modes et des dispositions doivent être établies afin d'assurer qu'ils soient conviviaux, sécuritaires et compétitifs.

En matière de transport actif, ces mesures devraient inclure des élargissements de trottoirs sur les artères commerciales et aux points d'accès au réseau de transport collectif pour faciliter l'accessibilité, la mise en place de rues partagées et de rues complètes, la piétonnisation de rues, l'établissement de corridors de transport actif ou l'implantation de nouvelles voies cyclables.

À cet égard, les différents aménagements temporaires ou permanents réalisés dans les municipalités afin de redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes durant la pandémie devraient appuyer les réflexions et les développements futurs. La commission de l'aménagement de la CMM recommandait d'ailleurs en 2021 l'accélération de la réalisation des projets prévus du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain dans son rapport intitulé « Aménagement du territoire et enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie ».

Au vu des plus récentes données, beaucoup reste à faire pour relever l'achalandage du transport collectif dans le Grand Montréal au niveau pré-pandémique puis le dépasser. L'offre de service devra être mieux arrimée avec les besoins actuels et futurs en matière de déplacements. Elle devra également être bonifiée tant au niveau de la fréquence que de l'accessibilité et de nouvelles dessertes devront être prévues en tenant compte de la densité actuelle et projetée des secteurs et afin de desservir les pôles d'emploi. Les nouveaux modes lourds de transport collectif, planifiés ou en construction qui s'ajouteront à l'offre actuelle au cours des prochaines années, dont le REM et le prolongement de la ligne bleue du métro, contribueront à répondre à cette demande, et, par le fait même, à augmenter l'achalandage.

La CMM mise également sur une amélioration de l'offre de service par autobus, appuyée par une multiplication des mesures préférentielles pour bus (MPB), afin d'augmenter la desserte en transport collectif tout en améliorant l'efficacité de ce mode. Ces mesures (voies réservées aux autobus, feux prioritaires, voies d'évitement, arrêts en amont ou aval d'une intersection, etc.) permettent de réduire les temps de parcours, d'améliorer la ponctualité du service en plus d'être moins coûteuses et plus rapides à implanter que les modes lourds.

L'amélioration de l'intermodalité, soit l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, peut également contribuer à réduire la dépendance à l'automobile et à augmenter l'efficacité et la convivialité des déplacements actifs et collectifs. Ainsi, la création de pôles d'échanges multimodaux, s'inscrivant dans l'approche RTA, constitue un outil important pour arrimer le développement ou le redéveloppement urbain aux infrastructures métropolitaines de transport actif et collectif et autres modes alternatifs à l'auto solo.

Enfin, des mesures afin de réduire la place de l'automobile dans l'aménagement de nos milieux de vie ainsi que l'écofiscalité peuvent favoriser un transfert modal vers les transports actifs et collectifs et réduire l'attractivité de l'auto solo.



## Un réseau routier congestionné qui doit être optimisé pour les déplacements actifs et collectifs et pour le transport des marchandises

Le territoire de la CMM est sillonné par plus de 21 000 kilomètres de voies routières. Ce réseau est composé du réseau supérieur (autoroutes, routes nationales, régionales ou collectrices)<sup>110</sup> et d'artères municipales, auxquels se greffent 41 ponts permettant de rattacher les couronnes Nord et Sud et l'agglomération de Longueuil aux îles de Montréal et de Laval. Le réseau routier supérieur, principalement géré par le MTMD, qui s'étend sur près de 2 700 kilomètres, a principalement été construit de la fin des années 1950 jusqu'au milieu des années 1970. Ce réseau routier permet d'assurer une desserte homogène du territoire métropolitain.

Ce réseau est affecté par des problèmes de congestion dont les coûts socio-économiques sont estimés à 4,2 G\$ en 2018 (1,3 G\$ à Laval et dans la couronne Nord; 2,9 G\$ dans les agglomérations de Montréal, de Longueuil et dans la couronne Sud)<sup>111</sup>. Ces coûts liés à la congestion routière augmentent à un taux moyen de 6,7 % depuis 25 ans et, à ce rythme, ils doubleront en 2028 pour atteindre 8,35 G\$<sup>112</sup>. Ces coûts sont attribuables principalement aux retards (valeur des heures perdues), à la surutilisation des véhicules (usure des pneus, dépréciation, coûts d'entretien et de réparation, etc.), à la consommation supplémentaire de carburant ainsi qu'aux émissions supplémentaires de polluants et de GES.

Le réseau autoroutier est par ailleurs vieillissant et comporte plusieurs lacunes. Ces déficiences amplifient les problèmes de fonctionnalité de certaines routes achalandées par la circulation locale et de transit. De plus, la multiplication d'entraves à la circulation causées par les nombreux chantiers sur les réseaux routiers ou à proximité nuit à la circulation routière. Ces enjeux font l'objet d'une démarche de concertation auprès des acteurs impliqués, coordonnée par le MTMD avec des comités d'axe du MTMD ou de Mobilité Montréal.

La réduction de la congestion doit passer par une diminution du nombre de déplacements effectués en auto solo. La modernisation du réseau routier doit donc viser avant tout l'implantation de mesures favorisant les transports actifs et collectifs. De même, les investissements dans le réseau routier doivent viser le maintien des actifs et l'amélioration de la sécurité routière, notamment pour les piétons, les cyclistes et les riverains.

C'est dans cet esprit que la remise à neuf ou la réfection majeure des principales composantes du réseau autoroutier métropolitain prévues principalement au Plan québécois des infrastructures (PQI) (complexe Turcot, tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, pont de l'Île-aux-Tourtes, tunnels Ville-Marie et Viger, pont Honoré-Mercier, autoroute Métropolitaine (A-40) entre Provencher et Saint-Laurent, etc.)

<sup>110</sup> La nomenclature réfère à la classification fonctionnelle du réseau routier québécois selon le Guide d'information : La voirie locale de 1993. Cette classification est illustrée à la carte « Classification fonctionnelle des routes – Routes, tronçons, sections, sous-routes » de l'Atlas des transports du ministère des Transports et de la Mobilité durable.

<sup>111</sup> ADEC. *Les coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la couronne Nord*, 2018, 25 pages. Rapport réalisé pour le compte de la Ville de Laval et de villes de la couronne Nord. Cette étude est basée principalement sur les résultats des évaluations des coûts de la congestion routière réalisées pour les périodes 1993 à 2008 et sur l'évolution des déplacements constatée grâce aux données des enquêtes origine-destination de 2008 et de 2013.

<sup>112</sup> Communauté métropolitaine de Montréal. *Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal : rapport de la Commission du transport*, 2019, p.25.





devront être réalisées afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal tout en favorisant, lors de ces réfections, un transfert de la part modale vers des modes plus durables.

Les exercices de planification en cours indiquent que plusieurs milliards de dollars devront être consentis au cours des vingt prochaines années au maintien en bon état des réseaux de transport routier. Les besoins en maintien et en développement en transport dans la région de Montréal sont importants.

Il faut donc identifier, d'une part, une séquence d'investissements qui respecte la capacité de payer du gouvernement du Québec et des municipalités en termes d'immobilisations et d'exploitation, et, d'autre part, de nouvelles sources de financement reliées aux objectifs et aux cibles à atteindre à long terme au niveau de la région, concernant l'aménagement, l'environnement et les transports durables.

### **Encadré 15 – Des mesures d'écofiscalité pour mitiger les coûts du transport routier**

Au Québec, les coûts d'exploitation et d'entretien des réseaux routiers ont augmenté de manière importante ces vingt dernières années. Au nombre des raisons expliquant cette croissance se trouvent l'expansion du réseau routier, l'augmentation de la motorisation des ménages et l'accroissement du transport routier des marchandises, la surutilisation des routes et le rattrapage en matière de déficit d'entretien. Dans son PQI 2024-2034, le gouvernement du Québec entend consacrer 34,5 G\$ au réseau routier, principalement pour le maintien d'actifs, soit plus du double des investissements prévus en transport collectif (13,8 G\$).

Selon une étude réalisée conjointement par Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki, les coûts globaux du transport automobile et des routes incluant les dépenses des trois paliers de gouvernement, les dépenses des ménages et les externalités négatives coûtaient en 2017 de 43 à 51 G\$ par an aux Québécois, soit l'équivalent de 11 % à 13 % du PIB. Ces estimations excluent les coûts liés au transport collectif, au transport des marchandises et aux stationnements. Les dépenses pour le transport routier dépassent les frais perçus auprès des utilisateurs (taxe sur les carburants, frais d'immatriculation et droits associés au permis de conduire). Les deux tiers du financement sont donc absorbés par l'ensemble des contribuables via les fonds d'infrastructures généraux<sup>113</sup>.

Des mesures d'écofiscalité permettraient l'internalisation des externalités négatives résultant du transport routier. L'écofiscalité suit des principes d'utilisateur-payeur, de pollueur-payeur ou de bénéficiaire-payeur (ex. taxe sur les carburants, taxe sur l'immatriculation, péage, tarification kilométrique, tarification du carbone, tarification sur le stationnement, etc.).

Si le navettage est la principale source de congestion, le transport de marchandises pose aussi un défi pour la fluidité des axes de circulation. Une proportion importante, pouvant aller jusqu'à 30 % des déplacements sur certains axes (ex. A-20, A-30, A-40), est attribuée au transport de marchandises (d'après des données compilées en 2020 sur divers tronçons par le MTMD). L'augmentation de la congestion de plusieurs axes

<sup>113</sup> Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki. *Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec*, 2017, 39 pages.



routiers, notamment aux heures de pointe, a pour effet d'accroître les émissions de GES du Grand Montréal.

Le MTMD a mis en place, en 1996, un réseau routier de camionnage sur le réseau routier supérieur relevant de sa compétence. Il vise la conservation du patrimoine routier et la sécurité des usagers de la route et permet au MTMD d'avoir une vision globale de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier québécois. Le réseau de camionnage comprend cinq catégories : les routes de transit dont l'accès est permis en tout temps (ex. autoroutes, zones industrielles), celles dont l'accès est restreint (ex. routes étroites, pentes raides), celles où l'accès est partiellement interdit (ex. dates, heures, tonnage), celles où l'accès est interdit sauf pour livraison locale (ex. zones résidentielles) et celles qui sont interdites en tout temps, notamment pour des raisons de sécurité (ex. pont Victoria, traversiers, etc.).

À l'échelle locale, les municipalités sont responsables de la gestion de la circulation des véhicules lourds sur les portions du réseau routier public dont l'entretien est à leur charge. À cet effet, la majorité des municipalités du territoire de la CMM ont adopté un règlement concernant la circulation des camions et des véhicules-outils pour leur territoire, approuvé par le MTMD<sup>114</sup>. Rappelons que la politique ministérielle de la circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal agit comme cadre normatif (qui comprend notamment une liste de critères, un règlement, une signalisation, etc.) pour ce réseau.

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).

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

Le transport collectif comprend également les déplacements interrégionaux, nationaux et internationaux effectués par train et par autocar, y compris des infrastructures intermodales importantes des personnes que sont la Gare Centrale de Montréal (métro Bonaventure) et la Gare d'autocars de Montréal (métro Berri-UQÀM). Notons que le transport par autocar qui dessert les différentes régions du Québec a été fragilisé par la pandémie et traverse actuellement une importante crise avec sept fois moins de départs par semaine qu'il y a 40 ans passant de 6 090 à 882 départs au Québec<sup>115</sup>.

En outre, le développement du réseau ferroviaire pour le déplacement des personnes devrait se poursuivre alors qu'une filiale de VIA Rail a été créée pour mener à bien un projet de liaison ferroviaire entre Québec et Toronto en passant par Trois-Rivières, Laval, Montréal, Dorval, Ottawa et Peterborough<sup>116</sup>. Cette nouvelle liaison ferroviaire

<sup>114</sup> Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, certains règlements sur le camionnage n'ont pas été adoptés à la Ville de Montréal (arrondissement de Verdun) ni dans les municipalités de Beaconsfield, Baie-D'Urfé, Montréal-Ouest, Sainte-Anne-de-Bellevue et Senneville. Il n'y en a pas non plus à L'Île-Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot et Pincourt., Source : Données Québec. Réseau de camionnage – carte interactive, 2024.

<sup>115</sup> IRIS. *Le transport interurbain par autocar au Québec : Portrait d'une industrie à la croisée des chemins*, 2023, 15 pages.

<sup>116</sup> Gouvernement du Canada. Site Internet « Train à grande fréquence : à propos du projet » Consulté le 15 mai 2024.



offrira un service fréquent et fiable et rendra les déplacements par train plus compétitifs par rapport à ceux en automobile. Le développement d'un lien structurant à grande fréquence (TGF) ou à grande vitesse (TGV) constitue une réponse adaptée aux enjeux touchant la planification des transports tels que la réduction des émissions de GES, l'indépendance énergétique, la qualité de vie des communautés, l'efficacité des déplacements et le développement économique. Par ailleurs, les gares du TGF ou du TGV peuvent devenir un élément structurant pour le développement urbain.

Il existe également des liaisons en train vers les autres régions du Québec, du Canada et des États-Unis. De Montréal, il est possible d'atteindre directement par train Toronto, Ottawa, Québec, Moncton, Halifax, Senneterre et Jonquière, et potentiellement Gaspé avec la réhabilitation de la voie ferrée du chemin de fer de la Gaspésie prévue en 2026. De plus, le projet d'aménagement de services douaniers à la Gare Centrale de Montréal devrait permettre d'améliorer le service actuel du train Adirondack d'Amtrak (qui relie New York à Montréal via Albany) et d'aider au retour à Montréal du train *Vermont* (qui relie Washington, DC à St. Albans, Vermont (Burlington) via Baltimore, Philadelphie, New York et le centre de la Nouvelle-Angleterre). Ce projet ferait de la région métropolitaine un lieu stratégique pour le transport ferroviaire de passagers entre le nord-est des États-Unis et l'est du Canada.

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

En raison de sa position stratégique en Amérique du Nord et de la présence d'un patrimoine logistique considérable en son centre, la région de Montréal est qualifiée de plaque tournante du transport des marchandises. Elle est située au cœur des principaux corridors de commerce nord-américains. Les quatre modes de transport des marchandises y sont présents : les infrastructures portuaires, dont le Port de Montréal, les infrastructures aériennes, soit l'Aéroport international Montréal-Trudeau et l'Aérocité internationale de Mirabel, les réseaux ferroviaires continentaux du Canadien National (CN) et du Chemin de fer du Canadien Pacifique (CPKC) ainsi qu'un réseau autoroutier bien déployé.

L'efficacité du transport des marchandises dans le Grand Montréal est liée à la présence d'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 la logistique développée et reliée aux quatre modes de transport des marchandises, créant environ 120 000 emplois, soit 50 000 emplois directs et 70 000 emplois indirects.

L'intermodalité jouera également un rôle clé pour améliorer l'efficacité énergétique du transport, en renforçant la complémentarité du transport routier avec les modes ferroviaire et maritime pour les longs trajets et les gros tonnages.

**Le Port de Montréal**, la principale plateforme intermodale du Grand Montréal, est situé sur le fleuve Saint-Laurent à plus de 1 600 km de l'océan Atlantique, au bout d'un chenal maritime dragué à 11,3 m de profondeur vers le nord ainsi que de la Voie maritime du Saint-Laurent vers le sud. Il est l'un des plus importants ports intérieurs du monde, se situe au rang des vingt premiers ports à conteneurs en Amérique du Nord et est la principale porte d'entrée continentale pour les échanges commerciaux



transatlantiques. En 2023, 35 millions de tonnes métriques<sup>117</sup> de marchandises ont transité au Port de Montréal, dont plus de 13 millions de tonnes métriques de marchandises en conteneurs équivalent vingt pieds (EVP).

**Le réseau ferroviaire** du Grand Montréal assure un accès stratégique aux grands marchés nord-américains et contribue à la compétitivité intermodale du Port de Montréal. Les réseaux du CN et du CPKC, en plus de rejoindre la plupart des grandes régions métropolitaines canadiennes et nord-américaines, traversent le pays d'un océan à l'autre :

- Le CN bénéficie de deux points d'accès pour le transport intermodal aussi bien sur l'océan Pacifique (Vancouver et Prince Rupert) que sur l'océan Atlantique (Halifax et Montréal) en plus d'un accès direct aux installations portuaires du golfe du Mexique via la Nouvelle-Orléans et Mobile.
- Le CPKC dessert le Canada et de grandes villes américaines, mais se concentre dans les régions de Vancouver et de Montréal pour jouer son rôle de pont continental, d'où la place prépondérante qu'il occupe dans les acheminements du Port de Montréal.
- Il existe également un tronçon ferroviaire appartenant à CSXT allant de Beauharnois vers les États-Unis. De plus, deux autres compagnies de chemin de fer régional et local de fret sont présentes sur le territoire, à savoir les chemins de fer Québec-Gatineau (CFQG) et le chemin de fer de l'Administration portuaire de Montréal (APM).

Les grands transporteurs se sont dotés d'une capacité intermodale par l'aménagement de terminaux ferroviaire-routier, tout en maintenant leurs relations avec le Port de Montréal.

**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, représentait en 2022 un volume de plus de 202 470 tonnes métriques de marchandises<sup>118</sup>.

Le transport aérien est en étroite synergie avec le transport routier qui permet de compléter, dans les meilleurs délais, les acheminements pour les activités du transport des marchandises, particulièrement à l'Aéroport international Montréal-Trudeau et à l'Aérocité internationale de Mirabel.

**Le transport par camionnage** assure la majorité des échanges commerciaux, entre le Québec et les États-Unis ou entre le Québec et les provinces voisines. Le transit des marchandises se fait alors à partir des liens autoroutiers stratégiques suivants :

- 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;

<sup>117</sup> Port de Montréal. *Trafic (2013-2023)*. Consulté le 15 mai 2024.

<sup>118</sup> Statistique Canada. *Tableau 23-10-0254-01 : Trafic aérien des marchandises aux aéroports canadiens, annuel – 2022*, 28 juillet 2023.

- A-40 ouest : nord de l'Ontario et Ouest canadien;
- A-10 : Estrie et Maine;
- A-10/A-55 : Nouvelle-Angleterre;
- A-15 sud : est et sud des États-Unis.

L'expansion du commerce en ligne a généré une multiplication de livraisons de colis par camion et, corollairement, a entraîné des répercussions sur le commerce de détail avec une diminution du total des ventes en magasin. Selon une estimation des achats au Québec, le montant total des achats réalisés en ligne par les adultes québécois est passé de 7,8 G\$ en 2017 à 17,8 G\$ en 2023<sup>119</sup> soit plus du double (+128 %) en six ans.

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

Si le transport par camion joue un rôle dans le transport intermodal, assurant la collecte et la livraison finale des marchandises dans les chaînes d'approvisionnement intégrées, il est possible de renforcer sa complémentarité avec les modes ferroviaire et maritime notamment pour les longs trajets et les gros tonnages. Ce renforcement permettrait de décharger le réseau routier et de réduire les externalités négatives liées à sa surutilisation (congestion, nuisances sonores, pollution de l'air, accélération de l'usure des infrastructures routières vieillissantes, etc.).

Dans les milieux urbanisés, des méthodes plus durables peuvent être utilisées. Par exemple, avec l'implantation d'un réseau décentralisé de mini-plateformes logistiques régionales dans le but de réduire les besoins d'entrepôts et les tournées de livraison. L'implantation de plateformes logistiques agroalimentaires est prévue sur le territoire en lien avec la Table métropolitaine sur la sécurité alimentaire (TMSA) et le Plan métropolitain de développement agricole (PMDA) 2020-2025.

La CMM soutient donc les MRC et les agglomérations qui favoriseront l'implantation de plateformes logistiques, la mutualisation logistique et l'implantation d'un réseau de mini-plateformes logistiques à faible émission en vue d'optimiser la livraison des marchandises (notamment celles des denrées alimentaires) et de décarboner les déplacements à la lumière des projets pilotes innovants tels que Colibri.



<sup>119</sup> Académie de la transformation numérique. *NETendances 2023: Le commerce électronique au Québec, 2023, p. 8.*



## Objectif 2.1

### Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050

La CMM vise à ce qu'à l'horizon 2050, la majorité des déplacements soient effectués en modes actifs et collectifs<sup>120</sup>. La CMM estime que la réalisation des projets de transport actif et collectif performants et structurants sur son territoire permettra l'atteinte de cet objectif sur une période de 24 h. Il s'agit d'une hausse de 18 % par rapport aux parts modales observées en 2018.

À plus court terme, soit d'ici 2033, la CMM propose de fixer à 38 % la cible de part modale des déplacements en transport actif et collectif sur 24 h. Cette part modale se situait à 32 % en 2018. Les mesures pour contrer la pandémie de la COVID-19 ont eu un impact important sur l'achalandage du transport collectif. Toutefois, selon le MTMD, le télétravail n'aurait finalement que peu d'impact sur l'achalandage du transport collectif<sup>121</sup>. Cette hypothèse demeure toutefois à valider dans le contexte métropolitain avec les données de la prochaine enquête origine-destination de 2023. Cependant, le phénomène de télétravail perdure en partie bien que les restrictions liées à la pandémie soient terminées. Comme la croissance du télétravail varie selon le secteur d'industrie, et que ces secteurs d'industrie sont dispersés non également sur le territoire, les impacts sur la mobilité ne sont pas répartis uniformément dans le temps et dans l'espace, ainsi que le motif, le mode, les origines et destinations, etc. Ainsi, l'effet du télétravail demeure significatif et important, même s'il peut paraître « noyé » parmi le volume total de déplacements (tous modes, toutes heures, tous motifs).

De plus, la mise en service du REM, du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue permettra d'augmenter significativement l'offre de service en transport collectif dans la région. Dans le contexte, la CMM estime nécessaire et réaliste de retrouver les parts modales déjà atteintes en 2018 dès l'horizon 2030.

Les parts modales proposées en transport collectif devraient augmenter graduellement pour chacun des secteurs pour passer de 19 % en 2018 à 28 % en 2050 pour l'ensemble de la CMM (Tableau 28). Les parts modales proposées en transport actif devraient aussi augmenter graduellement pour chacun des secteurs et passer de 12,7% en 2018 à 22 % en 2050 pour l'ensemble de la CMM.

Dans le Grand Montréal, les parts modales en transport actif et collectif sur 24 h varient selon les milieux de vie, fluctuant de 71 % au centre-ville à 12 % dans les couronnes<sup>122</sup>. Bien que la cible soit métropolitaine, elle a été déclinée en cibles spécifiques pour chaque secteur et selon le mode pour tenir compte de ce phénomène et pour en faciliter le suivi. La CMM mesurera périodiquement l'atteinte de ces cibles à l'aide des résultats des enquêtes origine-destination quinquennales menées par l'ARTM.

<sup>120</sup> Dans un esprit de cohérence métropolitaine, la CMM intègre à son PMAD la vision et l'objectif stratégique proposés au Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM. Ce document avait fait l'objet d'une vaste consultation auprès des partenaires municipaux, régionaux et de la société civile.

<sup>121</sup> MTMD. *Projet du tunnel Québec-Lévis: Perspectives de l'effet du télétravail sur la nécessité d'intervention, 2023*, 34 p.

<sup>122</sup> Autorité régionale de transport métropolitain. *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035*, 15 avril 2021, p. 25.

**Tableau 26 – Parts modales des déplacements (2018) et cibles en transport actif et collectif tous motifs sur une période de 24 h par secteur**

Parts modales proposées par secteur en transport actif et collectif							
Secteur	EOD 2018	2028	2033	2038	2043	2048	2050
Agglomération de Montréal	44,9 %	49 %	53 %	57 %	62 %	68 %	70 %
Agglomération de Longueuil	25,0 %	27 %	29 %	32 %	34 %	38 %	39 %
Laval	20,0 %	23 %	26 %	28 %	31 %	35 %	36 %
Couronne Nord	13,3 %	15 %	17 %	19 %	22 %	25 %	27 %
Couronne Sud	14,5 %	18 %	20 %	22 %	25 %	28 %	30 %
<b>CMM</b>	<b>31,9 %</b>	<b>35 %</b>	<b>37 %</b>	<b>41 %</b>	<b>44 %</b>	<b>48 %</b>	<b>50 %</b>

Sources : Parts modales en transport actif et collectif provenant de l'enquête origine-destination 2018 de l'ARTM et des projections des parts modales de la CMM de 2028 à 2050.

**Tableau 27 – Parts modales des déplacements (2018) et cibles en transport actif tous motifs sur une période de 24 h par secteur**

Parts modales proposées par secteur en transport actif							
Secteur	EOD 2018	2028	2033	2038	2043	2048	2050
Agglomération de Montréal	18,4 %	21 %	23 %	25 %	27 %	30 %	31 %
Agglomération de Longueuil	8,1 %	9 %	10 %	11 %	12 %	14 %	16 %
Laval	5,2 %	7 %	8 %	10 %	11 %	13 %	14 %
Couronne Nord	6,3 %	8 %	9 %	10 %	11 %	13 %	13 %
Couronne Sud	6,4 %	7 %	8 %	9 %	10 %	12 %	13 %
<b>CMM</b>	<b>12,7 %</b>	<b>14 %</b>	<b>16 %</b>	<b>18 %</b>	<b>19 %</b>	<b>22 %</b>	<b>22 %</b>

Sources : Parts modales en transport actif provenant de l'enquête origine-destination 2018 de l'ARTM et des projections des parts modales de la CMM de 2028 à 2050.

**Tableau 28 – Parts modales des déplacements (2018) et cibles en transport collectif tous motifs sur une période de 24 h par secteur**

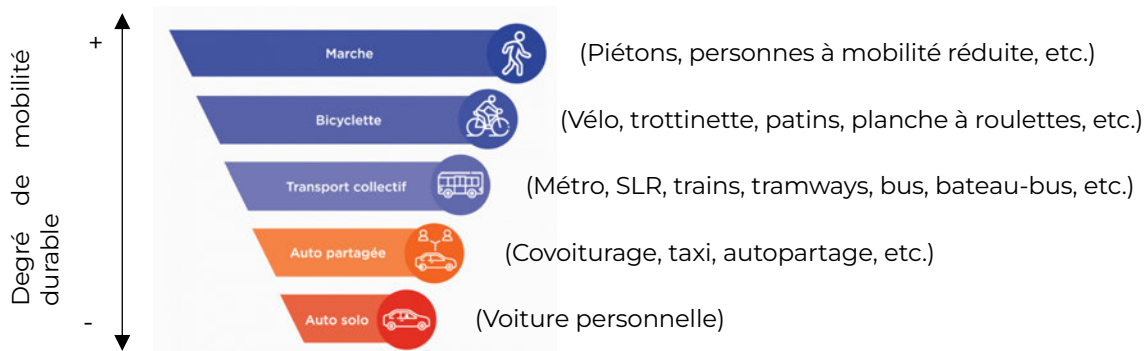
Parts modales proposées par secteur en transport collectif							
Secteur	EOD 2018	2028	2033	2038	2043	2048	2050
Agglomération de Montréal	26,5 %	28 %	30 %	33 %	35 %	38 %	39 %
Agglomération de Longueuil	16,8 %	18 %	18 %	20 %	21 %	22 %	23 %
Laval	14,8 %	16 %	17 %	19 %	20 %	21 %	22 %
Couronne Nord	7,0 %	9 %	10 %	10 %	11 %	12 %	13 %
Couronne Sud	8,1 %	8 %	9%	10 %	12 %	13 %	14 %
<b>CMM</b>	<b>19,2 %</b>	<b>20 %</b>	<b>22 %</b>	<b>23 %</b>	<b>25 %</b>	<b>27 %</b>	<b>28 %</b>

Sources : Parts modales en transport collectif provenant de l'enquête origine-destination 2018 de l'ARTM et des projections des parts modales de la CMM de 2028 à 2050. L'enquête origine-destination se tient aux 5 ans et la dernière a eu lieu à l'automne 2023. Les résultats de cette enquête sont attendus en 2025.

**Critère 2.1.1**  
**Priorisation de la mobilité durable**

L'atteinte de la cible métropolitaine de part modale du transport actif et collectif et, de manière plus globale, la réduction de la dépendance à l'auto solo nécessitent de changer la manière dont sont réfléchis les transports à toutes les échelles. La planification du transport des personnes doit être réalisée selon l'approche RTA et selon une hiérarchisation allant de la marche à l'auto solo (Figure 7).

**Figure 7 – Triangle de la mobilité durable selon le degré prioritaire de durabilité**



Source : Piétons Québec. *Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie*, 2021, 8 pages. Traitement : CMM, 2024.

La **CMM demande** donc aux MRC que, lorsque leur SAD aborde le sujet des transports, les différents modes soient présentés en débutant par la marche et les déplacements à vélo, suivi du transport collectif et enfin le transport automobile. Selon leur disponibilité dans la région, les autres modes de transport alternatif pourront s'ajouter en fonction de leur contribution à la réduction des émissions de GES et à la diminution de la dépendance à l'auto solo.





### Critère 2.1.2

#### Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable

Des secteurs d'emploi facilement accessibles et une circulation fluide des biens et des personnes favorisent le dynamisme de l'économie et accroissent la qualité de vie de la population. Si les pôles d'emploi métropolitains sont pour la plupart accessibles par transport collectif par le biais du réseau existant, plusieurs secteurs demeurent mal desservis. Par ailleurs, il est essentiel de prendre en compte l'évolution des pôles d'emploi afin que la main-d'œuvre puisse disposer d'une offre de service concurrentielle avec l'automobile. La répartition polycentrique de l'emploi dans le Grand Montréal est à la source de nouvelles dynamiques de déplacement à destination de secteurs d'emploi qui sont moins bien ou non desservis par le réseau de transport collectif.

Afin d'appuyer la consolidation des grands pôles économiques métropolitains tels qu'identifiés à l'orientation 1 du PMAD, la CMM vise l'optimisation et le développement des infrastructures de transport en support aux déplacements des personnes et des marchandises. Référons, entre autres, au réaménagement 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 ainsi qu'à la modernisation et au développement du réseau métropolitain de transport collectif structurant.

Le PSD de l'ARTM, en accord avec les orientations, les objectifs et les critères du PMAD, compte renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activités, comme les principaux pôles d'emploi et institutionnels ainsi que les milieux de vie, à l'aide d'une démarche de planification concertée transport-aménagement. Cette démarche sera intimement liée aux études d'axes de transport collectif structurant et des mesures préférentielles pour bus.

La desserte en transport collectif doit être en adéquation avec la densité des activités humaines et, à ce titre, prendre en considération l'évolution des pôles d'emploi. Dans le cadre de la mise en œuvre du PMDE 2022-2031, la CMM analyse l'évolution des pôles d'emploi afin d'en fournir la caractérisation la plus fine possible et d'identifier les pôles en émergence dans l'objectif d'alimenter les travaux des MRC, des agglomérations, de l'ARTM et des OPTC pour mieux desservir ces pôles par la mobilité durable.

Une des solutions pour favoriser l'accès à des modes de transport durables et décarbonés serait par exemple de faire appel aux centres de gestion des déplacements qui offrent aux organisations des outils, des services et de l'expertise-conseil pour encourager les alternatives à l'auto solo que ce soit pour l'utilisation du transport collectif, le covoiturage, l'autopartage ou les vélos en libre-service. Une collaboration élargie avec toutes les parties prenantes en mobilité et transports est souhaitable pour favoriser une approche coordonnée et efficace.

---

Sur cette base, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à améliorer et à bonifier l'accessibilité aux pôles d'emploi métropolitains et aux pôles à rayonnement international par le biais de modes de transport durable et décarboné pour les personnes et les marchandises.

Par ailleurs, la **CMM demande** à analyser l'accessibilité en transport actif et collectif aux pôles d'emploi existants et en émergence. Cette mesure permettra d'identifier les lacunes



et de proposer des solutions concrètes, en collaboration notamment avec l'ARTM et les OPTC. Cet exercice permettra également d'évaluer les moyens de réduire le nombre de déplacements motorisés et d'améliorer la performance énergétique des véhicules desservant ces secteurs.

## Objectif 2.2

### Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine

Le développement des transports actifs pour des fins utilitaires et récréatives, dont la marche et l'utilisation du vélo, est une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport en plus de contribuer à créer des milieux de vie attractifs, sains, sécuritaires et conviviaux.

La mobilité active est la mobilité la plus durable puisqu'elle a le plus faible impact environnemental et a une incidence positive sur la santé de la population. De plus, le vélo et la marche constituent des options de déplacement rapides et efficaces pour de courtes distances. En effet, il faut en moyenne moins de 15 minutes à pied si la destination se situe à moins de 1 km et moins de 15 minutes pour se déplacer à vélo si la destination se situe à moins de 3 km.

Un réseau piétonnier et cyclable misant sur la continuité, la connectivité, la sécurité et l'accessibilité universelle donnant accès aux secteurs commerciaux, d'emplois et résidentiels ainsi qu'aux infrastructures de transport collectif favorisera le transport actif. Pour ce faire, une révision du partage des emprises publiques doit être faite afin d'y prévoir des aménagements accessibles favorisant le transport actif tels que des trottoirs, sentiers, rues piétonnes, rues complètes, voies cyclables, etc.

À cet effet, il importe de favoriser et de prioriser les déplacements piétonniers en planifiant et en aménageant un cadre bâti dense et compact, favorisant la mixité fonctionnelle et la diminution des distances entre les logements, les commerces et les services, ainsi que des parcours conviviaux et sécuritaires, accessibles à tous en toute saison. L'amélioration de la perméabilité et de la connectivité des réseaux piétonniers et cyclables en vue des déplacements utilitaires doit être considérée. Différentes mesures peuvent favoriser la sécurité des déplacements des piétons dont l'adoption de la Vision zéro et de l'approche du système sûr, la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation et de la vitesse et un meilleur aménagement des intersections.

De plus, le développement d'un réseau cyclable à la fois utilitaire et récréatif sur l'ensemble du territoire métropolitain, soit un Réseau vélo métropolitain structurant, complet, continu, connecté, sécuritaire et de qualité, constitue le moyen privilégié pour favoriser la mobilité active par la CMM dans le Grand Montréal. Adopté en août 2017, le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain<sup>123</sup> détaille le projet de mise sur pied de ce réseau.

La desserte des équipements de transport collectif est un des principaux critères ayant servi pour la détermination du Réseau vélo métropolitain, afin de maximiser la complémentarité entre le vélo et le transport collectif, et ainsi favoriser l'intermodalité. Parallèlement à la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain, il apparaît nécessaire

<sup>123</sup> Communauté métropolitaine de Montréal. *Plan directeur du Réseau vélo métropolitain – Grand Montréal*, 2017, 247 pages.



que le développement du transport actif favorise l'accès et la connectivité au transport collectif à l'aide de partenariats entre la CMM, les MRC, les agglomérations, les municipalités de la région métropolitaine, l'ARTM, les OPTC et le gouvernement du Québec.

La mise en place de réseaux de vélos en libre-service est également un des moyens permettant de développer rapidement, et à faible coût, la mobilité active sur le territoire métropolitain. Ce service, par son efficacité et sa simplicité, offre aux citoyens une alternative plus qu'intéressante à la voiture et au transport collectif sur de courts trajets. Sur de plus grandes distances, un réseau en libre-service favorise l'intermodalité en augmentant l'accessibilité au transport collectif. Il encourage un transfert modal vers un mode de déplacement durable et démocratise la pratique du vélo utilitaire notamment avec les vélos électriques qui permettent de parcourir de plus longues distances sans se surmener.

De même, la mise en place de supports à vélo, à l'abri des intempéries, de stationnements sécurisés pour vélo et de stations de vélos en libre-service, répartis aux abords des principaux points d'accès de transport collectif, constitue des mesures complémentaires incontournables pour développer l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif. Enfin, le développement de l'accessibilité des vélos à bord des véhicules de transport collectif permettrait aux cyclistes de franchir de grandes distances et des obstacles comme les cours d'eau et les sections du réseau routier qui leur sont interdites ou peu accueillantes, comme les autoroutes, les ponts et les tunnels.

Finalement, pour assurer un meilleur monitoring sur la fréquentation des voies cyclables et évaluer les besoins en aménagement, un système de comptage automatique pour vélos pourrait être mis en place à des endroits stratégiques sur le territoire de la CMM.

### Critère 2.2.1

#### Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle

Prioriser les déplacements piétonniers et l'accessibilité universelle comporte de nombreux avantages pour favoriser les habitudes de vie saines et assurer le bien-être des individus, en plus de permettre une mobilité durable et équitable.

Le réseau piétonnier doit être constitué de trottoirs, de voies piétonnes et d'infrastructures continus et variés de manière à offrir aux piétons un cheminement court et direct pour se rendre à un lieu de destination (pôles d'emploi et institutionnels, commerces, parcs et espaces verts, services aux citoyens, infrastructures de transport collectif, etc.). Il implique d'être dépourvu d'obstacles, de détours et de temps d'attente non justifiés ou démesurés. Ces parcours doivent être conçus pour y circuler librement, quelle que soit la capacité de l'individu.

Ce réseau de voies piétonnes doit faire en sorte que la marche – incluant les déplacements réalisés avec un outil d'aide à la mobilité – soit un choix de déplacement sécuritaire, fluide, connecté, concurrentiel, confortable et convivial. Pour y parvenir, différentes mesures peuvent être mises en place telles que :

- Des trottoirs et des voies piétonnes larges, de faible inclinaison, pourvus de revêtements sécuritaires (stables, lisses, uniformes, antidérapants, etc.) et

d'outils signalant un danger pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles tels que feux sonores, plaques podotactiles, etc.;

- Des tracés réduisant les distances et évitant les détours;
- Des environnements piétons protégés de la circulation et des accidents (ex. mesures d'apaisement de la circulation, avancées de trottoirs) ainsi que des intempéries et des nuisances (ex. vent, pluie, pollution, bruit, lumière);
- Du mobilier urbain en quantité suffisante, adapté à l'ensemble des usagers pour se reposer ou socialiser (ex. abribus, bancs, éclairage, etc.);
- Le maintien de l'accessibilité universelle des voies piétonnes en toute saison;
- L'intégration des grands principes de l'accessibilité universelle.

En complémentarité avec l'orientation 1, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif, notamment inspiré des principes de la vision zéro et de l'approche du système sûr, visant la sécurité et la convivialité des déplacements piétonniers, incluant ceux réalisés avec un outil d'aide à la mobilité. Notons que la collaboration du MTMD sera requise pour les aménagements piétons aux abords du réseau routier supérieur.

### Encadré 16 - Vision zéro et approche du système sûr

La Vision zéro en sécurité routière est une philosophie qui repose sur le principe que les décès et les blessures graves sont des conséquences inacceptables des collisions routières et vise à les éliminer à terme, tout en offrant une mobilité sûre, saine et équitable à tous les usagers de la route. Elle implique de revoir la sécurité routière en se basant sur l'approche du système sûr, qui reconnaît que l'erreur est humaine. Cette approche vise à améliorer les performances en matière de sécurité du réseau de transport en reconnaissant la faillibilité et la vulnérabilité des êtres humains, et en mettant en place un processus intégré, complet et adapté.

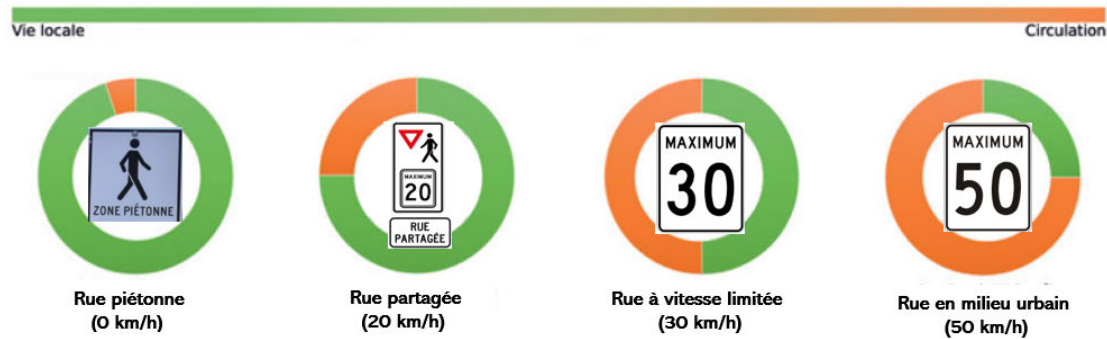
Source : Association des transports du Canada. *Vision Zéro et approche du système sûr : notions élémentaires pour le Canada*, 2023, 12 pages.

### Encadré 17 – Partage de l'espace

Pour améliorer la marchabilité des environnements, on peut recourir à une gradation de l'apaisement de la circulation allant de la vie locale à la circulation avec des rues piétonnes (0 km/h), des rues partagées (20 km/h), des rues complètes (ou rues conviviales) qui sont divisées distinctement par mode afin de rendre accessibles et sécuritaires l'ensemble des usagers, du piéton à l'automobiliste, des rues à vitesse limitée (30 km/h) tels les abords des établissements scolaires ou parcs et des rues en milieu urbain (50 km/h). On peut également aménager des allées ou des sentiers pédestres, des traverses piétonnes, des refuges pour piétons, des saillies de trottoir, des îlots centraux, des ruelles vertes, des sentiers hivernaux de transport actif<sup>124</sup>, des corridors scolaires, organiser des pédibus, etc.

<sup>124</sup> Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. [Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable : L'aménagement et l'écomobilité](#), 2011, p. 83.

Figure 8 - Importance allouée à la vie locale par rapport à la circulation automobile



### Encadré 18 – L'accès et le design universels

Les infrastructures piétonnières doivent ainsi être conçues et aménagées de façon inclusive pour tous les groupes de piétons, notamment les personnes âgées, les enfants, les personnes ayant des limitations fonctionnelles, qu'elles soient temporaires ou permanentes. Se révélant indispensable aux déplacements des personnes avec des incapacités, la majorité des mesures d'accessibilité universelle offre un environnement utilisable de façon identique et simultanée par un spectre plus large de la population.

En aménagement, le design universel vise à créer des espaces auxquels tous peuvent accéder sans adaptation spécifique. Il prend en compte un large éventail de préférences et de capacités et propose des solutions et des aménagements simples et intuitifs qui permettent de considérer l'ensemble des besoins. Le design universel met l'humain au centre de la conception des espaces. L'implication de l'ensemble des parties prenantes à la conception des espaces est nécessaire pour favoriser le design universel.

L'adaptation et le développement d'aménagements universellement accessibles sont d'autant plus importants dans un contexte de vieillissement de la population, où des environnements inadaptés nuisent à l'autonomie des personnes. Au Québec, 16,1 % de la population de 15 ans et plus a une ou plusieurs incapacités, tandis que ce pourcentage est de 16,4 % chez les enfants de 0 à 17 ans. Le taux d'incapacité augmente avec l'âge : il passe de 10,5 % chez les 15 à 34 ans à 32,8 % chez les 75 ans et plus<sup>125</sup>.



<sup>125</sup> Office des personnes handicapées du Québec. [Les personnes avec incapacité au Québec : un portrait à partir des données de l'Enquête canadienne sur l'incapacité de 2017, 2022](#), 42 pages.



### Critère 2.2.2

#### Accélération de la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain

Le Réseau vélo métropolitain a pour objectif de permettre l'accès à un faible coût à différents services et activités, en plus de permettre la découverte de plusieurs des attraits naturels que recèle le territoire du Grand Montréal. Les déplacements actifs, tout en étant écologiques et abordables, favorisent de saines habitudes de vie. Le Réseau vélo métropolitain doit être complété : certains segments sont manquants, alors que d'autres nécessitent une mise à niveau en vue d'améliorer son accessibilité, son efficacité, sa connectivité et la sécurité des utilisateurs.

Le *Plan directeur du Réseau vélo métropolitain*<sup>126</sup> détaille le projet de mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain du Grand Montréal. Ce réseau est composé de 71 axes qui totalisent, dans sa forme achevée, près de 1 725 km de voies cyclables parcourant l'ensemble du territoire métropolitain et assurant la connectivité des réseaux cyclables municipaux.

Le Réseau vélo métropolitain à l'horizon 2031 est illustré à la Carte 17. Celui-ci comporte des axes cyclables et des franchissements des principaux cours d'eau du territoire de la métropole. Son objectif premier est de permettre à la population de pratiquer le vélo pour accéder à ses activités quotidiennes et à ses activités de loisirs. Il a été élaboré à partir :

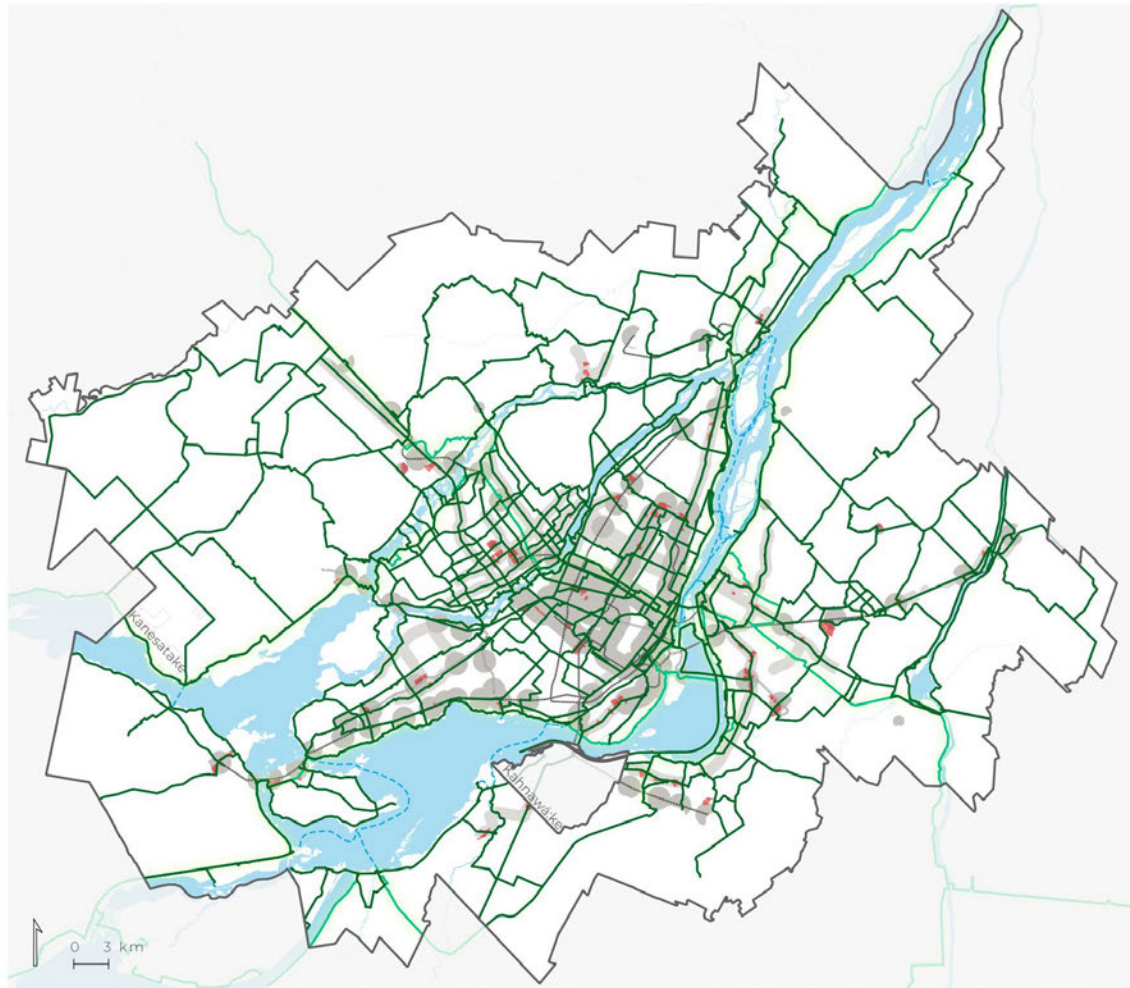
- Du tracé intégral de la Route verte;
- De l'ajout des segments qui permettent l'accès :
  - Aux secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT) et aux équipements métropolitains de transport collectif structurant;
  - Aux pôles d'emploi et aux établissements d'enseignement;
  - Aux composantes de la Trame verte et bleue et aux lieux de patrimoine naturel et culturel;
  - Aux équipements et aux installations métropolitaines et pôles récréotouristiques;
  - Aux navettes fluviales.

Les tracés formant ce réseau ont été précisés et bonifiés à la suite d'une consultation des 14 MRC et agglomérations de la CMM.

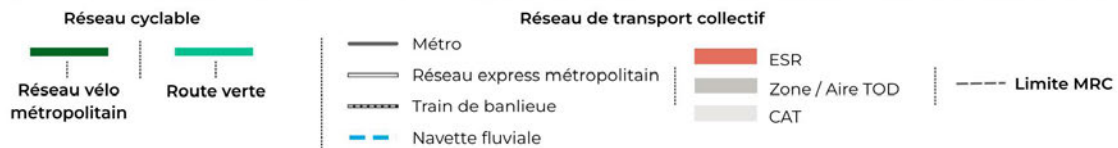
Notons également que des travaux ont été entrepris à l'automne 2023 afin d'actualiser ce réseau et d'identifier un Réseau express vélo à l'échelle métropolitaine (REV métropolitain). Le REV métropolitain est un projet de voies cyclables qui relie les différents points d'intérêt de Montréal selon des axes nord-sud ou est-ouest et est constitué de voies de grande capacité protégées de la circulation automobile en plus d'être accessibles toute l'année.

<sup>126</sup> Communauté métropolitaine de Montréal. [Plan directeur du Réseau vélo métropolitain – Grand Montréal](#), 2017, 247 pages.

### Carte 17 – Réseau vélo métropolitain



Source: © Vélo Québec, © MRC de Rouville, © Gouvernement du Québec, ©ARTM, © CMM. Traitement CMM, 2024.



Note : Des travaux ont été entrepris à l'automne 2023 afin d'actualiser ce réseau et d'identifier un Réseau express vélo à l'échelle métropolitaine. Sources : Gouvernement du Québec, ARTM, CMM, 2024.

Le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain identifie également les objectifs et les cibles visés pour l'horizon 2031, ainsi qu'un cadre de mise en œuvre. Les cinq objectifs du plan directeur sont les suivants :

1. Positionner, d'ici 2031, le Grand Montréal au premier rang des régions cyclables d'Amérique du Nord.
2. Mettre en place, à l'horizon 2031, un Réseau vélo métropolitain qui met en valeur les atouts du territoire du Grand Montréal.
3. Devenir une destination vélo récréotouristique incontournable du nord-est de l'Amérique du Nord.



4. Développer l'intermodalité et la complémentarité du Réseau vélo métropolitain avec les transports collectifs.
5. Réduire les barrières naturelles et anthropiques à la pratique du vélo par des aménagements vélo et la consolidation du réseau de navettes fluviales.

La mise en place du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain repose sur un partenariat entre la CMM, les 82 municipalités de la région métropolitaine, l'ARTM et le gouvernement du Québec. Il est important de souligner que le MTMD est un acteur de premier plan dans le cadre de la mise en œuvre du Plan directeur. Dans le cadre de sa *Politique de Mobilité durable – 2030*, le MTMD mentionne qu'il prendra en considération les besoins des piétons et des cyclistes dans tout projet de construction et de réfection d'infrastructures à l'intérieur des périmètres d'urbanisation<sup>127</sup>. La CMM souhaite établir une collaboration étroite avec le MTMD et tous les autres partenaires concernés par la réalisation d'aménagements cyclables prévus au Réseau vélo métropolitain (ex. : gestionnaires de ponts comme Les ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, CN, CPKC, Groupe Signature sur le Saint-Laurent, etc.) pour optimiser les efforts de chacun dans un contexte de partage des responsabilités. Il est proposé que le MTMD et ces partenaires appuient la réalisation des aménagements cyclables sur les ponts et les emprises routières sous leur responsabilité. La réalisation des aménagements cyclables proposés sur des infrastructures leur appartenant pourrait être envisagée lors de la planification des travaux d'entretien, de réfection ou d'amélioration.

Parallèlement à ces efforts de collaboration et de réalisation, il est nécessaire de prévoir l'accroissement du nombre de stationnements sécurisés pour vélos afin d'offrir des aménagements adéquats permettant aux cyclistes de stationner leur vélo en toute quiétude. Ce type d'aménagement à destination constitue un maillon essentiel à la chaîne de déplacement et il est nécessaire d'en assurer la disponibilité aux différentes destinations et pôles intermodaux.

---

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les axes du Réseau vélo métropolitain présents sur leur territoire, en priorisant et hiérarchisant leurs aménagements cyclables projetés qui y sont associés selon :

- La desserte des pôles d'intérêts conformément aux objectifs du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain et du PMAD;
- La réalisation du Réseau express vélo métropolitain (critère 2.2.3) ou la connexion à ce dernier;
- La planification d'aménagements cyclables locaux;
- Les opportunités d'aménagement selon les autres travaux de réfection planifiés.

La CMM permet aux MRC et aux agglomérations d'identifier des axes alternatifs ou complémentaires à ceux identifiés à la Carte 17 illustrant le Réseau vélo métropolitain dans la mesure où ces derniers offrent un potentiel de desserte et d'accessibilité cyclable équivalente.

---

<sup>127</sup> MTMDET. Transporter le Québec vers la modernité – Politique de mobilité durable – 2030 : Cadre d'intervention en transport actif, 2018, p.21.



Afin d'augmenter l'offre en termes de stationnements sécurisés pour vélos, la **CMM invite** les MRC et les agglomérations à demander aux municipalités de prévoir des mesures visant à contribuer à l'aménagement de ce type de stationnements. À titre d'exemple, une MRC ou une agglomération pourrait exiger via son document complémentaire que, lors d'une construction ou de l'agrandissement d'un bâtiment principal ou lors d'un changement d'usage principal, un nombre de places minimal de stationnement pour vélos soit aménagé en fonction des superficies et des usages projetés.

### Critère 2.2.3

#### Définition et identification du Réseau express vélo métropolitain

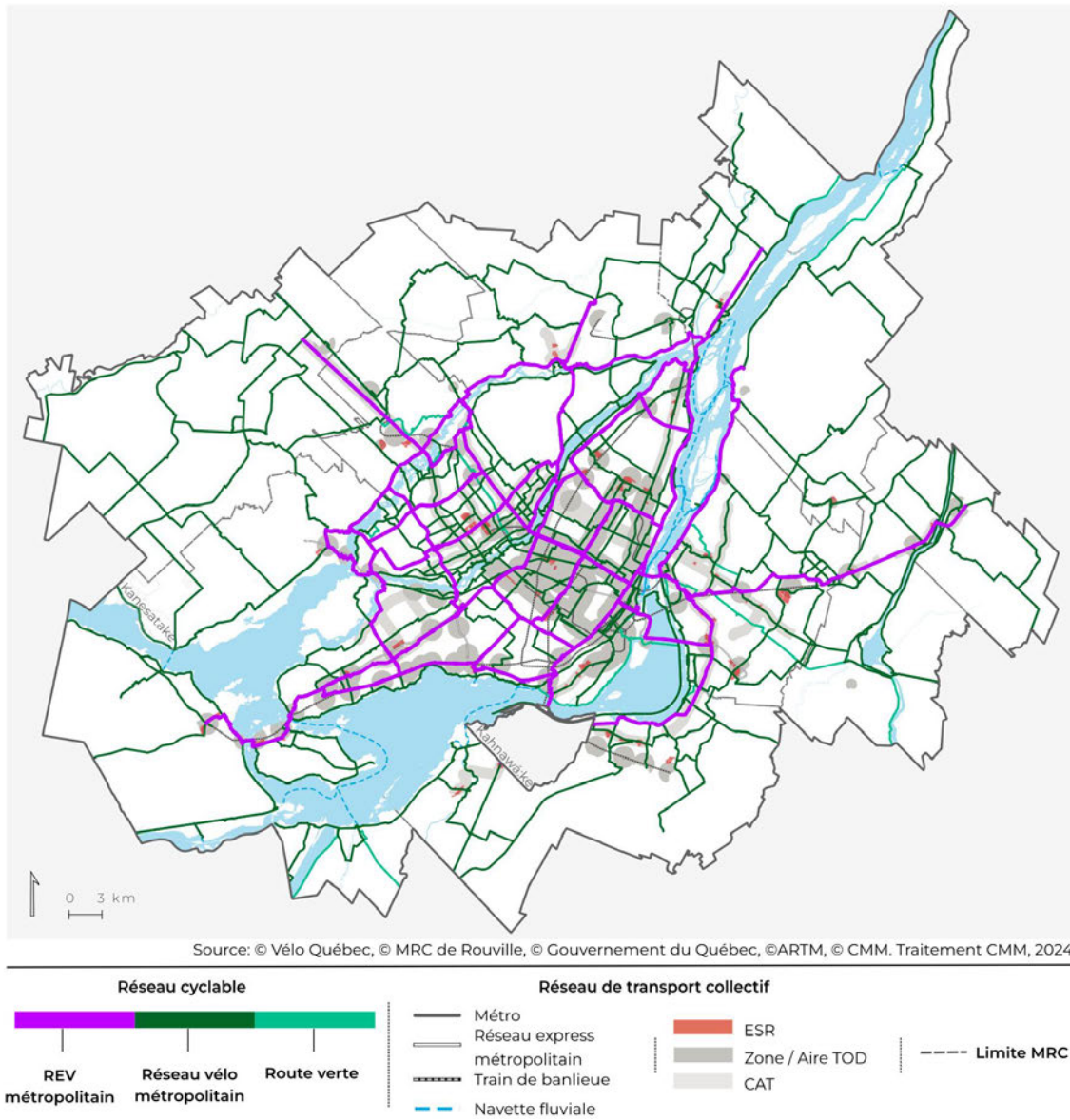
En complémentarité avec le Réseau vélo métropolitain soutenu par le critère 2.2.2, le PMAD identifie des axes particuliers offrant un potentiel de connectivité élevé à l'échelle métropolitaine pour composer le Réseau express vélo métropolitain (REV métropolitain). Le REV métropolitain est un réseau cyclable quatre saisons structurant à l'échelle du territoire de la CMM ayant pour objectif de permettre des déplacements efficaces à vélo à la fois dans l'axe nord-sud qu'est-ouest.

Le REV métropolitain propose des liens cyclables intermunicipaux déployés sur les principaux axes de mobilité. Il est caractérisé par une forte connectivité avec les pôles intermodaux et les secteurs PIAT (identifiés au critère 1.1.4) afin de contribuer à l'accessibilité des modes durables. Il propose également des aménagements répondant aux meilleures pratiques de conception afin d'assurer une convivialité et un sentiment de sécurité pour les personnes de tout âge et habilitées à faire du vélo.



Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension

Carte 18 – Réseau express vélo métropolitain



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les axes du REV métropolitain présents sur leur territoire.



### Objectif 2.3

#### Identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation

Le Réseau métropolitain de transport collectif structurant (RMTCS) est le réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation du territoire et, à ce titre, il s'agit d'un des intrants ayant servi à l'identification des secteurs PIAT présentés à l'orientation 1. Les améliorations au réseau de transport collectif augmentent le potentiel de développement immobilier et la densification à ses différents points d'accès, accroissant ainsi la demande en transport collectif. De même, les caractéristiques des milieux riverains aux infrastructures de transport collectif, en termes de densité et de nature des activités, influencent les caractéristiques d'opération et d'insertion des services de transport collectif devant les desservir.

Il importe donc de développer cette notion de relation entre les besoins de mobilité, les caractéristiques des modes de transport et les milieux de vie pour bien articuler la relation aménagement-transport.

La région métropolitaine de Montréal dispose d'un réseau hiérarchisé de transport collectif intégrant plusieurs modes dont l'impact structurant est plus ou moins important selon le mode et le milieu d'insertion. On distingue plusieurs types de services de transport collectif faisant partie intégrante du Réseau métropolitain de transport collectif structurant:

- Les services du réseau du métro;
- Les services du réseau du REM;
- Les services du réseau des trains de banlieue;
- Les services de bus fréquents toute la journée qui offrent une fréquence de passage aux 15 minutes ou moins, de 6 h à 20 h, dans les deux directions<sup>128</sup>.

Ce Réseau métropolitain de transport collectif structurant est complété par des services complémentaires:

- Les services de bus fréquents en période de pointe;
- Les services locaux (autobus, taxi collectif);
- Les services à la demande (taxi collectif et transport adapté);
- Les services spéciaux (services de nuit, événementiel, navettes fluviales, etc.).

Outre la capacité, des facteurs comme la pérennité de l'offre de service, 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 corridors aménagement-transport peuvent offrir des opportunités d'aménagement de plus forte densité et de plus grande mixité.

Le renforcement et le développement de l'offre de service du RMTCS par l'ARTM devront se faire dans le respect des orientations, des objectifs et des critères du PMAD de la CMM visant la consolidation du tissu urbain au sein du périmètre d'urbanisation métropolitain, ainsi que la protection du territoire agricole et des milieux naturels.

Le développement et la consolidation du RMTCS favoriseront l'atteinte de l'objectif 1.2 du PMAD de concentrer 70 % de la population prévue d'ici 2046 dans les secteurs PIAT

<sup>128</sup> Les services de bus fréquents toute la journée sont définis selon les contrats signés entre les OPTC et l'ARTM en novembre 2023.



et de l'objectif 2.1 d'atteindre une part modale de 50 % des modes actifs et collectifs d'ici 2050. Finalement, les différents acteurs en transport collectif et actif (MTMD, ARTM, STM, RTL, STL, Exo, MRC, agglomérations, municipalités, etc.) sont principalement interpellés afin de contribuer à l'atteinte des objectifs de parts modales d'ici 2050.

### Critère 2.3.1

#### Identification du Réseau métropolitain de transport collectif structurant

Dans un esprit de cohérence métropolitaine, la CMM a collaboré avec l'ARTM à l'identification d'un Réseau métropolitain de transport collectif structurant (RMTCS) en service et en cours de réalisation. Le RMTCS est identifié en fonction du type de services de transport collectif offert. Il est composé d'axes de modes lourds (métro, REM, trains de banlieue) et sur lesquels on retrouve des services de bus fréquents toute la journée.

La Carte 19 illustre le Réseau métropolitain de transport collectif structurant existant. Ce réseau servira de référence à l'ensemble des partenaires municipaux qui interviennent au niveau de la planification intégrée du transport collectif et de l'aménagement. Afin de soutenir l'atteinte de la cible métropolitaine de 50 % des parts modales pour les modes actifs et collectifs, un niveau de service élevé et pérenne, tant en période de pointe qu'en période hors pointe, est nécessaire sur ce réseau afin notamment de soutenir la densification des secteurs PIAT (voir orientation 1). Il importe également de favoriser l'installation et la consolidation des grands pôles d'emploi à proximité de ce réseau. Une offre de service locale contribue également à améliorer l'accès au transport collectif et de réduire la dépendance à l'auto solo.

De plus, l'accessibilité universelle devra être visée pour l'ensemble du réseau par l'ARTM et les OPTC. Un réseau de transport collectif universellement accessible améliore l'expérience pour toutes les clientèles, y compris celles qui ont des limitations fonctionnelles ou qui se déplacent avec une aide à la mobilité.

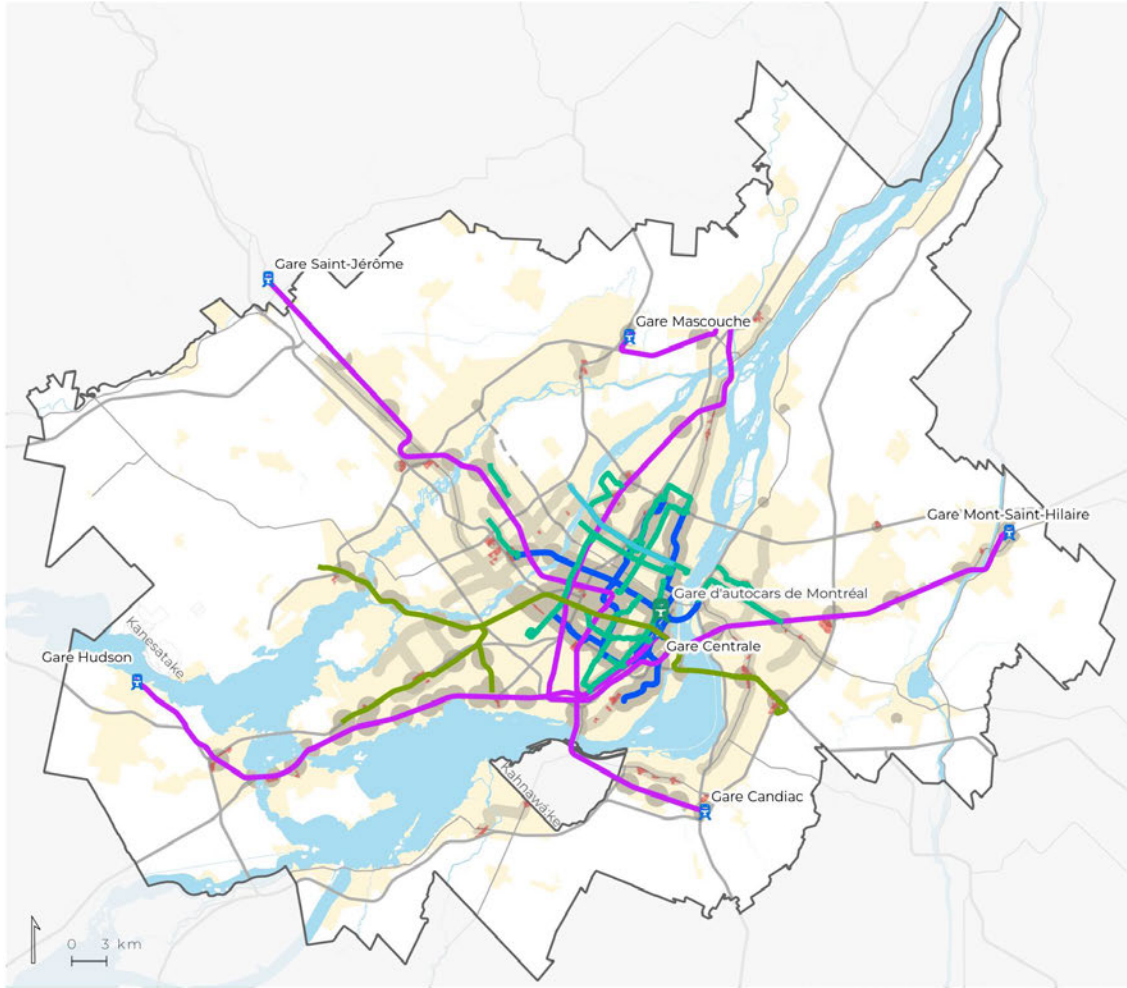
La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer la carte du RMTCS à leur SAD. Le RMTCS doit être un intrant à la planification réalisée par les MRC et les agglomérations.

La **CMM invite** également les MRC et les agglomérations à identifier à leur SAD les secteurs vulnérables en termes de mobilité par transport collectif (ex. déserts de mobilité) en complémentarité avec l'indice d'accessibilité piétonne des ménages au transport collectif au critère 1.3.1.



© ARTM

**Carte 19 – Réseau métropolitain de transport collectif structurant existant**





### Critère 2.3.2

#### Modernisation et développement du réseau métropolitain de transport collectif structurant

Le transport collectif est un élément clé de la lutte aux changements climatiques et du développement durable pour sa contribution à la structuration spatiale, économique et sociale des villes, comme en font foi les politiques et les orientations gouvernementales en matière de transport et d'aménagement du territoire.

Toutefois, pour atteindre les objectifs gouvernementaux et métropolitains en matière de transport collectif, l'offre de service doit être ajustée afin de répondre aux nouveaux besoins de mobilité ainsi que pour améliorer la qualité et la fiabilité du service.

Dans le Grand Montréal, des investissements importants sont requis pour le maintien des actifs du RMTCS afin de conserver l'efficacité et la fiabilité des services. Il s'agit de la priorité en matière d'investissements pour la CMM. Plusieurs composantes du réseau de transport collectif ont atteint la fin de leur durée de vie utile et nécessitent une mise à niveau importante. Ces investissements sont nécessaires pour assurer la continuité des services, la poursuite de la modernisation des infrastructures fixes et des stations du métro, comme le remplacement du matériel roulant des trains de banlieue, la modernisation des infrastructures et la construction de centres d'entretien et de garages, le renouvellement et l'électrification des flottes d'autobus et l'adaptation des réseaux pour les rendre universellement accessibles.

Le développement des réseaux et de l'offre de service constitue une autre priorité et nécessitera lui aussi une accélération des investissements. En plus de soutenir un aménagement plus durable du territoire, le développement du RMTCS est essentiel afin de stimuler la croissance de l'achalandage et d'atteindre les cibles de parts modales fixées à l'objectif 2.1. Les investissements dans le développement de ce réseau contribueront notamment à la diminution des émissions de GES et de la dépendance à l'automobile, ce qui entraînera des retombées positives sur la santé et la qualité de vie des citoyens. Ils permettront également d'injecter des milliards de dollars dans l'économie, de créer des emplois tout en accroissant l'inventaire d'infrastructures susceptibles d'améliorer la compétitivité de la région à plus long terme.

Des projets sont identifiés au PQI 2024-2034 du gouvernement du Québec et d'autres sont inscrits dans la Vision 2050 (30 ans) de l'ARTM. Cette dernière ayant fait l'objet de consultations avec les cinq secteurs géographiques du Grand Montréal et approuvé par son conseil d'administration en juin 2024, les projets qui s'y trouvent reflètent les ambitions des élu-es du Grand Montréal en matière de transport collectif (tableau 24). L'ARTM prévoit adopter également son Plan 2030 (5 ans) et son PSD (10 ans) en 2024. Le transport collectif constitue l'armature du développement urbain dans la CMM. Ainsi, l'intégration de ces projets au PMAD est essentielle afin de permettre un meilleur arrimage entre la planification de l'aménagement du territoire et la planification du transport à long terme. Ces projets ne constituent pas un intrant à l'identification des secteurs PIAT au PMAD. Toutefois, la prise en compte de ces projets par les MRC dans leur planification, en collaboration avec l'ARTM et les OPTC, pourrait justifier leur réalisation en améliorant l'arrimage entre la densification et l'augmentation de l'offre de service.

Le PMAD ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des équipements et des infrastructures qui y sont prévus. L'ARTM devra

s'assurer que son PSD intègre une priorisation des projets, de même qu'un cadre financier détaillé. Cette priorisation devra, entre autres, être basée sur les critères suivants :

- Prendre en considération les efforts de densification déjà consentis par les municipalités;
- Rétablir l'offre en transport collectif à la suite d'une diminution du service en raison des travaux liés au REM, la pandémie ou tout autre événement majeur;
- Soutenir la densification dans les secteurs PIAT prévus au PMAD en prenant en considération leur capacité d'accueil.

L'ensemble des projets de transport collectif doit se conformer aux objectifs de l'orientation 1 et favoriser l'arrimage aménagement-transport.

**Tableau 29 – Liste des axes de service en transport collectif structurant projetés**

Axes de service de transport collectif projetés	PQI 2024-2034 (2024)	Vision 2050 ARTM (2024)	Autres
<b>Projet Grand Sud-Ouest reliant le Sud-Ouest au centre-ville de Montréal</b> entre la station de métro Angrignon à Montréal et la station REM Montréal-Trudeau à Dorval (via les axes des boulevards Angrignon et Newman, de l'avenue Dollard, de la rue Victoria, du boulevard Bouchard, de l'autoroute de la Côte-de-Liesse et du boulevard Roméo-Vachon Sud).	X	X	X
<b>Projet structurant de l'Est dans l'est et le nord-est de Montréal – Axes de la rue Sherbrooke Est</b> (entre le boulevard de l'Assomption à Montréal et le boulevard Brien à Repentigny), <b>des boulevards de l'Assomption et Lacordaire</b> (entre la rue Sherbrooke Est et le boulevard Maurice-Duplessis à Montréal) <b>et du boulevard Maurice-Duplessis</b> (entre les boulevards Lacordaire et Armand-Bombardier à Montréal).	X	X	
<b>Boulevard Saint-Martin</b> entre le boulevard Curé-Labelle (R-117) et le boulevard Pie-IX (R-125) à Laval.	X	X	
<b>Boulevard de la Concorde/Boulevard Notre-Dame</b> entre le boulevard des Laurentides (R-335) et le boulevard Curé-Labelle (R-117) à Laval.	X		X
<b>Boulevard Taschereau (R-134)</b> entre le terminus Longueuil (place Charles-Le Moyne) et le chemin Saint-Jean (R-104) à La Prairie <b>et l'axe du prolongement de la ligne jaune du métro</b> entre le terminus Longueuil (place Charles-Le Moyne) et le boulevard Jacques-Cartier à Longueuil (via les axes du boulevard Taschereau, de la rue Saint-Charles et du boulevard Roland-Therrien).	X	X	X
<b>A-10</b> entre l'A-35 à Carignan et la station REM Brossard.	X	X	X
<b>A-15</b> entre le boulevard des Prairies à Laval et l'A-640 à Boisbriand.	X		X
<b>A-20/R-138 (Échangeur Saint-Pierre)</b> entre le boulevard LaSalle, le boulevard Angrignon et l'A-13.	X		
<b>A-25</b> entre l'A-440 à Laval et l'A-640 à Terrebonne.	X	X	X
<b>A-30</b> entre l'A-20 à Boucherville et le terminus REM Brossard.	X	X	
<b>A-30 et A-40 (Échangeur)</b> à Vaudreuil-Dorion.	X		X
<b>R-132</b> entre l'A-730 à Sainte-Catherine et le chemin Saint-François-Xavier à Delson.	X		X
<b>A-440</b> entre le boulevard Pie-IX (R-125) et l'A-25 à Laval.	X		



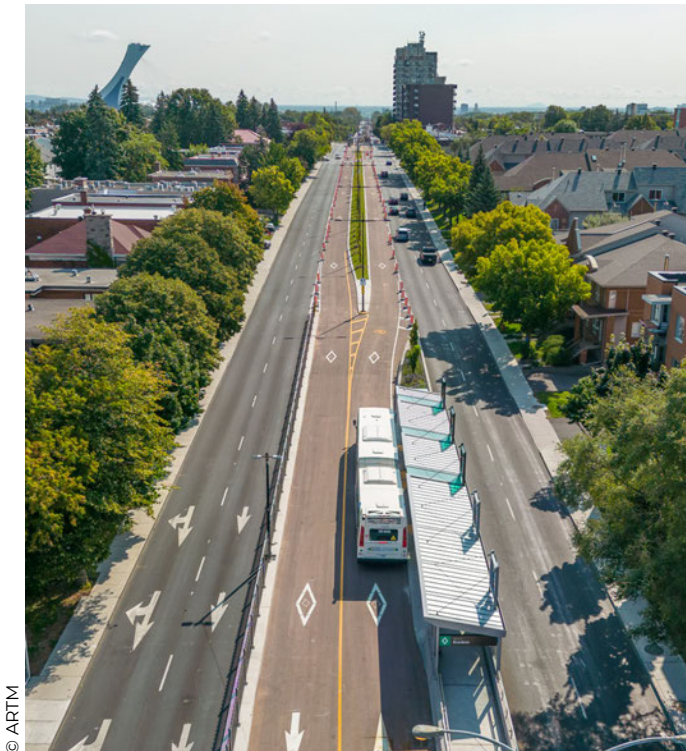
Axes de service de transport collectif projetés	PQI 2024-2034 (2024)	Vision 2050 ARTM (2024)	Autres
<b>A-10</b> entre le boulevard Fréchette à Chambly et la station REM Brossard		X	
<b>A-15</b> entre la gare de Sainte-Thérèse et la station de métro Montmorency à Laval.		X	X
<b>A-19</b> entre le boulevard de la Concorde à Laval et l'A-640 à Bois-des-Filion.		X	X
<b>A-20/A-25</b> entre Saint-Hyacinthe et la station de métro Radisson à Montréal.		X	
<b>A-25</b> entre le terminus de Terrebonne et la station de métro Radisson à Montréal.		X	X
<b>A-25</b> entre le terminus Terrebonne et le terminus Saint-Martin à Laval.		X	
<b>A-30/A-730/R-132</b> entre le boulevard Brisebois à Châteauguay et la R-132 à Sainte-Catherine.		X	
<b>A-30/A-930</b> entre l'A-15 à Candiac et le terminus REM à Brossard.		X	
<b>A-40</b> entre la gare Vaudreuil à Vaudreuil-Dorion et la station REM l'Anse-à-l'Orme à Sainte-Anne-de-Bellevue.		X	X
<b>A-40/R-343</b> entre le boulevard L'Ange-Gardien (R-344) à L'Assomption et le boulevard Brien à Repentigny.		X	
<b>R-116</b> (Boulevard Sir-Wilfrid-Laurier) entre le boulevard Curé-Poirier Ouest à Longueuil et le chemin Benoît (R-229) à Mont-Saint-Hilaire.		X	X
<b>R-117</b> entre la gare de Saint-Jérôme (rue Latour) et le boulevard Notre-Dame à Laval.		X	X
<b>R-132</b> entre le terminus Longueuil et la rue Quévillon à Varennes.		X	
<b>R-132/R-134</b> entre l'A-730 à Sainte-Catherine et le chemin Saint-Jean (R-104) à La Prairie.		X	
<b>R-138</b> entre l'avenue Dollard à Montréal et le boulevard D'Anjou à Châteauguay.		X	
<b>A-440/R-148/Avenue des Bois</b> entre le chemin du Bord-de-l'Eau et la R-117 à Laval.		X	
<b>A-640 (Axe est/ouest)</b> entre les villes de Saint-Eustache et Repentigny, en connexion avec les autres axes structurants qui croisent l'axe de l'A-640.		X	X
<b>Avenue Auguste/Grande Allée/Boulevard du Quartier</b> entre la R-134 à Longueuil et le boulevard de Rome à Brossard.		X	X
<b>Avenue du Parc/Rue De Bleury</b> entre la rue Jean-Talon Ouest et le boulevard René-Lévesque Ouest à Montréal.		X	X
<b>Avenue Urbanova/A-640/Boulevard des Entreprises /Chemin Gascon</b> (R-337) entre l'avenue Pierre-Dansereau et le boulevard des Seigneurs à Terrebonne.		X	
<b>Axe du prolongement de la ligne de métro orange</b> entre le boulevard de la Côte-Vertu à Montréal et le boulevard Saint-Martin à Laval (via les axes des boulevards Laurentien à Montréal et Chomedey à Laval).		X	
<b>Boulevard Armand-Bombardier/Boulevard Ray-Lawson/Boulevard Roi-René/Rue Saint-Donat</b> entre le boulevard Perras et la rue Notre-Dame Est à Montréal.		X	X
<b>Boulevard Arthur-Sauvé/Boulevard Dagenais/Boulevard Bellerose</b> entre l'avenue des Bois et l'avenue Papineau (R-335/A-19) à Laval.		X	
<b>Boulevard Cavendish</b> entre la rue Saint-Jacques et le boulevard Henri-Bourassa Ouest à Montréal.		X	X
<b>Boulevard Châteauneuf</b> entre le boulevard Roi-René et la future station de métro à Anjou (A-25) à Montréal.		X	



Axes de service de transport collectif projetés	PQI 2024-2034 (2024)	Vision 2050 ARTM (2024)	Autres
<b>Boulevard de l'Acadie/Rue de Salaberry</b> entre la rue de Tracy et l'avenue Beaumont à Montréal.		X	X
<b>Boulevard de la Concorde/Boulevard Notre-Dame/Boulevard Samson/Chemin du Bord-de-l'Eau</b> entre le boulevard Pie-IX (R-125) et l'avenue des Bois à Laval.		X	
<b>Boulevard de la Côte-Vertu/Rue Sauvé/Boulevard Industriel</b> entre l'A-13 et le boulevard Lacordaire à Montréal.		X	X
<b>Boulevard de la Gare/Boulevard de la Cité-des-Jeunes (R-340) /Avenue Saint-Charles (R-340)</b> entre la gare Vaudreuil (A-40) et la gare Dorion (A-20) à Vaudreuil-Dorion.		X	
<b>Boulevard De Montarville</b> entre la R-132 et l'A-20 à Boucherville.		X	
<b>Boulevard de Pierrefonds/Avenue du Château-Pierrefonds/Boulevard Gouin Ouest</b> entre le parc-nature de l'Anse-à-l'Orme (sentier de la Plage) et la gare Pierrefonds-Roxboro à Montréal.		X	
<b>Boulevard de Rome</b> entre l'A-15 et l'A-30 à Brossard.		X	
<b>Boulevard des Laurentides</b> entre l'avenue des Terrasses et la station Cartier à Laval.		X	
<b>Boulevard des Seigneurs/Boulevard Des Plateaux/Avenue Pierre-Dansereau/Boulevard Carmel</b> entre l'A-640 et l'A-25 à Terrebonne.		X	
<b>Boulevard des Sources</b> entre le boulevard de Pierrefonds à Montréal et l'A-20 à Pointe-Claire.		X	
<b>Boulevard Gaétan-Boucher/Boulevard Milan/Boulevard Lapinière/Avenue Auteuil/Avenue Panama</b> entre le boulevard des Promenades à Saint-Bruno-de-Montarville et le terminus Panama à Brossard.		X	
<b>Boulevard Henri-Bourassa/Boulevard Industriel</b> entre la gare REM Du Ruisseau et le boulevard Lacordaire à Montréal.		X	X
<b>Boulevard Jacques-Cartier/Boulevard de Mortagne</b> entre le boulevard De Montarville à Boucherville et la R-134 à Longueuil.		X	
<b>Boulevard Le Corbusier/Rang de l'Équerre</b> entre la gare Sainte-Rose et rue Jacques-Tétreault (station Montmorency) à Laval.		X	
<b>Boulevard Lévesque Est (Lien Est-Ouest Saint-François)</b> entre la montée du Moulin et la R-125 à Laval.		X	
<b>Boulevard Maurice-Duplessis</b> entre le boulevard Saint-Jean-Baptiste et le boulevard Armand-Bombardier à Montréal.		X	
<b>Boulevard Roland-Therrien</b> entre le boulevard Jacques-Cartier et le boulevard Vauquelin à Longueuil.		X	
<b>Boulevard Saint-Charles</b> entre la gare de Beaconsfield (A-20) et le boulevard de Pierrefonds à Montréal.		X	
<b>Boulevard Saint-Jean</b> entre la gare Cedar Park (A-20) à Pointe-Claire et le boulevard de Pierrefonds à Montréal.		X	
<b>Boulevard Saint-Jean (R-104)</b> entre le boulevard Taschereau (R-134) et l'A-30 à La Prairie.		X	
<b>Boulevard Saint-Jean-Baptiste</b> entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Maurice-Duplessis à Montréal.		X	
<b>Boulevard Saint-Jean-Baptiste (R-132)</b> entre le boulevard d'Anjou à Châteauguay et la rue de l'Église à Mercier.		X	
<b>Boulevard Saint-Michel/Rue Davidson</b> entre la rue Notre-Dame Est et le boulevard Henri-Bourassa Est à Montréal.		X	X
<b>Boulevard Viau/Rue Sherbrooke Est</b> entre le boulevard de l'Assomption et la rue Notre-Dame Est à Montréal.		X	
<b>Chemin de Chambly/R-112</b> entre la rue Saint-Charles à Longueuil et le chemin des Patriotes (R-133) à Richelieu.		X	X

Axes de service de transport collectif projetés	PQI 2024-2034 (2024)	Vision 2050 ARTM (2024)	Autres
<b>Chemin de la Côte-de-Liesse (A-520)</b> entre le boulevard Cavendish et l'aéroport Montréal-Trudeau (A-20) à Montréal.		X	
<b>Chemin de la Côte-des-Neiges</b> entre la rue Jean-Talon Ouest et le boulevard René-Lévesque Ouest à Montréal.		X	X
<b>Chemin de la Côte-Sainte-Catherine/Boulevard Saint-Michel/Boulevard Saint-Joseph/Boulevard Rosemont</b> entre les boulevards l'Assomption et Cavendish à Montréal.		X	
<b>Chemin d'Oka/Boulevard des Promenades/20<sup>e</sup> Avenue/Boulevard de Deux-Montagnes/Boulevard Pie-XII</b> entre le boulevard Arthur-Sauvé à Saint-Eustache et la rue de l'Érablière à Sainte-Marthe-sur-le-Lac.		X	
<b>Liaison fluviale</b> entre le parc Saint-Laurent à Repentigny et le Vieux-Port à Montréal.		X	
<b>Montée Masson/Boulevard des Seigneurs</b> entre chemin Sainte-Marie à Mascouche et l'A-25 à Terrebonne.		X	
<b>Rue Bombardier/Boulevard Lavoisier/Rue Denis-Papin</b> (axe-ouest Saint-Léonard/Anjou) entre le boulevard Pie-IX et le boulevard du Golf à Montréal.		X	
<b>Rue Hochelaga</b> entre l'A-25 et le boulevard Pie-IX à Montréal.		X	
<b>Rue Jean-Talon Ouest</b> entre le secteur Namur-Hippodrome (boulevard Cavendish) et la station de métro du Parc à Montréal.		X	X
<b>Rue Papineau</b> entre le boulevard De Maisonneuve Est à Montréal et le boulevard De la Concorde est à Laval.		X	
<b>Rue Riverside/Avenue Victoria/ Boulevard Lapinière</b> entre le terminus Longueuil et le boulevard Taschereau (R-134) à Brossard.		X	
<b>Rue Saint-Jacques/ Rue Sainte-Catherine Ouest/ Boulevard René-Lévesque/Rue Notre-Dame</b> entre l'avenue Dollard et la rue Viau à Montréal.		X	
<b>A-15/A-50</b> entre la station REM Du Ruisseau et la zone aéroportuaire de Mirabel.			X
<b>A-15</b> Ajout d'un lien en transport collectif et d'un soutien à l'aménagement d'un terminus d'autobus afin de desservir le secteur de la Cité de Mirabel.			X
<b>A-20</b> entre Sainte-Anne-de-Bellevue et l'A-30 à Vaudreuil-Dorion			X
<b>A-30/A-15</b> entre l'A-730 à Saint-Constant et l'A-930 à Candiac.			X
<b>A-40</b> entre la gare de Repentigny et la future station de métro à Anjou.			X
<b>R-132</b> entre le terminus Longueuil et la R-134 à Candiac.			X
<b>R-132</b> entre la rue Quévillon à Varennes et la rue de l'Ilménite à Sorel-Tracy.			X
<b>R-132/A-30</b> entre les villes de La Prairie et Châteauguay (prolongement LÉEO).			X
<b>R-138</b> entre les boulevards Notre-Dame-des-Champs et Iberville à Repentigny.			X
<b>R-138/A-20</b> entre la rue Wanklyn et l'A-520 à Montréal.			X
<b>Avenue Dollard</b> entre le boulevard de la Vérendrye et le boulevard Newman à Montréal.			X
<b>Avenue Fleet/Avenue Van Horne/Boulevard Rosemont</b> entre les boulevards Cavendish et Saint-Michel à Montréal.			X
<b>Axe du réseau du Train de l'Est</b> afin d'améliorer l'offre de service en transport collectif entre le centre-ville de Montréal, Rivière-des-Prairies à Montréal, Laval, Terrebonne, Mascouche et Repentigny.			X

Axes de service de transport collectif projetés	PQI 2024-2034 (2024)	Vision 2050 ARTM (2024)	Autres
<b>Axe du projet structurant de l'Est</b> afin d'améliorer l'offre de service entre le centre-ville de Montréal, Laval, Terrebonne, Mascouche.			X
<b>Boulevard Champlain</b> entre l'avenue Dollard et la station de métro Jolicoeur (rue Jolicoeur) à Montréal.			X
<b>Boulevards du Souvenir et de l'Avenir</b> (approches du terminus Montmorency) entre le boulevard de la Concorde Ouest et le boulevard Le Corbusier à Laval.			X
<b>Boulevard des Trinitaires/Boulevard d'Angrignon</b> entre les boulevards De La Vérendrye et la station de métro Angrignon à Montréal.			X
<b>Boulevard Jacques-Bizard/Boulevard de Pierrefonds/Boulevard Saint-Jean/Boulevard Brunswick/Avenue Fairview</b> entre le boulevard Chèvremont à L'Île-Bizard à Montréal et la station REM Fairview-Pointe-Claire.			X
<b>Boulevard Pelletier/Rue Philippines/Avenue Auteuil/Avenue Panama</b> (approches du terminus Panama) entre l'A-10 et le boulevard La Pinière à Brossard.			X
<b>Boulevard Saint-Laurent</b> entre le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard René-Lévesque à Montréal.			X
<b>Boulevard Shevchenko</b> entre le boulevard de la Vérendrye et le boulevard Newman à Montréal.			X
<b>Rue Airlie/Boulevard De La Vérendrye</b> entre le terminus Lafleur/Newman et la station de métro Jolicoeur à Montréal.			X
<b>Rue Lapierre</b> entre le boulevard de la Vérendrye et le boulevard Newman à Montréal.			X



© ARTM

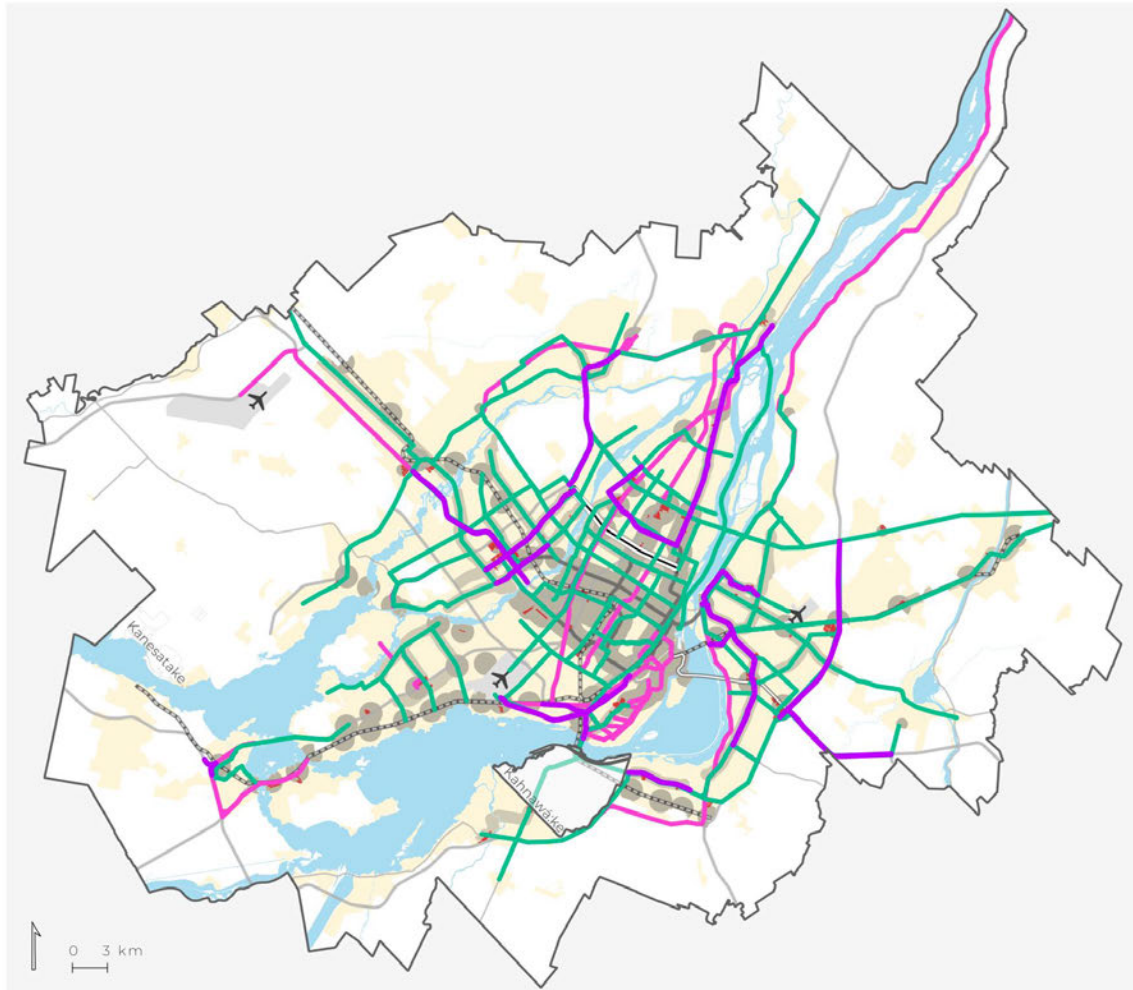


© ARTM



© exo

**Carte 20 - Carte-synthèse des axes de service en transport collectif structurant projetés sur le territoire de la CMM**



Source: PQI 2024-2034, Vision 2050 et Annexes M et N du PSD 2021-2035 de l'ARTM. Traitement CMM, 2024.



La mise en œuvre de ces projets incombe au gouvernement du Québec, à l'ARTM, aux municipalités et à l'ensemble des OPTC du Grand Montréal, lesquels doivent adopter des programmes décennaux d'immobilisations conformes au PSD de l'ARTM. La modernisation et le développement du réseau métropolitain de transport collectif structurant est un chantier majeur et essentiel qui permettra de répondre aux besoins de mobilité à l'échelle métropolitaine, de réduire la congestion routière et de promouvoir une mobilité durable en plus de favoriser la planification intégrée de l'aménagement et du transport.

Considérant l'ampleur des investissements requis, il s'avérera nécessaire d'identifier une séquence d'investissements qui respecte la capacité de payer du gouvernement

du Québec et des municipalités en termes d'immobilisations et d'exploitation. La réalisation de ces travaux et la mise en œuvre du PSD de l'ARTM devront s'accomplir en concertation avec les partenaires municipaux et l'ensemble des OPTC, en considérant :

- La pérennité des programmes existants consacrés au maintien et au développement du transport collectif compte tenu de l'ampleur des besoins;
- L'identification des impacts financiers des projets sur les municipalités, selon les principes de la Politique de financement de l'ARTM approuvée par la CMM, ainsi que les impacts sur l'achalandage, l'accessibilité aux pôles économiques, particulièrement ceux qui sont liés au secteur des services, la consolidation du territoire et l'atteinte des cibles de part modale.

Dans un cadre global de financement, où les revenus récurrents actuels s'amenuisent, des travaux ont été réalisés par la CMM afin d'identifier de nouvelles sources de financement pour satisfaire aux besoins totaux d'investissements et d'exploitation du transport collectif. La diversification des sources de financement du transport collectif réduira la dépendance à l'impôt foncier et augmentera la résilience du cadre financier. À cet effet, le conseil de la CMM a adopté en 2023 le *Règlement 2023-107 modifiant le Règlement numéro 2019-79 concernant la taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade* et une étude sur la faisabilité d'une tarification kilométrique sur le territoire de la CMM a été réalisée en 2023.

Le cadre financier du transport collectif est actuellement déficitaire. Cette situation s'explique en raison notamment d'une diminution des revenus attribuables à :

- La baisse d'achalandage et des revenus tarifaires découlant de la pandémie;
- La mise en service du REM;
- Le déficit structurel préalable à la pandémie.

Le gouvernement a fourni un effort important pour maintenir les services à court et moyen terme durant la pandémie par le biais d'un programme d'aide d'urgence. Des solutions pérennes doivent cependant être déployées à moyen et long terme pour doter la région d'un cadre financier suffisant, durable et prévisible. Ces solutions doivent notamment :

- Viser l'amélioration de la performance globale des organisations, l'usage responsable des fonds publics et l'allocation équitable des ressources;
- Maintenir une politique de financement applicable à l'ensemble des municipalités de la région qui s'appuie sur des principes et une vision de développement à long terme qui font consensus et qui respectent la capacité de payer des municipalités;
- S'appuyer sur une diversification des sources de financement, notamment celles basées sur l'écofiscalité.

À la suite des travaux du Chantier sur le financement de la mobilité durable du gouvernement du Québec en 2021, plusieurs outils d'écofiscalité municipaux et gouvernementaux ont été identifiés et devront être évalués plus en détail quant à leur pertinence et à leurs impacts potentiels sur les citoyens, les entreprises, les municipalités et les partenaires. Des travaux doivent être réalisés par le gouvernement afin d'étudier la faisabilité de ces sources.



## Encadré 19 - Un cadre financier sur 10 ans pour la relance et le financement pérenne du transport collectif

En mars 2023, la vice-première ministre et ministre des Transports et de la Mobilité durable, Mme Geneviève Guilbault, a entamé une tournée de consultation afin de trouver une solution pérenne et réfléchie aux enjeux entourant le financement structurel du transport collectif. La CMM a rencontré la ministre dans le cadre de sa tournée et lui a soumis des propositions concrètes à ce sujet. Les échanges se poursuivent avec la ministre afin de boucler le cadre financier pour l'année 2025 et pour prendre les devants pour les années suivantes.

La CMM soutient toutefois qu'il est essentiel d'élaborer un cadre financier d'une période minimale de 10 ans afin de favoriser la relance et le financement pérenne du transport collectif. La CMM a un pouvoir d'approbation sur la politique de financement de l'ARTM et les municipalités qui la composent sont un contributeur important au financement du transport collectif. Ainsi, la CMM devrait être un interlocuteur privilégié pour les échanges avec le gouvernement concernant l'élaboration de ce cadre financier.

### Objectif 2.4

#### Optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

Plusieurs réseaux permettent le déplacement des personnes (Réseau vélo métropolitain, RMTCS, réseau routier) et des marchandises (maritime, ferroviaire, aérien, routier) dans la région métropolitaine. Ceux-ci doivent favoriser la sécurité, l'efficacité et la convivialité des déplacements. Pour ce faire, une réflexion quant au partage de la route sera nécessaire afin d'y favoriser le transfert modal vers les transports actifs et collectifs qui requièrent moins d'espace et émettent moins de GES.

Par ailleurs, pour des fins d'amélioration de l'accessibilité intermodale à des secteurs ou à des équipements stratégiques, l'ajout ciblé de capacité aux abords des accès de ces équipements ou de tronçons routiers dédiés (ex. accès aux terminaux intermodaux ferroviaires et maritimes) pour faciliter les déplacements de camions aux lieux stratégiques pourrait être considéré.

Parmi l'ensemble des voies carrossables publiques qui se trouvent sur le territoire métropolitain, on retrouve les voies qui constituent le Réseau routier métropolitain (RRM) ainsi que celles qui constituent le Réseau artériel métropolitain (RAM). Autrefois responsabilité de la CMM, la responsabilité de désigner le RAM incombe depuis 2017 à l'ARTM.

L'exploitation et le développement des réseaux routiers doivent être faits dans une approche de complémentarité aux autres réseaux de transport du territoire métropolitain. Dans cette même approche, le réseau de camionnage sur le réseau supérieur du MTMD doit être compatible avec les réseaux de camionnage élaborés par une municipalité et approuvés par le MTMD. L'ensemble des développements des réseaux routiers doivent avoir comme objectif l'amélioration des conditions de déplacement des personnes et des marchandises plutôt que le déplacement de véhicules.



L'amélioration des conditions de circulation est un enjeu pour la CMM afin notamment de garantir la connectivité des déplacements des marchandises dans le Grand Montréal. 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 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 CMM a réalisé, en 2023, un portrait et diagnostic de la mobilité des marchandises sur son territoire qui réaffirme l'importance du transport des marchandises pour l'économie, mais souligne également ses impacts sur l'aménagement, l'environnement et la qualité des milieux de vie du Grand Montréal. La présence de plusieurs infrastructures de transport permet au potentiel intermodal du transport des marchandises de poursuivre son développement.

Considérant que les activités de transport à l'échelle mondiale devraient plus que tripler pour les voyageurs et plus ou moins doubler pour les marchandises par rapport à 2023 d'ici 2050<sup>129</sup>, le développement, en termes de capacité et d'accessibilité intermodale des principaux équipements et infrastructures, particulièrement les réseaux ferroviaires et routiers majeurs et le Port de Montréal, est primordial pour la CMM afin de maintenir et de renforcer le rôle de plaque tournante sur son territoire. Dans ce contexte, le maintien de l'intégrité physique et fonctionnelle du Port de Montréal et des corridors ferroviaires est également souhaité par la CMM. Outre les enjeux directement liés au transport, la CMM reconnaît l'importance d'améliorer la connaissance des mouvements de marchandises, par mode, spécialement en ce qui concerne les flux intramétropolitains. La Carte 21 illustre les réseaux et équipements de transport des marchandises d'intérêt métropolitain.

Par ailleurs, mentionnons la mise en place en 2012 de la grappe métropolitaine de logistique et transport des marchandises, CargoM, qui réunit les acteurs gouvernementaux et privés de la logistique et du transport du Grand Montréal. Elle contribue au développement économique, à l'amélioration de la fluidité de la chaîne logistique, à attirer de nouvelles entreprises et à la promotion à l'international de la plaque tournante du Grand Montréal<sup>130</sup>.

Le Tableau 30 fait état des principaux projets de réfection et de développement du réseau routier supérieur dans le Grand Montréal prévus au PQI 2024-2034. Ces projets majeurs de réfection devront s'accompagner d'implantation de mesures fortes favorisant le transport collectif pendant et après les travaux. Des mesures d'atténuation devront être mises en place afin de minimiser leur impact.

La planification et la réalisation des projets prévus au PQI par le MTMD devront se faire en collaboration avec la CMM, les MRC et les municipalités desservies et traversées par ces infrastructures afin notamment de mieux prévoir leur insertion dans les quartiers, leur contribution à la création de milieux de vie complets ainsi que leur connectivité aux réseaux de transports actifs et collectifs métropolitains, régionaux et locaux.

<sup>129</sup> OCDE *Perspectives des transports FIT 2023, 2024*, p.17.

<sup>130</sup> Le plan d'action a été établi en fonction de quatre chantiers de travail.



**Tableau 30 – Principaux projets d'amélioration du réseau routier métropolitain (en réalisation, en planification ou à l'étude) inscrits au PQI 2024-2034 sur le territoire du Grand Montréal, 2024**

Infrastructures	Description du projet
A-10	Transformation de l'A-10 (Bonaventure) en boulevard urbain (tronçon fédéral allant du pont Samuel-De Champlain au boul. Robert-Bourassa) à Montréal (en planification) <sup>131</sup>
A-13	Réfection de l'A-13, direction nord, entre Boisbriand et Laval (en réalisation)
	Bonification de l'A-13 entre Saint-Eustache et Mirabel (à l'étude)
A-19	Construction de l'A-19 entre Laval et Bois-des-Filion (en réalisation)
A-20	Réfection de l'A-20 entre Mont-Saint-Hilaire et Saint-Hyacinthe (en planification)
A-30	Élargissement de l'A-30 entre Brossard et Boucherville (en planification)
A-40	Reconstruction de l'A-40 (Félix-Leclerc) entre Kirkland et Baie-D'Urfé (en réalisation)
	Réfection du secteur est de l'A-40 (Métropolitaine) entre les boulevards Provencher et Saint-Laurent à Montréal (en planification)
	Maintien de l'A-40 (Métropolitaine), secteur ouest, entre le boulevard Saint-Laurent et l'A-520 à Montréal (à l'étude)
A-50	Élargissement et réaménagement de l'A-50 (Guy-Lafleur) entre L'Ange-Gardien et Mirabel (en planification)
R-104	Élargissement et réaménagement de la R-104 (ch. de Saint-Jean) à La Prairie (en planification)
R-116	Construction de l'écran antibruit de la R-116 à Longueuil (en planification)
R-132	Bonification de la R-132 entre Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant (à l'étude)
R-337	Élargissement et réfection de la R-337 entre la rue Rodrigue et la rue de l'Hortensia à Terrebonne.
Boul. Cavendish	Bonification du boulevard Cavendish entre l'A-13 et l'A-15 à Montréal (à l'étude)
Rue Notre-Dame	Réaménagement de la rue Notre-Dame Ouest entre le boulevard Angrignon et la rue De Courcelle (secteur du complexe Turcot) à Montréal (en planification)
Avenue Souigny	Construction de l'avenue Souigny entre les rues Dickson et Notre-Dame Est pour le Port de Montréal (en planification)
Ponts et tunnels routiers	Réfection du pont Vachon (A-13) entre Laval et Boisbriand (en planification)
	Réfection du tunnel Dorval (A-13) entre Montréal et Dorval (en réalisation)
	Reconstruction du pont Gédéon-Ouimet (A-15) entre Laval et Boisbriand (en planification)
	Réfection du tunnel Louis-H.-La Fontaine (A-25) entre Longueuil et Montréal (en réalisation)
	Reconstruction et élargissement du pont de l'Île-aux-Tourtes (A-40) entre Vaudreuil-Dorion et Senneville (en réalisation)
	Réfection du pont Charles-De Gaulle (A-40) entre Montréal et Terrebonne (en planification)
	Réfection des tunnels Ville-Marie et Viger (R-136) à Montréal (en réalisation)
	Réfection de la chaussée et des ponts d'étagement entre l'avenue Greene et le tunnel Ville-Marie (R-136) à Montréal (en réalisation)
	Reconstruction du pont Honoré-Mercier (R-138) entre Montréal et Kahnawà:ke (en planification)
	Reconstruction des ponts d'étagement de l'A-520 (Côte-de-Liesse) entre l'A-20 et l'A-40 à Montréal et Dorval (en réalisation)
	Reconstruction du pont d'étagement du boul. des Galeries-d'Anjou au-dessus de l'A-40 à Montréal (en réalisation)
	Reconstruction et élargissement du pont de Bailleul et la R-341 entre l'A-40 et la R-344 à L'Assomption (en planification)
Reconstruction et élargissement du pont Rivest (boul. Brien) à Repentigny (en réalisation)	
Échangeurs routiers	Réfection de l'échangeur Des Sources (A-20/Des Sources) entre Pointe-Claire et Dorval (en réalisation)
	Maintien de l'échangeur Saint-Pierre (A-20 et R-138) à Montréal (à l'étude)
	Bonification de la place Charles-Le Moyne (R-132 et R-134) à Longueuil (à l'étude)

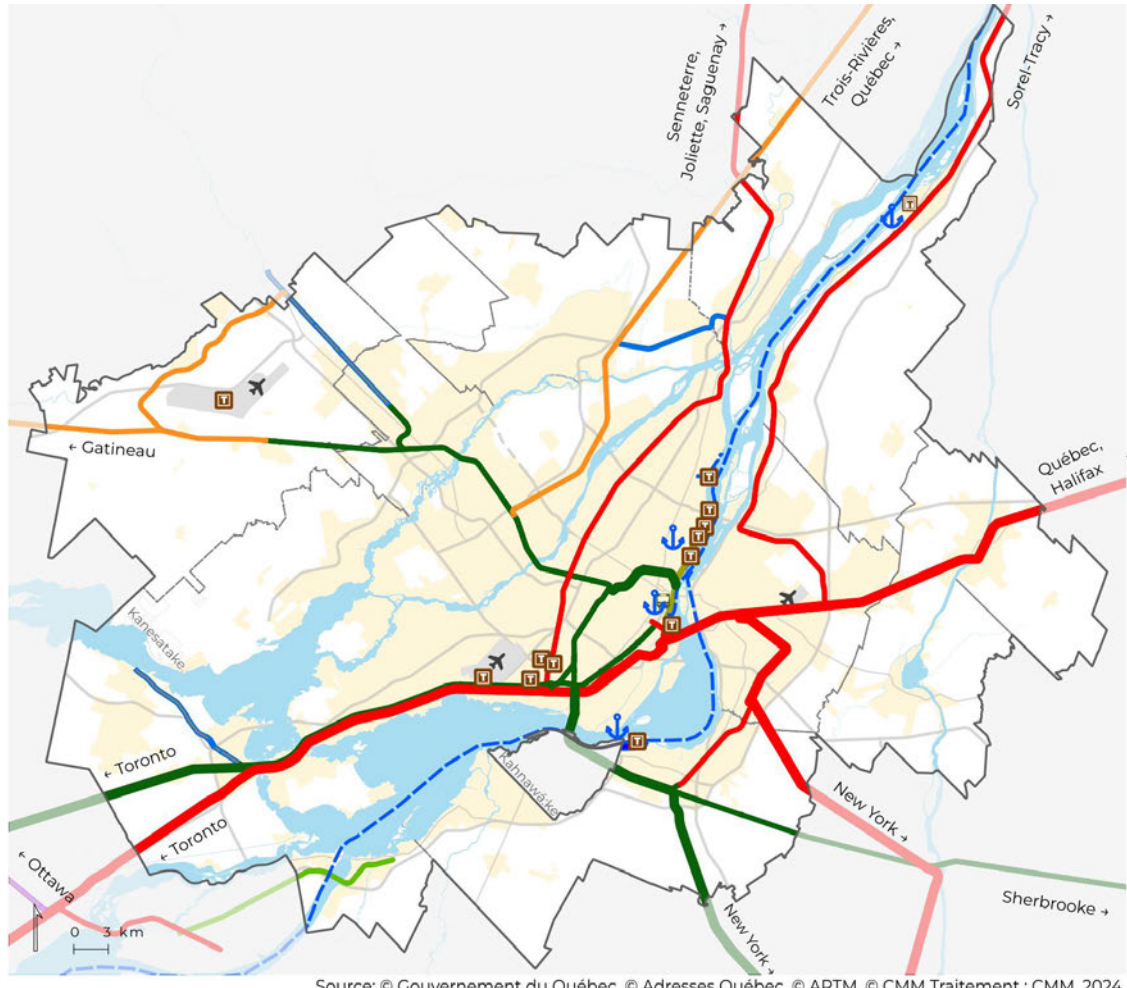
<sup>131</sup> Note : Tronçon d'autoroute exploité par le gouvernement du Canada et non inscrit au PQI 2024-2034 du gouvernement du Québec.



Échangeurs routiers	Construction de la bretelle aérienne de l'échangeur des autoroutes A-440 et A-15, à Laval (en réalisation)
	Réfection de l'échangeur de l'A-640 et de la montée des Pionniers à Terrebonne (en planification)

Source : Secrétariat du Conseil du trésor. *Plan québécois des infrastructures 2024-2034*, 2024, pp.36-40 et 52-54. Traitement : CMM, 2024.

### Carte 21 – Chemins de fer, ports, aéroports et terminaux intermodaux



Source: © Gouvernement du Québec, © Adresses Québec, © ARTM, © CMM Traitement : CMM, 2024.

<p><b>Chemin de fer</b></p> <p>Local ou régional</p> <p>CN </p> <p>CPKC </p> <p>CFQG </p> <p>APM </p> <p>VIA RAIL </p> <p>EXO </p> <p>CSXT </p>	<p>Commerce extérieur</p> <p></p> <p></p>	<p><b>Réseau routier</b></p> <p> Autoroute</p> <p> Autoroute en réalisation</p> <p> Route</p> <p> Limite MRC</p> <p> Périmètre métropolitain</p>	<p><b>Autres infrastructures</b></p> <p>Terminal intermodal</p> <p> Actuel</p> <p> Projeté</p> <p>Gare terminale</p> <p> Passager d'autocars</p>	<p> Aéroport</p> <p> Port</p> <p> Voie maritime du Saint-Laurent</p>
---	---	--	--	--



### Critère 2.4.1

#### Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain

Le Réseau routier métropolitain rassemble les composantes du réseau routier dont la gestion incombe au gouvernement du Québec (réseau routier supérieur)<sup>132</sup>, au gouvernement du Canada (quelques ponts et tronçons routiers) et certains tronçons du palier municipal. L'efficacité du réseau routier pour le déplacement des personnes et des marchandises contribue à l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal. Les critères suivants ont permis l'identification du Réseau routier métropolitain :

- Assurer des déplacements en transport collectif en provenance des couronnes vers les stations de métro et du REM, les gares du réseau de trains de banlieue ou les terminus (Tableau 31);
- Assurer l'accessibilité aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM (Tableau 32);
- Assurer les déplacements à vocation économique soutenant les échanges avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec (Tableau 33);
- Assurer l'accès aux infrastructures portuaires, aéroportuaires et aux terminaux intermodaux qui constituent les pivots des corridors continentaux de transport des marchandises (Tableau 34).

Les priorités d'intervention de la CMM sur ce réseau visent à assurer la sécurité, ainsi que l'efficacité des déplacements. À ce sujet, tout développement aux abords de ce réseau doit inclure une réflexion quant à la localisation des accès vers celui-ci. La multiplication des accès peut, en effet, entraîner des enjeux au niveau de la sécurité de l'ensemble des usagers. De plus, il est essentiel de considérer un partage de la route favorisant un transfert modal vers les modes actifs et collectifs pour le transport des personnes lorsque le contexte s'y prête. Ainsi, en fonction du contexte, des mesures favorisant la mise en place d'un réseau piétonnier et cyclable, l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB) et la désignation de voies de circulation réservées (covoiturage et catégories de véhicules compatibles avec les approches de mobilités durables), doivent être considérées. Cela est particulièrement le cas dans les corridors plus stratégiques tels les ponts et les tunnels.

Pour le transport des marchandises, la mise en valeur intermodale des équipements et celle des infrastructures stratégiques que sont les ports, les aéroports et les terminaux intermodaux doivent être considérées dans les projets associés au réseau routier.

---

<sup>132</sup> Selon la classification fonctionnelle du réseau routier du MTMD, les autoroutes sont définies comme des voies de circulation rapides à accès limité qu'on ne peut quitter ou sur lesquelles on ne peut s'engager qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin. Elles sont numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999. Les routes nationales comprennent les grands axes routiers interrégionaux et servent de liaison entre les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus), les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports et traverses fluviales et maritimes d'importance internationale ou nationale. Le réseau routier supérieur comprend également les routes régionales et les routes collectrices.

**Tableau 31 – Tronçons routiers constituant des axes de rabattement métropolitain par bus au Réseau métropolitain de transport collectif structurant**

Tronçons routiers
• A-10 (Richelieu/Terminus REM Brossard)
• A-19 (Bois-des-Filion/Terminus Cartier) (projeté)
• A-20 (Sainte-Julie/Terminus Longueuil)
• A-20 (Vaudreuil-Dorion/Terminus Lionel-Groulx et futur Terminus REM Anse-à-l'Orme)
• A-25 (Terrebonne/Terminus Henri-Bourassa) (Terrebonne/Terminus Cartier) (Terrebonne/Terminus Radisson)
• A-30 (Gare Saint-Bruno/Terminus Brossard)
• A-40 (Repentigny/Terminus Radisson)
• A-40 (Vaudreuil-Dorion/Terminus Côte-Vertu et futur terminus REM Anse-à-l'Orme)
• R-112 (Chambly/Terminus Longueuil)
• R-116 (Mont-Saint-Hilaire/Terminus Longueuil)
• R-117 et A-15 (Blainville/Terminus Montmorency)
• R-132 (Delson/Terminus Longueuil)
• R-132 (Varenes/Terminus Longueuil)
• R-134 (La Prairie/Terminus Brossard)
• R-138 et R-132 (Mercier/Terminus Angrignon) (Beauharnois-Châteauguay/ Terminus Angrignon)
• R-138 (Repentigny/Terminus Radisson)

**Tableau 32 – Tronçons routiers donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la CMM**

Pôles économiques	Tronçons routiers
• Centre-ville	• A-10, A-15, A-20, A-25, A-40, R-112, R-136, R-138
• Saint-Laurent/Dorval	• A-13, A-20, A-40, A-520
• Laval	• A-13, A-15, A-19 <sup>133</sup> , A-25, A-440
• Anjou	• A-25, A-40, R-138
• Longueuil	• 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, R-138
• Aérocity internationale de Mirabel	• A-15, A-50
• Pôle A-640	• A-640

**Tableau 33 – Tronçons routiers supportant les échanges économiques avec les autres régions du Québec et à l'extérieur du Québec**

Destination	Tronçons routiers
• Vers le Centre et le Nord du Québec	• A-20, A-40
• Vers le Nord-Ouest du Québec	• A-15
• Vers l'Est du Québec et les provinces de l'Atlantique	• A-10, A-20, A-30
• Vers l'Ontario et l'Ouest du Canada	• A-20, A-40, A-50, R-117
• Vers le Centre et l'Ouest des États-Unis	• A-20
• Vers l'Est des États-Unis	• A-15, A-10/A-35

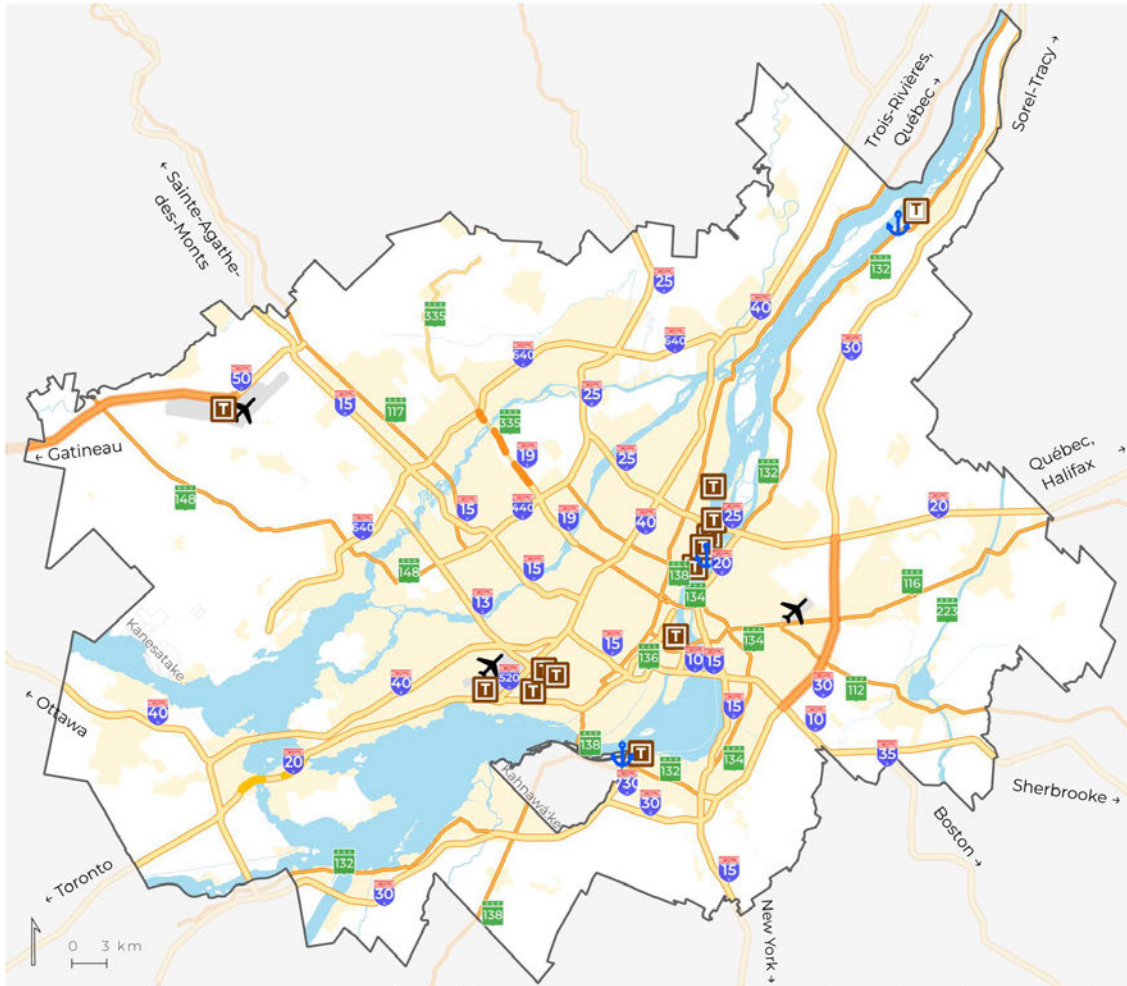
<sup>133</sup> D'ici 2027, le MTMD prévoit le parachèvement de l'A-19, entre l'A-440 et l'A-640.

**Tableau 34 – Tronçons routiers donnant accès aux équipements portuaires, aéroportuaires et terminaux intermodaux**

Équipements	Tronçons routiers
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminaux du Port de Montréal (Montréal-Est, Cast, Racine, Viau, Maisonneuve, Bickerdike)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-10, A-25, rue Notre-Dame Est/rue Dickson/av. Souigny, av. Marien, boul. Joseph-Versailles, R-112, R-134, R-136</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Port de Montréal (site Contrecoeur)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-30, R-132, montée Lapierre</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Port de Côte-Sainte-Catherine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-30, A-730, R-132</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroport international Montréal – Trudeau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-20, A-520, boul. des Sources</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aérocity internationale de Mirabel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-15, A-50</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroport métropolitain de Montréal à Longueuil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-30, R-112, R-116</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal intermodal Montréal (CN)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-13, A-15, A-20, A-520</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal intermodal Lachine (CPKC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-13, A-20, A-520</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal de transbordement Côte-Saint-Luc (CPKC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A-15, A-20</li> </ul>



**Carte 22 – Réseau routier métropolitain**



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la carte du Réseau routier métropolitain. Ce dernier doit être un intrant à la planification réalisée par les MRC et les agglomérations.

La **CMM demande** également aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD des mesures visant la fonctionnalité et la sécurité en bordure de ce réseau relatives à la gestion des accès notamment pour la limitation du nombre d'entrées privées et invite les MRC et les agglomérations à prévoir l'implication du MTMD pour les projets d'aménagement aux abords de ce réseau.



### Critère 2.4.2 Identification et optimisation du Réseau artériel métropolitain

Les voies de circulation composant le RAM ont été identifiées par la CMM par le *Règlement numéro 2013-59 sur l'identification du réseau artériel métropolitain* entré en vigueur en juin 2013 (Carte 23). Ce réseau est composé de voies de circulation hiérarchisées selon la classification suivante :

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

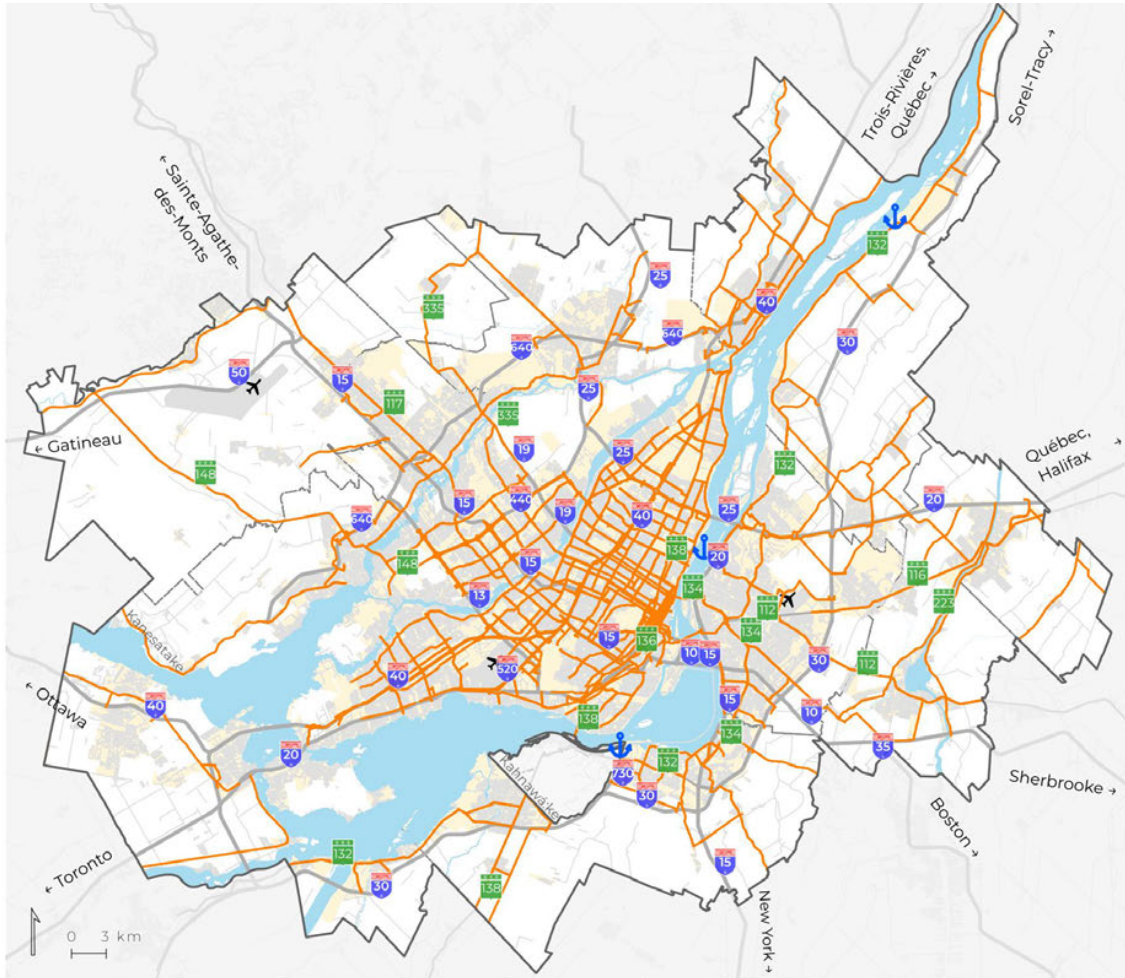
La responsabilité de désigner le RAM incombe désormais à l'ARTM qui devra procéder à sa redéfinition. Le RAM identifié par la CMM en 2013 pourra servir de point de départ pour les travaux de l'ARTM à cet égard. Il en va de même pour les critères utilisés par la CMM qui devront toutefois être modifiés afin que le RAM favorise la sécurité de l'ensemble des déplacements, le transfert modal vers les modes actif et collectif pour le transport des personnes ainsi que l'efficacité du transport des marchandises.

En plus de devoir désigner le RAM, l'ARTM peut, à l'égard des corridors routiers qui le constituent, prévoir des restrictions à la circulation des véhicules lourds, des mesures favorisant un réseau cyclable et piétonnier métropolitain et les usages compatibles aux abords de ces corridors routiers, désigner des voies réservées et de prescrire des normes minimales de gestion (signalisation et contrôle de la circulation) de ce dernier dans le but d'optimiser le transport des personnes et des marchandises notamment dans les axes menant aux principaux lieux d'activités économiques.

Les interventions prévues par l'ARTM auront un impact sur l'atteinte des objectifs du PMAD notamment pour l'amélioration des indices d'accessibilité piétonne définis au critère 1.3.1 et pour l'atteinte de la cible de parts modales du transport actif et collectif. Ainsi, le partage de la route devra être y réfléchi afin de favoriser le transfert modal vers les transports actifs ou collectifs. Il devrait par exemple favoriser la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain et sa connectivité au RMTCS et prévoir des MPB, selon le contexte, particulièrement dans les corridors plus stratégiques tels les ponts et les tunnels.

Là où le contexte urbain s'y prête, et en collaboration avec les municipalités, l'aménagement de certains axes du RAM devrait également prévoir que les espaces riverains soient des lieux de vie agréables et diversifiés.

### Carte 23 – Réseau artériel métropolitain



Source: © CMM, © Adresses Québec, Traitement CMM, 2024.

#### Composantes du réseau artériel métropolitain

	<b>Réseau routier</b>		Port		<b>Périmètre métropolitain</b>	
Réseau artériel métropolitain		Autoroute		Aéroport		Limite MRC
		Autoroute projetée				
		Route				
		Voie locale				



### Critère 2.4.3

#### Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière pour la mobilité des personnes

La congestion routière est une accumulation, sur une voie de circulation, de véhicules excédant ses capacités d'écoulement à vitesse normale<sup>134</sup>. Elle a pour effet de réduire fortement la vitesse de circulation des véhicules. Elle occasionne des pertes en temps et des surcoûts. Les coûts directs et indirects de la congestion routière dans la région métropolitaine sont estimés à 4,2 G\$ en 2018<sup>135</sup>. En outre, la congestion peut être récurrente ou incidente. Elle est récurrente lorsqu'elle se produit de manière habituelle telle que celle observée pendant les périodes de pointe du matin et du soir. Elle est incidente quand elle est associée à des événements fortuits, tels qu'un incident routier, à des travaux ponctuels ou par effets additifs qui causent des retards pour des périodes limitées. La congestion routière est le résultat de plusieurs facteurs, tels que les choix d'aménagement, les alternatives à l'automobile offertes et les habitudes de vie de la population par exemple. Selon la classification des débits de circulation du MTMD, une autoroute ou route est considérée comme étant congestionnée lorsque le débit journalier moyen annuel (DJMA) atteint plus de 50 000 véhicules (en rouge clair ou foncé sur la Carte 24).

Il est à noter que les temps de déplacement sur le réseau routier dans le Grand Montréal comptent parmi les plus importants au monde, soit au 53<sup>e</sup> rang avec une moyenne de 85 heures perdues annuellement dans la congestion<sup>136</sup>. La congestion est particulièrement présente à la jonction des axes autoroutiers majeurs au centre de l'île de Montréal, aux goulots d'étranglement que sont les principaux ponts et lors des grands travaux de voirie notamment sur des infrastructures majeures (Carte 24). De plus, la congestion routière a des impacts sur la santé et l'environnement nuisant ainsi à la qualité de vie dans les milieux. En effet, l'augmentation des émissions de GES et d'autres polluants, causée par la congestion, diminue la qualité de l'air et augmente les risques de maladie respiratoires notamment. La congestion peut également être une source de stress pour ceux qui la subissent directement ou indirectement.

Le PMAD propose d'agir sur les impacts négatifs liés à la congestion routière en favorisant le transfert modal vers les transports actif et collectif, notamment par la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain, en localisant la croissance des ménages aux points d'accès du transport collectif et en favorisant le développement de l'offre de service en fonction de la densité des activités humaines. Les nouvelles technologies peuvent également contribuer à réduire le nombre de déplacements.

Plusieurs autres solutions peuvent avoir un impact important en matière de congestion et plus largement, en matière de mobilité durable notamment:

- L'autopartage;
- Le covoiturage;
- La réduction du taux de motorisation;
- La réduction de la taille des véhicules;
- L'offre de services de micromobilité;

<sup>134</sup> Gouvernement du Canada. *TERMIUM Plus*. Consulté le 22 mai 2024.

<sup>135</sup> ADEC. *Évaluation des coûts de la congestion routière à la Ville de Laval et dans la couronne Nord*, 2018, p.21.

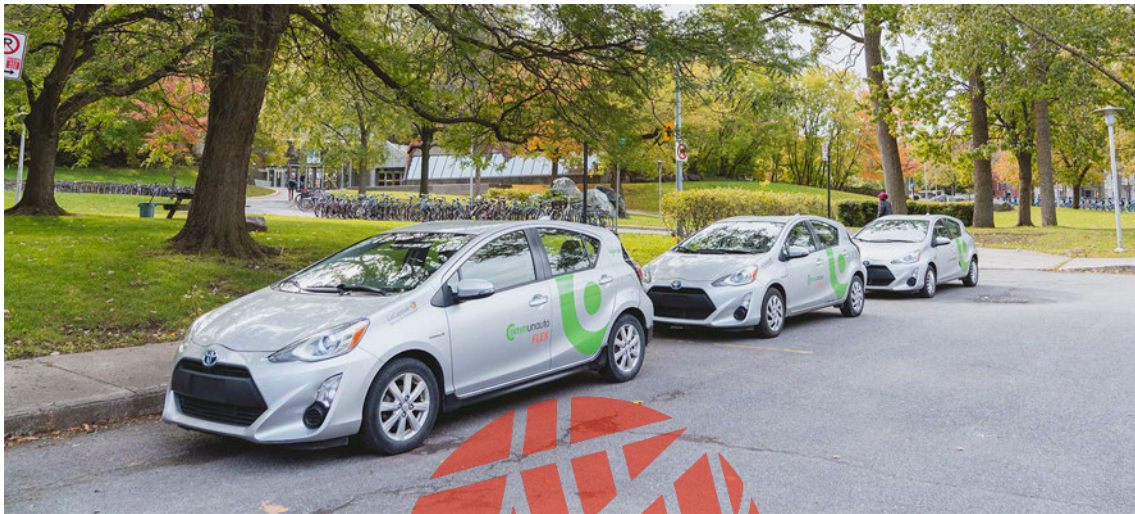
<sup>136</sup> TomTom. *TomTom Traffic Index – Ranking 2023*. Consulté le 21 mai 2024.



- Les plans de gestion des déplacements;
- L'électromobilité;
- Les nouvelles technologies en soutien à l'optimisation des flux de circulation.

Le suivi de ce critère pourrait être assuré en collaboration avec le MTMD qui produit périodiquement un rapport sur l'évaluation des coûts socioéconomiques de la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal.

Les projets immobiliers générateurs de déplacements d'une envergure importante sont ceux qui peuvent générer, selon le *Trip Generation Manual*<sup>137</sup>, plus de 1 000 déplacements-personne par heure. Par exemple, un plan de mobilité, un plan de gestion des déplacements ou une étude d'impact sur la circulation pourrait être envisagé afin d'agir sur les impacts négatifs liés à la congestion routière.

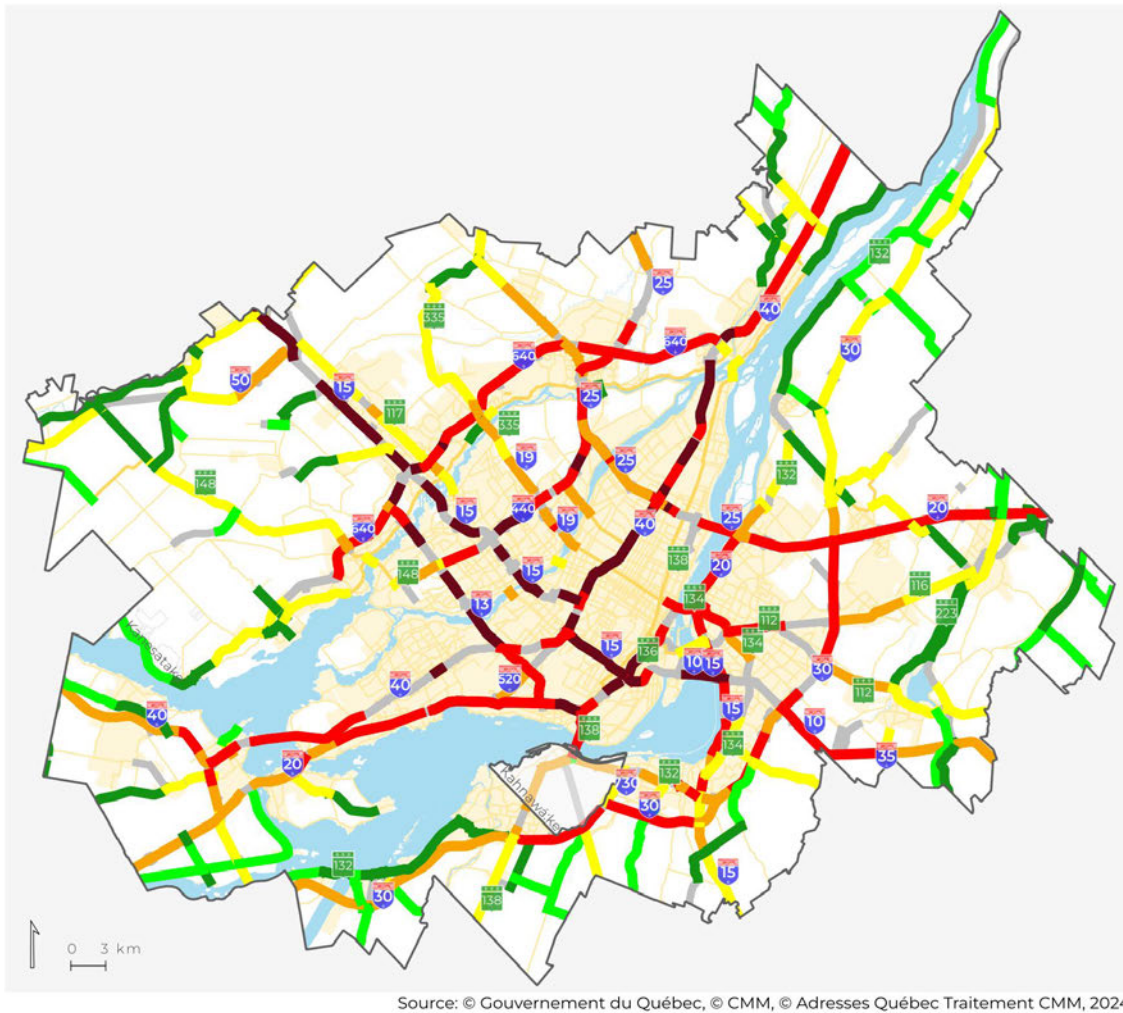


© ARTM

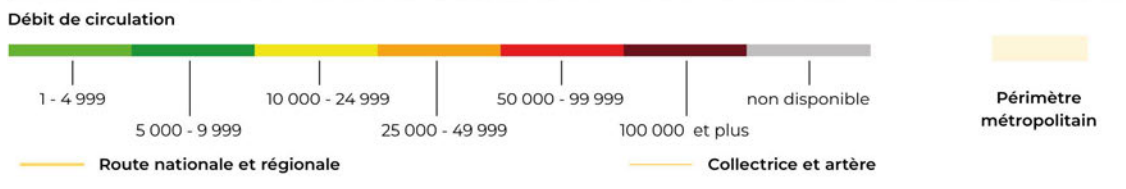


<sup>137</sup> Institute of Transportation Engineers. *Trip Generation Manual*, 10<sup>th</sup> Edition, 2017.

Carte 24 – Débits journaliers moyens annuels sur le territoire de la CMM, 2023



Source: © Gouvernement du Québec, © CMM, © Adresses Québec Traitement CMM, 2024.



Sources : Gouvernement du Québec, CMM, Adresses Québec. Traitement : CMM, 2024.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prendre en considération la congestion du réseau routier dans la planification territoriale réalisée. La CMM invite les MRC à exiger au document complémentaire du SAD qu'un plan de mobilité, un plan de gestion des déplacements ou une étude d'impact sur la circulation soit réalisé lors d'une demande de permis pour un projet d'envergure pouvant générer un impact sur la congestion routière.

À titre de rappel, plusieurs des mesures déjà prévues à l'orientation 1 et à certains des critères de l'orientation 2 contribuent à diminuer les déplacements en auto solo et favorisent donc une diminution des impacts du développement sur la congestion.



#### Critère 2.4.4

### Réduction de l'impact des flux logistiques sur la congestion et les émissions de GES

La croissance du secteur du transport et de la distribution et d'autres secteurs d'activité économique générant des déplacements de marchandises posent des défis pour la compétitivité et le bilan environnemental de l'économie métropolitaine en raison des distances parcourues par véhicule motorisé et de la congestion routière à laquelle elles contribuent.

La plus grande part des émissions de GES du transport de marchandises est générée par les camions lourds, et cette part continue d'augmenter. L'activité du secteur du transport et de la logistique tend à se concentrer en différents endroits du territoire métropolitain, comme dans l'axe de l'A-30, contribuant ainsi à la congestion. De plus, la récente expansion du commerce en ligne a entraîné la multiplication des livraisons de colis par camion.

Outre la promotion de l'utilisation de combustibles renouvelables (ou du transport décarboné), la transition et l'efficacité énergétiques du transport de marchandises à l'échelle métropolitaine peuvent être optimisées par une meilleure modulation des flux logistiques circulant notamment sur le RRM et le RAM, à savoir :

- L'optimisation des solutions intermodales, utilisant les modes de transport les plus efficaces sur un plan énergétique pour différents trajets et types de marchandises;
- La mutualisation, qui consiste à regrouper les marchandises de plusieurs industries ou entreprises dans une seule flotte pour desservir des destinations communes;
- La logistique inverse, qui intègre dans la planification des entreprises la gestion des retours et des services qui y sont reliés, comme le stockage;
- La localisation plus respectueuse de l'environnement de la logistique, concentrant des secteurs d'activité économique dans des zones logistiques portuaires, ferroviaires, routières ou aériennes;
- Le développement de solutions durables pour le déplacement du dernier kilomètre (mini-pôles de livraison locaux, vélo-cargos, camionnettes électriques, etc.).

De plus, la prise en compte des déplacements de marchandises dans les choix de localisation de projets d'implantation industrielle peut permettre de réduire leur impact sur la congestion et les émissions de GES.

La CMM entend favoriser une organisation optimale du transport de marchandises et de l'implantation industrielle qui le sous-tend en appliquant les meilleures pratiques en matière d'optimisation et d'écoresponsabilité. La CMM a réalisé en 2023 un Portrait et diagnostic de la mobilité des marchandises qui met en évidence les principaux impacts du transport des marchandises sur l'aménagement, l'environnement et la qualité des milieux de vie du Grand Montréal, et fait des recommandations pour aborder ces enjeux<sup>138</sup>. Dans le cadre du PMDE 2022-2031, la CMM mène des travaux visant à caractériser les territoires pouvant accueillir des activités logistiques et élaborer un outil d'aide à la décision permettant d'évaluer l'impact de scénarios d'implantation industrielle et de modulation des flux logistiques.

<sup>138</sup> Communauté métropolitaine de Montréal. *Portrait et diagnostic de la mobilité des marchandises sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, 2023, 147 pages.



## Encadré 20 – Optimiser la localisation des entreprises générant des déplacements de marchandises

Dans le cadre de la mise en œuvre de son PMDE 2022-2031, la CMM mène des travaux visant à élaborer un outil d'aide à la décision permettant d'évaluer l'impact de différents moyens de moduler les flux et de différents choix de localisation géographique pour de nouvelles activités logistiques. L'utilisation de cet outil doit permettre de faire des choix plus optimaux contribuant à la fois à la compétitivité de l'économie métropolitaine et son bilan carbone.

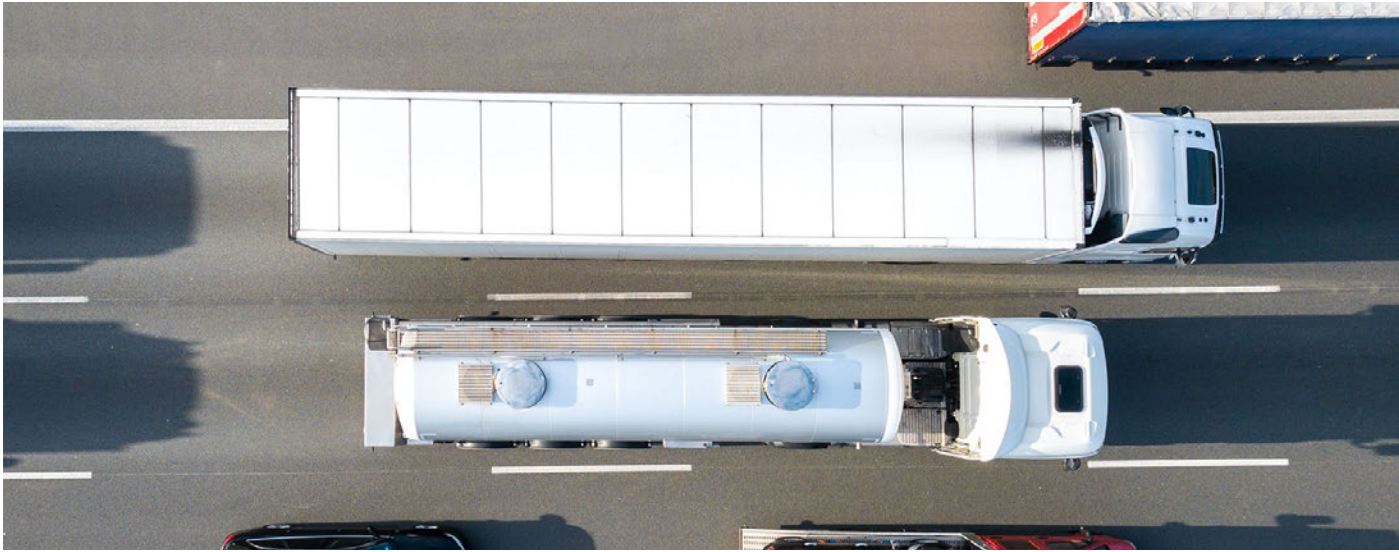
Le PMDE accorde une importance particulière à l'accélération de la transition énergétique de l'économie métropolitaine et à une organisation du territoire économique qui doit devenir plus écoresponsable. Constatant que le Grand Montréal est un carrefour logistique de première importance en Amérique du Nord et que le transport de marchandises est une des principales sources d'émissions de GES sur le territoire métropolitain, le PMDE entend faire en sorte que les activités logistiques deviennent à la fois plus efficaces et sobres en carbone. Il établit à cette fin une stratégie à deux volets :

1. Favoriser la transition et l'efficacité énergétiques des déplacements de marchandises par le biais d'une meilleure modulation des flux logistiques de manière à en réduire les émissions de GES;
2. Orienter la localisation géographique des projets d'entreprises en prenant en compte l'impact sur la congestion et les émissions de GES des déplacements de marchandises générés par de nouvelles implantations industrielles.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD que l'implantation de futures plateformes logistiques, qui regroupent en un seul lieu des activités de transport, d'entreposage et de distribution, puisse être localisée sur des sites :

- Bénéficiant d'un accès direct au Réseau routier métropolitain;
- Ayant un accès direct au réseau ferroviaire sur lequel le transport de marchandises est autorisé;
- Étant situés près d'une installation portuaire ou aéroportuaire;
- Permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés sur la santé de la population par les activités du site (ex. bruit, matières dangereuses, etc.) inspirée des meilleures pratiques en aménagement (distances séparatrices, zones tampons avec buttes-écrans ou boisés, prohibition d'usages sensibles à proximité, etc.);
- Permettant de minimiser les impacts sur la congestion et les émissions de GES par le biais de solutions intermodales ou tout autre mécanisme permettant de moduler les flux logistiques.

Il importe de mentionner que la Politique de mobilité durable 2030<sup>139</sup> du gouvernement du Québec propose aussi, à titre de priorité d'intervention, d'appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants améliorant la compétitivité des entreprises, notamment en facilitant les interconnexions des réseaux de transport.



<sup>139</sup> Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec. *Transporter le Québec vers la modernité – Politique de mobilité durable 2030*, 2018, 43 pages.

# UN GRAND MONTRÉAL

ORIENTATION 3

avec un environnement  
naturel, culturel, paysager  
et patrimonial protégé  
et mis en valeur



© 2013

## ORIENTATION 3

### UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT NATUREL, CULTUREL, PAYSAGER ET PATRIMONIAL PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

La région métropolitaine de Montréal offre des milieux de vie diversifiés. Les environnements naturels, culturels et bâtis qui les caractérisent, 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.

Les espaces naturels contribuent aux caractères distinctifs des différents secteurs géographiques du Grand Montréal. Ils fournissent également des services écologiques d'une valeur inestimable et contribuent au maintien de la biodiversité. Le patrimoine culturel et bâti, de même que la qualité des paysages, ont un impact positif sur l'image et l'identité d'un territoire. 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 les cadres de vie, qu'ils soient naturels ou bâtis : perte de la biodiversité, déforestation, banalisation des paysages, fragmentation des écosystèmes, bâtiments à l'architecture non intégrée, patrimoine en péril, etc. Sous cette optique, la CMM présente un cadre de vie fragile qui demande à être consolidé, protégé et mis en valeur.

À l'heure de la crise climatique et de la crise de la biodiversité, l'aménagement du territoire est un vecteur clé d'adaptation devant simultanément viser la protection des milieux naturels résiduels en vue de leur maintien et l'accroissement général de la biodiversité sur l'ensemble du territoire. Dans ce contexte, il importe d'élargir nos interventions en considérant des milieux qui, sans porter des caractéristiques propres aux milieux naturels, jouent des rôles importants sur le plan des services écosystémiques : espaces verts, espaces dédiés à la reconversion. Ceux-ci contribuent à la résilience et à la qualité de vie de la population, ou ont le potentiel d'y contribuer.

Le développement du territoire peut être une opportunité de mise en valeur de certains atouts et permettre de corriger des lacunes qui le déprécient. Dans cette perspective, le territoire de la CMM 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 et par l'aménagement de certains sites dans le contexte de la concurrence continue que se livrent les régions métropolitaines entre elles.

#### Une vision nature pour le Grand Montréal

La préservation de la biodiversité est une préoccupation commune de l'humanité qui a fait l'objet de plusieurs traités. En 1992, lors du Sommet de la Terre à Rio de Janeiro, les pays présents ont adopté un premier traité international juridiquement contraignant. La Convention sur la diversité biologique a trois principaux 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<sup>140</sup>.

En 2012, les États membres de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ont créé un organe intergouvernemental indépendant, la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES), pour fournir aux décideurs, au même titre que le GIEC pour le climat, des évaluations scientifiques objectives pour répondre aux questions critiques sur la biodiversité, et les outils et les méthodes pour protéger et utiliser de manière durable ces ressources naturelles vitales.

En 2019, l'IPBES a produit un premier rapport d'évaluation mondiale sur la biodiversité et les services écosystémiques. Ce rapport brosse un portrait dramatique et qui s'aggrave de la biodiversité dans le monde. Cependant, ses auteurs insistent sur le fait qu'il est possible de conserver, de restaurer et d'utiliser la nature de manière durable et, en même temps, d'atteindre d'autres objectifs sociétaux à l'échelle mondiale en déployant de toute urgence des efforts concertés qui entraînent des changements en profondeur (voir encadré sur les leviers d'actions).

#### **Encadré 21 - Leviers d'actions susceptibles de permettre des changements systémiques d'après l'évaluation mondiale de l'IPBES (liste non exhaustive)**

- Le développement et la gestion efficace du **réseau actuel des aires protégées**.
- **Une gestion intégrée des paysages** qui assure la conservation de la nature, la restauration écologique, l'utilisation durable des ressources et la production durable (y compris de nourriture, de matériaux et d'énergie), la gestion durable des forêts et la planification des infrastructures.
- **Des systèmes agricoles, aquacoles et d'élevages durables** préservant les espèces, races, variétés et habitats locaux et permettant une restauration écologique. L'IPBES insiste sur les options multiples telles que l'agriculture biologique, les pratiques agroécologiques, l'agroforesterie, les systèmes sylvo-pastoraux, etc.
- **Des pêcheries durables mettant en œuvre une gestion écosystémique** afin de préserver et conserver les espèces marines et les stocks halieutiques tout en limitant les pollutions.
- **La reconnaissance des connaissances et des pratiques des populations locales et autochtones** et leur implication dans la gouvernance environnementale pour renforcer les actions de conservation et de restauration tout en préservant leur propre qualité de vie.
- **La lutte contre le changement climatique** passant par des solutions fondées sur la gestion des terres et allant de pair avec les objectifs de conservation. L'IPBES rappelle toutefois que le développement à grande échelle des cultures énergétiques ou des plantations non forestières peut avoir des effets négatifs sur la biodiversité.
- **Les solutions fondées sur la nature** (SFN), en favorisant les infrastructures grises et vertes, peuvent aider à atteindre les objectifs du développement durable (ODD) en ville.
- **Des systèmes financiers et économiques mondiaux durables** pour construire une économie qui ne repose pas sur le paradigme de la croissance. Une telle évolution conduit à éliminer les subventions néfastes à la biodiversité et à changer les indicateurs économiques.

Source: IPBES (2019). [Évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques](#).

<sup>140</sup> Nations Unies (1992). [Convention sur la diversité biologique](#), 30 p.





En 2021, l'IPBES a développé une méthode pour conceptualiser et évaluer les multiples valeurs de la nature et de ses bienfaits, y compris de la biodiversité et des fonctions et services écosystémiques. Le rapport constate que l'accent est mis, à l'échelle mondiale, sur les profits à court terme et la croissance économique, ce qui exclut souvent la prise en compte des multiples valeurs de la nature dans les décisions politiques.

En 2022, un atelier de travail conjoint IPBES-GIEC a porté sur le lien entre biodiversité et changement climatique et pourrait marquer un tournant en permettant d'aborder les deux sujets ensemble avec plus d'efficacité. Le rapport démontre la nécessité de fusionner ces défis, en citant de multiples facteurs tels que la pollution et le changement d'affectation des sols qui ont un impact significatif sur le climat et la biodiversité. « La protection et la restauration des écosystèmes riches en carbone constituent la priorité absolue ». Quatre piliers d'action sont identifiés comme étant essentiels pour accroître les avantages pour le climat et la nature :

- **Protéger** : réduction des émissions dues à la déforestation et à la dégradation des forêts couplée à la préservation de la biodiversité et la conservation des écosystèmes non forestiers riches en carbone sur terre et en mer, y compris les systèmes d'eau douce et les zones côtières.
- **Restaurer** : restauration des écosystèmes dégradés, tels que les zones humides qui sont des puits de carbone efficaces, des écosystèmes de prévention des inondations et des foyers de biodiversité.
- **Gérer** : valorisation des pratiques agricoles, forestières et de pêche respectueuse du climat et de la biodiversité, changements dans la consommation pour réduire la pression sur les terres, optimisation de la localisation des chaînes d'approvisionnement (environ 30 % des menaces pesant sur les espèces dans le monde sont liées au commerce international des produits de base).
- **Créer** : verdissement urbain et soutien à la biodiversité pour réduire la consommation d'énergie et permettre aux villes de devenir des puits de carbone, possibilités d'atténuation sur les nouveaux habitats combinant des matériaux bas carbone et des espaces pour la réintroduction de la biodiversité dans la ville, options d'atténuation combinant technologie et nature (solutions fondées sur la nature).

Il est désormais clair que la biodiversité est au cœur des débats sociétaux et de l'agenda politique planétaire. L'expertise scientifique internationale appelle désormais à des changements transformateurs, c'est-à-dire, des changements profonds de nos modes de vie et de consommation qui passent par la réorganisation fondamentale des facteurs économiques, sociaux et technologiques qui les régissent.

La COP15 de la Convention pour la diversité biologique (CDB) tenue à Montréal en novembre 2022 marque une étape cruciale pour engager l'humanité sur une trajectoire durable. Les pays adhérents devront s'engager en faveur d'actions claires et quantifiables. À cette occasion, contribuer à l'atteinte, sur son territoire, des cibles de conservation des milieux naturels adoptées par les pays participants, soit que « [...] *d'ici à 2030, au moins 30 % des zones terrestres, des eaux intérieures et des zones côtières et marines soient conservées et gérées par le biais de systèmes d'aires protégées écologiquement représentatifs, bien reliés et gérés de manière équitable, et d'autres mesures efficaces de conservation par zone* »<sup>141</sup>.

<sup>141</sup> Convention sur la diversité biologique (2022). Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal. Projet de décision proposé par le président, PNUE, 15 p.



À l'échelle du Grand Montréal, les pressions historiques exercées sur les milieux naturels par l'urbanisation et le développement de l'agriculture sont grandes. Les milieux naturels restants sont essentiellement situés dans les couronnes Nord et Sud ainsi que dans certains îlots situés au sein d'une trame urbaine et agricole. Dans ce contexte, la conservation et l'accroissement de la biodiversité du Grand Montréal reposent sur le maintien des milieux naturels résiduels, mais également sur le maintien des espaces verts et l'accroissement des services écologiques via le verdissement et notamment, une augmentation générale de la canopée. Une plus grande connectivité doit permettre de lier le plus efficacement les différents écosystèmes entre eux.

### La conservation des milieux naturels

Au sein de la trame urbaine et agricole du Grand Montréal, les milieux naturels portent une biodiversité riche, laquelle est fortement sous pression, comme c'est le cas pour une vaste partie du sud du Québec. Actuellement, 22,1 % du territoire du Grand Montréal est couvert par des mesures de conservation afin d'assurer le maintien des milieux naturels (voir objectif 3.1).

#### Encadré 22 – La conservation

La conservation est un ensemble de pratiques qui comprend la protection, la restauration et l'utilisation durables, tels l'aménagement forestier durable, la chasse ou encore la récolte de produits forestiers non ligneux. Ces pratiques visent la préservation de la biodiversité, le rétablissement d'espèces ou le maintien des services écologiques au bénéfice des générations actuelles et futures.<sup>142</sup>

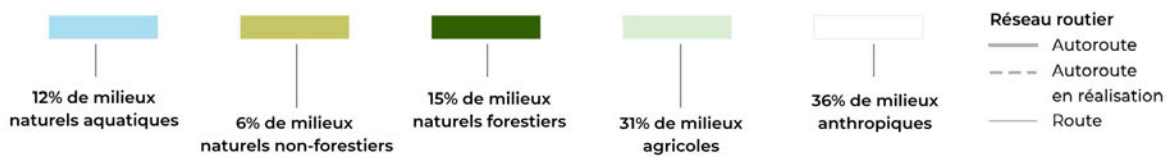
À l'échelle du Grand Montréal, la conservation des milieux naturels est l'une des conditions essentielles au maintien de la biodiversité. Les milieux naturels présentent une grande valeur pour la région, notamment en raison de leur rareté. En effet, les milieux naturels du Grand Montréal (bois, friches, milieux humides et hydriques) ne couvrent que 32,7 % du territoire (143 111 ha). De cette superficie, les milieux naturels terrestres représentent une superficie de 90 901 ha (20,8 % de la CMM ou 23,6 % du territoire terrestre de la CMM) et les milieux aquatiques, une superficie de 52 210 ha (11,9 % de la CMM).

<sup>142</sup> Limoges, B., Boisseau, G., Gratton, L. & Kasisi, R. (2013). Terminologie relative à la conservation de la biodiversité in situ. *Le Naturaliste canadien*, 137(2), pp. 21–27.

Carte 25 – Les milieux naturels du Grand Montréal



Source: © CMM, © Adresses Québec. Traitement CMM, 2024.



### Une résilience accrue par la présence de services écosystémiques

À l'heure des différentes crises qui affectent la planète – comme la lutte contre les changements climatiques, la gestion des risques naturels, les menaces à la santé publique, l'approvisionnement en eau ou la sécurité alimentaire – une retombée majeure de la conservation des milieux naturels et des espaces verts réside dans les nombreux services écosystémiques qui lui sont associés.

Dans la région métropolitaine, plusieurs milieux naturels contribuent à la qualité de nos milieux de vie en favorisant l'atténuation des inondations et de l'érosion, le contrôle de la température, le soutien aux pollinisateurs, ou la purification de l'air et de l'eau. Leur présence favorise la résilience du territoire aux différentes crises.



Les milieux naturels fournissent également un environnement précieux pour les citoyens en matière de qualité de vie et de santé, de lieux de ressourcement et de création et de repères culturels et identitaires. Les secteurs présentant un potentiel de reconversion en milieu naturel et les espaces verts urbains peuvent également contribuer au degré de naturalité de la région métropolitaine.

La conservation, la mise en valeur et l'accroissement des milieux naturels doivent être au cœur de l'aménagement du territoire, que ce soit par le biais de mesures favorisant le maintien et l'augmentation des composantes végétales ou en limitant l'artificialisation et la minéralisation des sols.

### Encadré 23 - Espace de liberté des cours d'eau

L'espace de liberté correspond à l'espace occupé du lit majeur d'un cours d'eau à l'intérieur duquel le ou les chenaux du lit mineur peuvent évoluer naturellement en fonction des processus hydrogéomorphologiques.

C'est une zone importante pour le fonctionnement des milieux hydriques où les fonctions physiques naturelles des cours d'eau (transport de l'eau et des sédiments) sont maintenues, ce qui augmente leur résilience. L'espace de liberté et les milieux naturels qui le composent jouent un rôle majeur pour :

- La connectivité entre la rivière et la nappe phréatique, notamment par l'entremise des milieux humides qui contribuent à l'atténuation des crues et des étiages;
- L'amélioration de la qualité de l'eau;
- L'atténuation des crues et des étiages;
- La connectivité écologique.

### La connectivité

Fortement fragmentés, les milieux naturels du sud du Québec présentent une faible connectivité. C'est particulièrement le cas dans le Grand Montréal alors que la trame urbaine est la plus dense de la province et que les activités agricoles y sont largement répandues.

Afin d'atteindre des résultats concrets en matière de maintien de la biodiversité et des services écologiques, la conservation des milieux naturels doit se combiner à des actions favorisant la préservation et la restauration de la connectivité écologique afin de permettre l'adaptabilité et la résilience des écosystèmes et des espèces. L'objectif est de créer un réseau écologique cohérent et interconnecté de milieux naturels et d'espaces verts comprenant des noyaux d'habitats, des zones tampons et des corridors spatialement définis.

En 2023, le gouvernement du Québec a publié une analyse de la connectivité écologique des milieux naturels dans les Basses-terres du Saint-Laurent permettant de reconnaître les milieux naturels d'importance pour la connectivité écologique sur ce territoire. Sur le territoire métropolitain, la fragmentation actuelle rend d'autant plus importantes les interventions permettant d'accroître la connectivité, notamment afin d'accroître la résilience même des milieux naturels. La conservation des milieux naturels restants demeure le levier d'action privilégié pour maintenir une connectivité



écologique dans le Grand Montréal. Les secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel seront également des maillons essentiels à l'établissement d'une connectivité écologique.

En zones fortement utilisées (urbaine et agricole), les grands réseaux de transport d'énergie, de marchandises et des personnes ainsi que leurs emprises sont les derniers corridors où demeurent des zones non artificialisées. C'est un potentiel d'amélioration d'une biodiversité relative, mais surtout de la connectivité grâce à des pratiques augmentant la naturalité telle la gestion différenciée ou encore la restauration de milieux naturels.

### La restauration des milieux naturels

Les nouvelles cibles adoptées lors de la COP15 visant à réduire les menaces sur la biodiversité incitent à accélérer les interventions en matière de restauration afin de « renforcer la biodiversité et les fonctions et services écosystémiques, l'intégrité écologique et la connectivité »<sup>143</sup>.

Étant donné le développement historique du Grand Montréal, la restauration de sites dégradés sera essentielle à l'atteinte des objectifs de conservation. L'identification de sites ayant un potentiel de conversion en milieux naturels s'avère, dans un premier temps, une étape clé. Plusieurs sites doivent être considérés à cette fin, notamment les golfs, lors de la cessation de leurs activités.

Par ailleurs, la restauration de fonctions écologiques s'avère également importante pour accroître la naturalité du Grand Montréal et contribuer aux mesures complémentaires de conservation.

### Les espèces exotiques envahissantes

Selon le rapport sur l'évaluation mondiale de la biodiversité de l'IPBES, la présence cumulative d'espèces exotiques envahissantes (EEE) s'est accrue de 40 % depuis 1980, et est associée à l'intensification des échanges commerciaux ainsi qu'à la dynamique et aux tendances démographiques. Les EEE sont nuisibles aux espèces endémiques, aux fonctions écosystémiques et aux contributions de la nature aux populations, ainsi qu'à l'économie et à la santé humaine. Le taux d'introduction de nouvelles espèces exotiques envahissantes semble s'accélérer plus que jamais et ne montre aucun signe de ralentissement<sup>144</sup>. Les coûts de lutte contre les EEE sont exorbitants. De plus, ces coûts sont souvent sous-estimés et en croissance constante depuis 1970, avec un coût annuel moyen qui double tous les six ans<sup>145</sup>.

Sur le territoire de la CMM, les espèces végétales exotiques envahissantes constituent la menace la plus importante pour les espèces et les habitats essentiels des espèces en péril selon l'évaluation du groupe de travail intergouvernemental<sup>146</sup>. L'arrivée de

<sup>143</sup> ONU (2022). Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal, Cible 2, PNUE, p.9.

<sup>144</sup> IPBES (2019). Le rapport de l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques : résumé à l'intention des décideurs, 60 p.

<sup>145</sup> Diagne, C., Leroy, B., Vaissière, AC. et al. (2021). « High and rising economic costs of biological invasions worldwide ». *Nature* 592, 571-576 (2021)

<sup>146</sup> Jobin, B., L. Gratton, C. Boyer, L. Bouthillier et B. Tremblay. 2021. Rapport sur l'état de situation de huit espèces en situation précaire sur le territoire du Grand Montréal. Environnement et Changement



l'agrile du frêne a entraîné des répercussions importantes sur la canopée. La CMM a d'ailleurs mis en place une stratégie de lutte contre l'agrile du frêne.

Parmi les nouvelles cibles inscrites dans le cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal, la cible 6 vise à « éliminer, minimiser, réduire et/ou atténuer les impacts des espèces exotiques envahissantes sur la biodiversité et les services écosystémiques [...] en contrôlant les espèces exotiques envahissantes, en particulier dans les zones prioritaires, notamment dans les îles ».<sup>147</sup>

Un rapport d'évaluation sur les espèces exotiques envahissantes et leur contrôle est en cours de préparation par l'IPBES pour répondre à la nécessité d'aider les décideurs à comprendre l'état actuel et les tendances des espèces exotiques envahissantes, leurs impacts, leurs moteurs, leur gestion et les options politiques qui permettent de relever efficacement les défis qu'elles posent<sup>148</sup>.

### Les espaces verts : composantes essentielles de la biodiversité dans la trame urbaine

La faible proportion de milieux naturels résiduels présents sur le territoire et l'atteinte des autres objectifs et critères du PMAD relatifs à l'aménagement du territoire nécessitent, pour atteindre une cible de conservation de 30 %, de prendre en considération des milieux dont le degré de naturalité est plus faible, comme les espaces verts, mais qui procurent plusieurs services écosystémiques. En milieu urbain, ces milieux comprennent notamment les parcs, les golfs, les lignes de transport d'énergie, la portion végétalisée de terrains institutionnels non économiques tels que ceux des établissements scolaires et les cimetières. Dans le Grand Montréal, ces espaces verts urbains représentent 12 342 ha (2,8 % de la CMM).

En milieu urbanisé, les espaces verts jouent un rôle très important et contribuent significativement à la qualité de l'environnement, ainsi qu'à la santé physique et mentale de la population. Il s'agit notamment de lieux de socialisation importants, notamment pour les enfants, et d'espaces d'appropriation des milieux de vie pour la population en général.

### L'accroissement de la canopée du Grand Montréal

La présence d'arbres dans la trame urbaine génère de nombreux apports tant sociaux (santé et bien-être de la population, réduction de la vitesse de la circulation), environnementaux (amélioration de la qualité de l'air, rafraîchissement de la température, atténuation du bruit, réduction du ruissellement de l'eau) qu'économiques (plus grande valeur des propriétés, réduction des coûts de chauffage et de climatisation)<sup>149</sup>.

---

climatique Canada, ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et Communauté métropolitaine de Montréal. Québec, 40 p. et annexes.

<sup>147</sup> Convention de la diversité biologique. 2022. Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal. PNUE. p.9.

<sup>148</sup> IPBES (2023). Avis d'information : Espèces exotiques envahissantes : le rapport d'évaluation de l'IPBES traitera de l'un des principaux facteurs directs de la crise de la biodiversité, 5 p.

<sup>149</sup> L'Atelier urbain (2020). Les arbres : L'or vert des milieux urbains – Guide technique, 4 p. [en ligne] :

La règle des 3-30-300 s'impose comme nouveau repère au sujet de l'accroissement de la forêt urbaine : chaque citoyen doit pouvoir voir 3 arbres depuis son lieu de résidence, vivre dans un quartier dont l'indice de canopée atteint 30 % et habiter à moins de 300 mètres d'un parc ou d'un espace vert<sup>150</sup>.

Par ailleurs, l'ensemble de la canopée présente un bénéfice additionnel de captage du carbone, diminuant ainsi l'impact net des émissions de gaz à effet de serre.

### L'accessibilité aux milieux naturels

La CMM souhaite poursuivre ses actions afin de favoriser l'accessibilité aux milieux naturels à l'ensemble des citoyens du Grand Montréal, selon la capacité de support des milieux naturels. Il s'agit d'ailleurs d'une cible adoptée dans le cadre de la COP15 :

Accroître sensiblement la superficie, la qualité et la connectivité des espaces verts et bleus dans les zones urbaines et densément peuplées, ainsi que l'accès à ces espaces et les avantages qu'ils procurent de manière durable, en intégrant la conservation et l'utilisation durables de la biodiversité et en garantissant une planification urbaine intégrant la biodiversité, en renforçant la biodiversité indigène, la connectivité et l'intégrité écologiques, en améliorant la santé et le bien-être de l'homme et son lien avec la nature, et en contribuant à une urbanisation inclusive et durable et à la fourniture de fonctions et de services écosystémiques.

L'accessibilité aux milieux naturels est non seulement souhaitable afin que la population du Grand Montréal profite des services écosystémiques fournis en matière de santé et de qualité de vie, mais également en vue d'assurer une prise de conscience citoyenne de leur importance et l'équité environnementale pour tous.

### Une vision nature concrétisée par la Trame verte et bleue du Grand Montréal

Par la Trame verte et bleue (TVB) du Grand Montréal, la CMM concrétise sa vision nature portée par le PMAD en supportant des projets visant à accroître la protection et la connectivité de notre environnement naturel et à le mettre en valeur.

Par ailleurs, la CMM souhaite consolider une partie de ses interventions au sein d'un réseau de parcs métropolitains. Ces derniers permettront de favoriser, au sein d'ensembles structurants, l'atteinte des objectifs visés par la COP15 en matière de conservation et d'accessibilité.

La conservation et la mise en valeur des milieux naturels doivent reposer sur plusieurs outils de gouvernance. Si la CMM considère que dans certains cas, l'acquisition d'espaces boisés, des milieux humides et des habitats essentiels est nécessaire afin d'assurer leur conservation et permettre leur mise en valeur, l'acquisition ne peut être le seul outil envisagé. Les organisations municipales locales, régionales et métropolitaines doivent également pouvoir compter sur des pouvoirs réglementaires clairs, décisifs et stricts afin d'assurer la pérennité de certains milieux naturels.

Néanmoins, dans le but d'appuyer financièrement les projets d'acquisition nécessaires et de mise en valeur de milieux naturels, la CMM souhaite, en

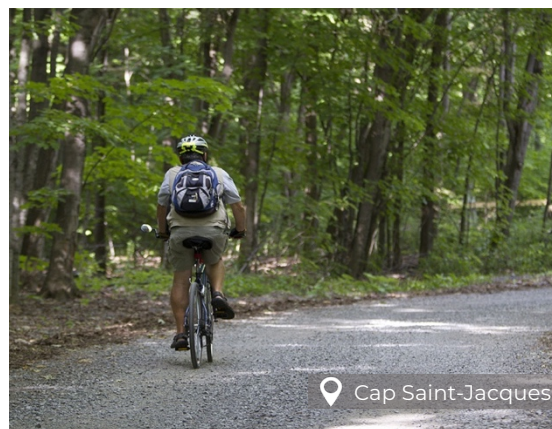
<sup>150</sup> IUCN Urban Alliance (2021). [Promoting health and wellbeing through urban forests – Introducing the 3-30-300 rule.](#)

collaboration avec le gouvernement du Québec, un financement stable et à long terme favorisant l'acquisition de milieux naturels dans le cadre de la TVB du Grand Montréal.

En parallèle, d'autres moyens, telles les servitudes de conservation peuvent être consenties dans le cadre d'autorisations, en complément aux cessions qui interviennent dans le cadre de contributions pour fins de parc, de terrains de jeux et de préservation d'espaces naturels, comme prévu par la LAU, sont à considérer.

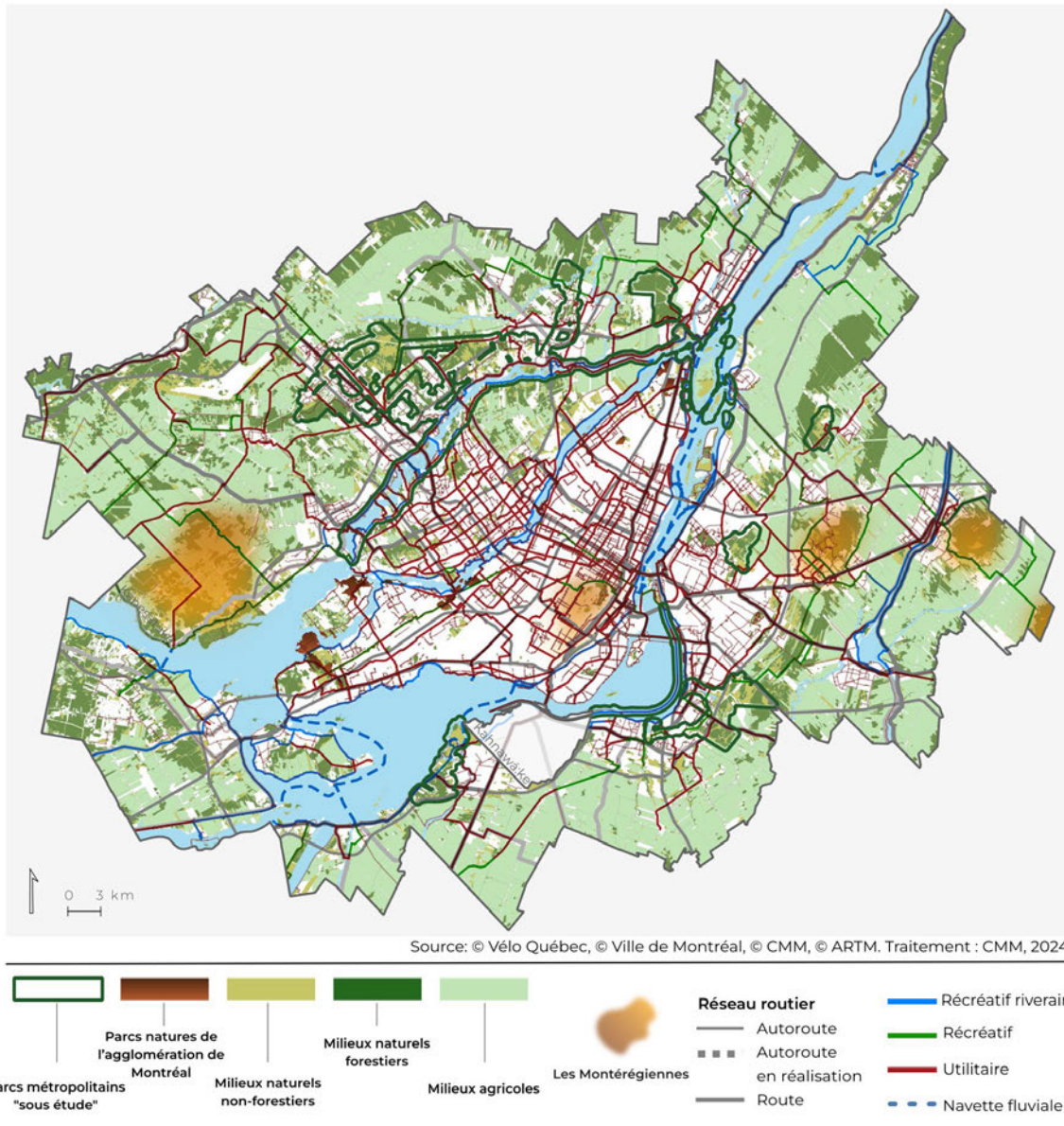
La Trame verte et bleue du Grand Montréal soutient conséquemment différents types d'intervention :

1. Le développement de parcs métropolitains, y compris de parcs agricoles;
2. L'acquisition de milieux naturels à des fins de conservation;
3. La mise en valeur permettant l'accessibilité aux milieux naturels, la récréation extensive, la restauration ou la connectivité naturelle;
4. Les activités de boisement visant l'augmentation de la superficie du couvert forestier;
5. La renaturalisation d'espaces vacants ou sous-utilisés, incluant les anciens golfs, les anciennes carrières et sablières ainsi que les emprises publiques;
6. La consolidation et la mise en place d'un réseau de navettes fluviales à des fins récréotouristiques; l'aménagement et la mise aux normes de sentiers cyclables du Réseau vélo métropolitain.





Carte 26 - Les composantes de la Trame verte et bleue du Grand Montréal





## Des paysages, puis un patrimoine culturel et bâti au cœur de l'identité du Grand Montréal

À l'image de la vision nature 2023 pour le Grand Montréal, la protection et la mise en valeur des paysages ainsi que du patrimoine bâti s'inscrivent dans une démarche de développement durable.

Les reliefs, les cours d'eau, les milieux naturels et agricoles, les ensembles bâtis, les routes, les infrastructures et les terrains vacants structurent les espaces et les paysages. Le paysage est le miroir d'une société et reflète notre dynamisme et notre réalité culturelle, économique et sociale. Les paysages intègrent tant les composantes physiques et spatiales que les éléments socioculturels. Leur encadrement doit donner lieu à une démarche intégrée de valorisation via des mesures d'aménagement du territoire qui influencent leur qualité. La Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (PNAAT) reconnaît par ailleurs le rôle des paysages dans le sentiment d'appartenance des communautés et les définit comme éléments importants de la qualité de vie des populations, tant en milieux urbains que ruraux. Les paysages peuvent également être abordés par une démarche d'aménagement culturel du territoire qui vise leur reconnaissance et l'expression des collectivités.

### Encadré 24 – L'aménagement culturel du territoire

L'aménagement culturel du territoire est une approche créative et novatrice promue par le gouvernement du Québec<sup>151</sup>. La CMM adhère à cette vision et rappelle que l'intégration de la dimension culturelle dans l'interprétation et l'aménagement de l'espace permet de mettre en valeur l'évolution du territoire, l'esprit du lieu et les paysages distinctifs afin de s'ancrer dans les milieux de vie et d'éviter l'uniformisation. Une démarche d'aménagement culturel du territoire consiste à intervenir en considérant l'historique, les aspirations et les pratiques des habitants en lien avec le territoire.

L'aménagement culturel du territoire peut se faire par le déploiement d'initiatives portant sur les paysages, le patrimoine culturel, l'architecture, l'espace public ou l'art public.

Les paysages de la CMM résultent de l'histoire de la formation biophysique de son territoire et de celle de son occupation. La région métropolitaine de Montréal se situe au cœur de la vallée du Saint-Laurent, une grande plaine autrefois façonnée par la mer de Champlain et découpée en archipel par le fleuve Saint-Laurent et ses tributaires. Dans cette plaine, émergent des reliefs, les collines Montérégiennes dont la formation remonte à environ 125 millions d'années. Des dix collines Montérégiennes, cinq se trouvent sur le territoire de la CMM (les monts Royal, Saint-Hilaire, Saint-Bruno, les collines d'Oka et une partie du mont Rougemont). S'ajoute également le massif de Rigaud, un relief en transition vers le mont Rigaud situé à l'extérieur du territoire de la CMM. Ces reliefs servent de refuge à de nombreuses espèces fauniques. Majoritairement boisés, ils recèlent une riche flore.

<sup>151</sup> Document d'accompagnement *Territoire hérité, habité, légué – L'aménagement culturel du territoire* du ministère de la Culture et des Communications.



Les activités humaines ont façonné le territoire de la CMM en une grande variété de paysages. 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. Dans la plaine agricole, les Montérégiennes sont visibles de loin, à partir de plusieurs endroits, et servent de point de repère. Ces paysages agricoles constituent l'une des caractéristiques exceptionnelles et typiques de la CMM. Cette plaine comprend une diversité d'habitats urbains, au centre de laquelle se dresse le centre-ville de Montréal avec ses gratte-ciel adossés au mont Royal. Les corridors routiers d'accès métropolitain y multiplient les points de vue.

Du paysage rural, au paysage naturel en passant par le paysage urbain, les paysages de la CMM possèdent des particularités distinctives et offrent une expérience spatiale variée pour l'observateur.

À l'instar des paysages, les bâtiments et ensembles patrimoniaux du Grand Montréal, par leurs morphologies, leurs historiques d'occupation ou leurs méthodes de construction, hébergent un large pan de notre histoire et mémoire collective. Leurs intérêts peuvent également être architecturaux, artistiques, historiques, scientifiques ou techniques, par exemple.

### Des gestes en faveur de la protection des paysages et du patrimoine

Le PMAD est un outil qui donne un cadre concret et formel pour la protection des paysages et du patrimoine bâti métropolitain. Les composantes qui seront identifiées dans ce chapitre constituent un répertoire socioculturel érigé au fil de nos traditions, savoir-faire, événements, découvertes, décisions ou aspirations. Le maintien de ces composantes physiques du territoire permet ainsi de protéger d'autres aspects intangibles du Grand Montréal qui lui confèrent son authenticité et sa singularité.

Les principes de la Charte du paysage québécois, à laquelle la CMM a adhéré, inspirent les dispositions du PMAD à l'égard des paysages. Ces dispositions concernent notamment l'utilisation du paysage comme notion intégratrice, la reconnaissance des valorisations paysagères et la sensibilisation des différents acteurs quant au rôle qu'ils ont dans la qualité des cadres de vie. La CMM a aussi déployé différents outils en faveur de la protection et de la mise en valeur des paysages.

Le Plan d'action métropolitain de mise en valeur du territoire et des activités agricoles témoigne de l'importance du territoire agricole comme élément structurant des paysages métropolitains. Ceux-ci font cependant face à différents enjeux tels que la tendance à l'homogénéisation fonctionnelle, la dégradation de l'environnement, l'augmentation de la taille des fermes, un faible souci d'intégration paysagère des bâtiments ou la cohabitation parfois conflictuelle avec les usages limitrophes, de même qu'une altération du caractère des parcours et chemins champêtres. Aussi, au sein de ces espaces, une dissociation s'établit entre la réalité matérielle du paysage et la perception que la population en a. Il faut éviter de réduire le paysage agricole à une image révolue et plutôt chercher à requalifier ces territoires, et ce, par deux voies complémentaires. La première passe par une cohabitation harmonieuse entre les agencements typiques et contemporains, de même que les pratiques qui les façonnent. La seconde par un arbitrage entre une représentation traditionnelle de la campagne et une vision productiviste du territoire agricole.



La CMM a aussi adopté le Plan d'action pour la reconnaissance et la protection des collines Montérégiennes<sup>152</sup> et vise la mise en application de mesures clés y figurant, entre autres, par le biais du PMAD. La protection des collines Montérégiennes est nécessaire compte tenu de leur caractère emblématique à l'échelle du paysage métropolitain, et des autres valeurs qu'on leur reconnaît, soit leur importance pour la biodiversité au sud du Québec, leur importance historique et culturelle dans l'évolution du paysage métropolitain, de même que leur rôle économique et récréotouristique indéniable.

En guise de complément, la CMM a également adopté un Plan métropolitain de développement en culture et patrimoine. Celui-ci aspire, entre autres, à ce que nous fassions collectivement une meilleure définition des composantes identitaires métropolitaines et mise sur la collaboration avec nos partenaires par le biais de différents processus consultatifs. La démarche pourrait comprendre l'identification de nouvelles composantes des paysages d'intérêt métropolitain.

### Encadré 25 - L'archéologie préventive

La CMM s'active à couvrir d'autres expressions culturelles liées au territoire telles que le patrimoine archéologique avec son Plan métropolitain de développement en culture et patrimoine.

L'archéologie préventive est une approche que les administrations peuvent déployer pour mettre en place des mesures de sauvegarde de vestiges archéologiques parfois insoupçonnés. Archéo-Québec a préparé un guide explicatif à l'intention des municipalités du Québec expliquant que l'archéologie peut s'insérer dans les processus de planification et de concertation et évoque notamment ces principes de gestion :

- Considérer le patrimoine archéologique dans les projets d'aménagement, au même titre que les autres composantes jugées essentielles comme l'architecture, l'ingénierie, la nature du terrain, le respect de l'environnement, etc.
- Se renseigner [...] afin de déterminer les sites archéologiques connus ou toutes autres zones d'intérêt patrimonial à l'intérieur des aires de développement [...].
- Consulter les groupes intéressés [...] afin d'évaluer l'importance que ces gens accordent au patrimoine archéologique de leur région.

L'archéologie préventive est par ailleurs cohérente avec l'aménagement culturel du territoire et s'aligne avec la volonté d'affirmation de la singularité du Grand Montréal.

Source : Archéo-Québec (2012). [Archéologie préventive : Guide pratique à l'intention des municipalités du Québec](#)

<sup>152</sup> CMM (2022). [Plan d'action pour la reconnaissance et la protection des collines Montérégiennes](#)

### Objectif 3.1

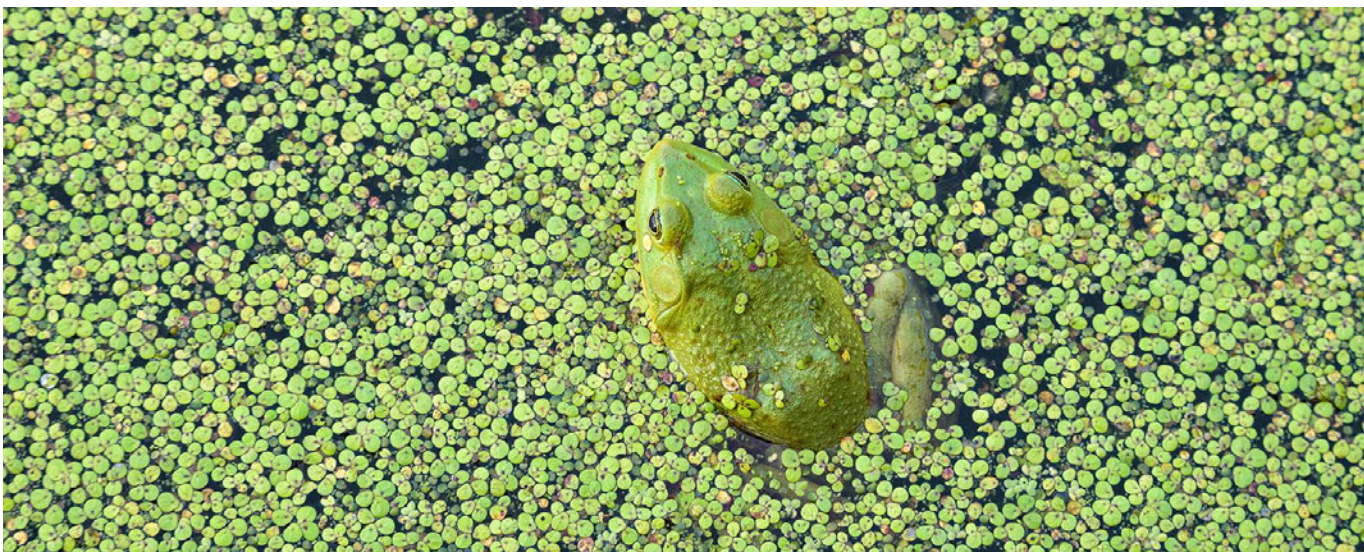
#### Identifier les territoires permettant l'atteinte des engagements de la CMM en matière de conservation des milieux naturels

Les gouvernements du Canada et du Québec adhèrent aux objectifs et aux principes de la Convention sur la diversité biologique et ont élaboré des stratégies en faveur du maintien de la biodiversité.

En 2010, lors de la 10<sup>e</sup> Conférence des parties (COP10) à la Convention sur la diversité biologique, les parties s'étaient notamment entendues pour fixer un objectif de sauvegarde de la biodiversité pour 17 % des zones terrestres et des eaux continentales et pour 10 % des zones marines et côtières d'ici 2020<sup>153</sup>. Cette cible a été incluse dans la première version du PMAD, soit l'objectif 3.1 de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal.

En date du 31 décembre 2021, la cible de protection de 17 % n'avait pas encore été atteinte tant au niveau fédéral, provincial qu'au niveau du Grand Montréal. Au Canada, à la fin 2021, 13,5 % du territoire terrestre (terres et eaux douces) était conservé, dont 12,6 % dans des aires protégées. De plus, 13,9 % de son territoire marin était conservé, dont 9,1 % dans des aires protégées. Au Québec, au 31 mars 2022, la superficie des aires protégées visait 16,7 % de milieu continental (terrestre et eau douce) et 12,22 % des milieux marin et côtier<sup>154</sup>. Dans le Grand Montréal, depuis l'adoption du PMAD en 2012, le pourcentage d'aires protégées est stable aux environs de 10 %.

Les aires protégées du Grand Montréal couvrent une superficie de 44 291 ha, soit 10,1 % de la superficie de la CMM. 80,3 % de cette superficie vise des milieux naturels aquatiques (35 578 ha ou 8,1 % de la CMM) et seulement 19,7 % visent des milieux terrestres (8 713 ha ou 2,0 % de la CMM). C'est donc 68,1 % de la superficie aquatique qui est incluse dans une aire protégée comparativement à seulement 2,3 % de la superficie terrestre.



© Jérémie LeBlond-Fontaine

<sup>153</sup> Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique. [Plan stratégique pour la diversité biologique 2011-2020 et les Objectifs d'Aichi](#).

<sup>154</sup> Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques. [Registre des aires protégées](#).



## Encadré 26 – Aire protégée

Selon le projet de loi n° 46 (2021, chapitre 1), *Loi modifiant la Loi sur la conservation du patrimoine naturel et d'autres dispositions*, une aire protégée est « une « zone protégée » au sens de la Convention des Nations Unies sur la diversité biologique, et tel que cette expression est interprétée par l'Union internationale pour la conservation de la nature, ci-après dénommée « UICN », dans les Lignes directrices pour l'application des catégories de gestion aux aires protégées (2008) ».

Les principaux critères applicables aux aires protégées sont les suivants<sup>155</sup> :

- Le territoire est un espace géographique clairement défini;
- Le territoire est protégé à long terme;
- Les principaux objectifs de gestion visent la conservation de la nature (biodiversité) et ont préséance sur les autres objectifs;
- Le régime d'activités (encadrement juridique ou administratif) permet l'atteinte des objectifs de gestion;
- Des mesures raisonnables sont prises pour s'assurer que le régime d'activités est respecté.

Dans la première version du PMAD (2012), des bois et des corridors forestiers métropolitains (BCFM) ont été identifiés. La CMM demandait aux MRC et aux agglomérations d'identifier les usages compatibles à la protection des aires boisées incluses dans les BCFM. C'est ainsi qu'à la suite de la concordance des SAD au PMAD, que 41 068 ha de couvert forestier sont visés par une mesure réglementaire de conservation (9,4 % de la CMM).

Afin d'atteindre son objectif en matière de conservation, de protection et de restauration des milieux naturels, la Communauté métropolitaine de Montréal a préalablement identifié une superficie de 51 955 ha de milieux naturels (11,9 % de la CMM) aux fins de la protection et de la mise en valeur des milieux terrestres et humides d'intérêt métropolitain en plus de l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest. Les milieux naturels d'intérêt métropolitain inclus dans cette superficie ont été identifiés comme suit :

- En premier lieu, apparaissent les milieux déjà reconnus dans le PMAD, soit les BCFM intégrés dans les SAD. Pour rappel, l'identification des BCFM vise la conservation d'ensemble de massifs boisés abritant des milieux riches en diversité d'habitats et d'espèces ou encore favorisant la connectivité écologique. Ils ont été établis en réponse à la disparition et à la fragmentation du couvert forestier observée au tournant des années 2000.
- Ensuite, les complexes de milieux humides sont sélectionnés du fait de leur lien avec le réseau hydrographique principal, leur superficie et, dans une moindre mesure, la naturalité du milieu adjacent et leur diversité intrinsèque.
- Enfin, les milieux naturels d'intérêt prioritaire pour la biodiversité (ou noyaux de biodiversité), soit des milieux reconnus d'intérêt au niveau fédéral (habitat essentiel d'espèces en péril), des occurrences d'espèces faisant l'objet d'un plan de rétablissement, des occurrences de plantes en situation précaire, reconnues prioritaires par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, des écosystèmes forestiers exceptionnels et des alvars.

<sup>155</sup> Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques. [Registre des aires protégées](#).

Trois cartes composent les territoires visés : les milieux terrestres d'intérêt métropolitain, les milieux humides d'intérêt métropolitain ainsi que l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest.

En 2021, la CMM a créé le Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation (RMIMC). Ce Répertoire vise à reconnaître et à comptabiliser l'ensemble des contributions municipales à la conservation des milieux naturels, afin d'obtenir un portrait plus juste et complet de la situation des aires protégées ou vouées à la conservation dans le Grand Montréal. En mars 2023, 25 sites totalisant 1 141,2 ha (0,3 % de la CMM) étaient inscrits au RMIMC. Le tiers de cette superficie (379 ha) est localisée hors des milieux naturels d'intérêt métropolitain identifiés à la Carte 28.

C'est donc une superficie de 96 625 ha, soit 22,1 % de la CMM, qui est dorénavant visée pour la conservation (le tableau suivant présente le détail des milieux naturels du Grand Montréal et leur encadrement). À l'échelle métropolitaine, il est impératif de maintenir un portrait à jour de l'étendue de ces milieux naturels, mais aussi des espaces présentant un potentiel de reconversion et des espaces verts urbains. Ceci implique de prendre compte de l'appréciation des MRC et des agglomérations de l'ensemble de ces milieux, et de leur identification, dans le cadre de la planification régionale.

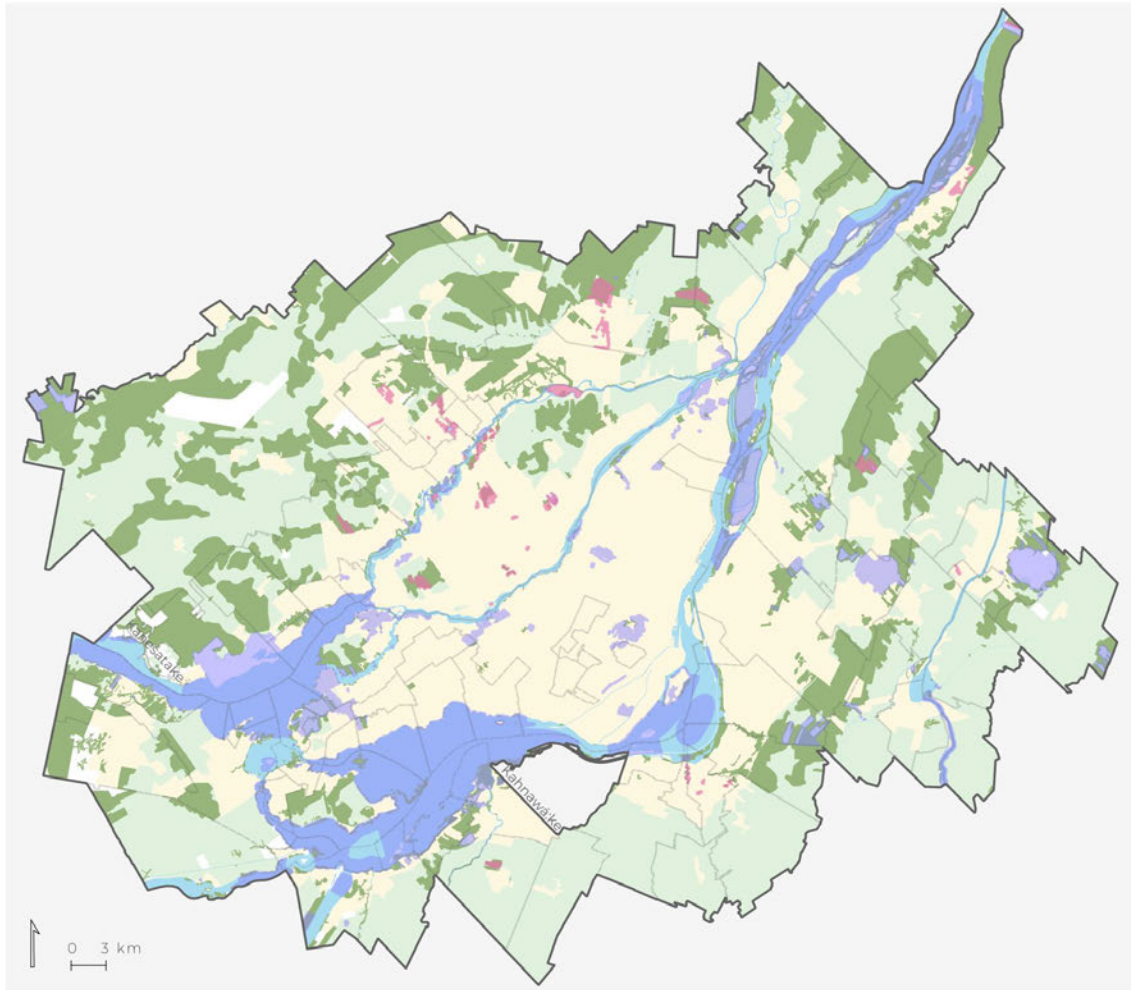
**Tableau 35 – Proportion des milieux naturels et leur statut de conservation sur le territoire du Grand Montréal**

Domaine	Superficie (ha)	% CMM	Type de milieu	Superficie (ha)	% CMM	Superficie (ha)	% CMM	Mesure de conservation	Superficie (ha)	% CMM
Terrestre	385 197	88,1	Anthropique	294 296	67,3	294 296	67,3	Aucune	294 296	67,3
			Naturel	90 901	20,8	143 111	32,7	Aire protégée	8 713	2,0
								RCI 2022-96 (temporaire)	51 955	11,9
								RMIMC (hors RCI 2022-96)	379	0,1
								Aucune	29 854	6,8
Aquatique	52 210	11,9	Naturel	52 210	11,9					
								Aire protégée	35 578	8,1
								Aucune	16 632	3,8
<b>Total</b>	<b>437 407</b>	<b>100</b>								

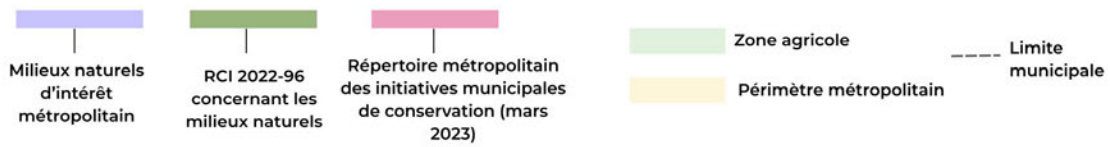
\* Les données sont en cours de mise à jour afin d'assurer une information la plus récente au moment de l'édition de la version finale du PMAD révisé.

La CMM poursuit ses travaux afin d'identifier de nouveaux milieux naturels à ajouter à ceux identifiés dans le RCI 2022-96, de concert avec les MRC et les municipalités du Grand Montréal.

Carte 27 - Aires faisant l'objet de mesures de conservation



Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.







En parallèle aux efforts visant à assurer la présence d'un réseau d'aires protégées, d'autres mesures sont reconnues afin de contribuer à l'existence et à la pérennité de milieux naturels sur le territoire ou à accroître la présence de fonctions naturelles contribuant à la richesse de la biodiversité<sup>156</sup>.

Les autres mesures de conservation efficaces par zone (AMCEZ) permettent de reconnaître les résultats efficaces en matière de conservation de la biodiversité de mesures qui sont établies à d'autres fins. Reconnues par Union internationale de conservation de la nature (UICN), ces mesures peuvent être définies par les gouvernements, par des acteurs privés, par les Populations autochtones et communautés locales.

Par ailleurs, des mesures complémentaires de conservation (MCC) permettent de bonifier l'état et la résilience de la biodiversité sur le territoire. Si les superficies de territoire visées par de telles mesures ne sont pas comptabilisées comme aires « conservées », elles ne demeurent pas moins importantes pour assurer une meilleure compatibilité entre les différents usages du territoire et la conservation de la biodiversité.

### **Encadré 27 - Valeur écologique importante et milieux d'intérêt pour la conservation**

Les milieux ayant une valeur écologique importante se distinguent par la présence d'une ou de plusieurs des caractéristiques suivantes, reconnues par la communauté scientifique:

- Présence d'écosystèmes ou d'espèces rares, vulnérables ou menacés à l'échelle nationale, régionale et locale;
- Intégrité du milieu, qui n'a pas subi de perturbations anthropiques majeures depuis longtemps;
- Diversité écologique : richesse en espèces, en types de milieux, en types de communautés;
- Présence d'éléments remarquables, exceptionnels ou irremplaçables (formations géologiques rares ou uniques, écosystèmes forestiers exceptionnels, peuplements rares ou irremplaçables, forêt ancienne, habitat faunique reconnu, éléments rares fragiles;
- Superficie importante dans son contexte régional.

Il importe de distinguer la valeur écologique d'un milieu naturel de son intérêt pour la conservation. Alors que la valeur écologique reflète les qualités intrinsèques de l'écosystème, l'intérêt pour la conservation se joue à l'échelle d'un territoire et tient compte des pressions sur la biodiversité.

Les écosystèmes de grande valeur écologique vont constituer les noyaux de biodiversité autour desquels va s'articuler la stratégie de conservation.

Dans le Grand Montréal, en raison de la rareté et de la carence en milieux naturels, la conservation des seuls milieux présentant les caractéristiques précédentes est insuffisante pour atteindre nos objectifs de conservation et, par le fait même, l'orientation gouvernementale en aménagement du territoire applicable au

<sup>156</sup> UICN (2020). [Reconnaissance et signalement des autres mesures de conservation efficaces par zone](#)

territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal numéro 8, visant à :  
« Protéger et mettre en valeur les milieux naturels, les espèces fauniques et floristiques ainsi que leurs habitats, les plans d'eau, la biodiversité, les paysages ainsi que les éléments patrimoniaux du territoire. »<sup>157</sup>

Par conséquent, l'importance écologique des milieux doit donc être évaluée en fonction de ce contexte et également considérer les critères suivants :

- La connectivité des habitats (corridors écologiques);
- La nécessité de zones tampons;
- Le rôle du milieu dans le maintien des fonctions écologiques;
- Le potentiel de restauration.

Notons qu'en plus de contribuer à la conservation de la biodiversité, ces milieux sont appelés à contribuer à la santé et à la sécurité des personnes ou la sécurité des biens en diminuant leur vulnérabilité à divers phénomènes accentués par les changements climatiques.

### Critère 3.1.1 Identification des aires protégées

Le Registre des aires protégées au Québec constitue la référence au sens de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (RLRQ, c. C-61.01). Le réseau des aires protégées au Québec est réglementé et géré en fonction d'une trentaine de désignations juridiques ou administratives reconnues.

En complément au Registre des aires protégées au Québec, le Réseau de milieux naturels protégés compile les initiatives de protection et de conservation des milieux naturels qui se trouvent sur les terres privées dans le Répertoire des sites de conservation volontaire au Québec<sup>158</sup>.

---

<sup>157</sup> Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine, gouvernement du Québec [En ligne]  
[https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement\\_territoire/orientations\\_gouvernementales/addenda\\_CMM.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/addenda_CMM.pdf)

<sup>158</sup> Répertoire des sites de conservation volontaires du Québec [En ligne]  
<https://rmnat.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=728c2afa86434cd2b2ff24a40f3c24f7>

**Tableau 36 – Superficiés d’aires protégées (Registre des aires protégées au Québec et Répertoire des sites de conservation volontaire au Québec) situées sur le territoire de la CMM en date du 31 décembre 2021**

Aire protégée	Superficie (ha)*
Aire de concentration d’oiseaux aquatiques (habitat faunique)	31 675
Habitat du rat musqué (habitat faunique)	187
Parc national	4 059
Réserve naturelle reconnue	2 190
Refuge d’oiseaux migrateurs	1 276
Réserve nationale de faune	407
Réserve écologique	107
Habitat d’une espèce floristique menacée ou vulnérable	43
Refuge faunique	25
Milieu naturel de conservation volontaire	4 323
<b>Total</b>	<b>44 291</b>

\* Superficie contributive au Réseau d’aires protégées, sans superposition.

\*\* Les données sont en cours de mise à jour afin d’assurer une information la plus récente au moment de l’édition de la version finale du PMAD révisé.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d’identifier à leur SAD les aires protégées inscrites au Registre des aires protégées du Québec et les milieux naturels de conservation volontaire identifiés au Répertoire des sites de conservation volontaire au Québec.

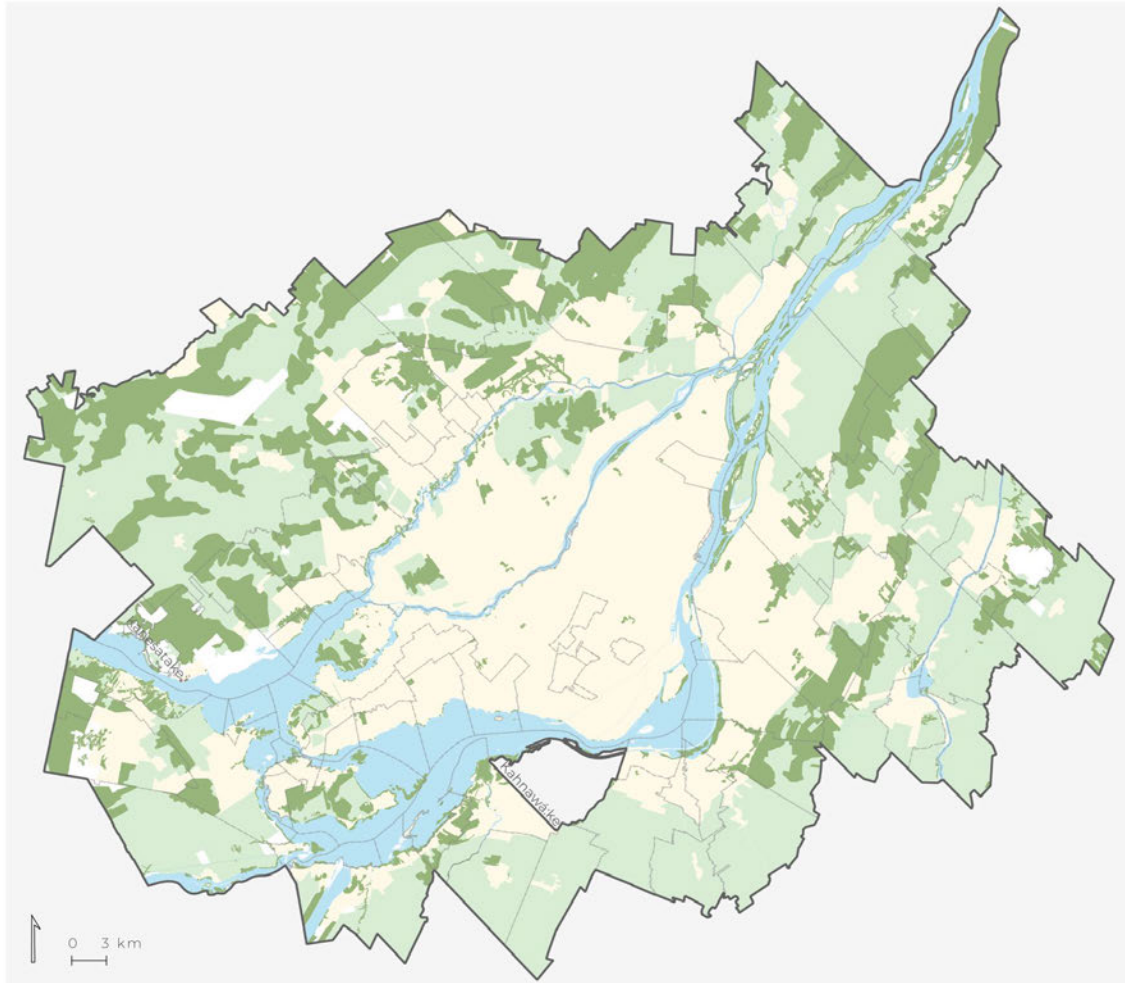


© Mont-Royal, Coalition des Montérégien(ne)s

### Critère 3.1.2 Identification des territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain indiqués à la Carte 28.

Carte 28 - Territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain




Source: ©CMM. Traitement CMM, 2024.

Territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain



 Zone agricole

 Limite municipale

 Périmètre métropolitain

### Critère 3.1.3

#### Identification des propriétés municipales vouées à la conservation

Plusieurs propriétés municipales jouissent de mesures de conservation et de protection, sans être inscrites au Registre des aires protégées au Québec ni au Répertoire des sites de conservation volontaire du Québec du Réseau de milieux naturels protégés.

Les initiatives municipales de conservation ciblées par le *Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation* sont des milieux naturels, de propriété municipale, qui ne répondent pas à l'ensemble des critères d'une aire protégée, mais qui ont une affectation et un zonage de type « conservation ». Les fonctions et les usages doivent être compatibles avec la protection, le maintien et/ou le rehaussement de la biodiversité à long terme.

En mars 2023, 25 sites totalisant 1 141,2 ha étaient inscrits au *Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation*.



**Tableau 37 – Propriétés inscrites au Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation au mois de mars 2023**

MRC Agglomération	Municipalité	Projet	Superficie (ha)
Deux-Montagnes	Saint-Eustache	Parc Nature	57,4
L'Assomption	Repentigny	Les sentiers de la Presqu'île	63,8
Laval	Laval	Ile Locas	13,7
		Bois d'intérêt du Souvenir	5,1
		Bois d'intérêt Armand-Frappier	16,9
		Bois d'intérêt de l'Équerre	149,1
		Bois d'intérêt Sainte-Dorothée	92,3
		Bois d'intérêt Papineau	41,4
		Bois d'intérêt d'Édimbourg	6,6
		Ile Paton	1,5
		Archipel Saint-François	156,3
		Bois d'intérêt d'Auteuil	68,9
Longueuil	Longueuil	Boisé du Tremblay	0,1
Les Moulins	Mascouche	Les Sentiers de la Presqu'île	62,1
		Domaine Seigneurial	53,9
		Forêt du Grand Coteau	76,0
		Forêt domaniale *	210,7
Marguerite-D'Youville	Sainte-Julie	Parc des Étangs-Antoine-Charbonneau	17,1
Roussillon	Candiac	Parc Haendel	5,4
		Rivière à la Tortue	14,1
		Zone rue Augustin	4,2
		Parc Deauville	3,6
		Marais Fouquet	7,1
Thérèse-De Blainville	Rosemère	Berge du parc Charbonneau	2,0
		Forêt du Sacré-Cœur	11,9
<b>Total</b>			<b>1 141,2</b>

\* La Forêt domaniale est la propriété de la CMM.

\*\* Les données de ce tableau n'incluent pas les demandes faites depuis le mois de mars 2023. Ces dernières sont actuellement en finalisation de leur traitement et seront ajoutées à la version finale du PMAR révisé. 17 demandes d'inscription ont été approuvées et représentent 395,8 ha et 14 demandes sont toujours en traitement pour un ajout potentiel de 576,2 ha.

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à demander aux municipalités de leur territoire d'inscrire les propriétés municipales admissibles au *Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation* de la CMM afin d'obtenir un portrait plus juste et complet de la situation des aires protégées et vouées à la conservation dans le Grand Montréal et d'identifier celles-ci dans leur SAD.



### Critère 3.1.4

#### Identification par les MRC et les agglomérations des autres milieux naturels contribuant à l'atteinte des engagements métropolitains en matière de conservation des milieux naturels

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'évaluer la présence, selon les réalités de leur milieu, des espaces supplémentaires, non couverts par les critères 3.1.1 à 3.1.3, permettant de contribuer à l'engagement de la CMM en matière de conservation de 30 % des milieux naturels, en considérant notamment ceux identifiés par :

- L'*Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les Basses-terres du Saint-Laurent*<sup>159</sup>, publié en 2019 dans le cadre du *Plan d'action Saint-Laurent*, qui identifie les sites où les besoins de conservation sont les plus criants.
- Les programmes de rétablissement des espèces sauvages inscrites comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacées à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril (LC 2002, ch. 29)* qui identifient notamment l'habitat essentiel des espèces en péril, soit l'habitat nécessaire à la survie ou au rétablissement d'une espèce. Les limites de l'habitat essentiel des espèces terrestres sont disponibles dans *l'Ensemble de données nationales sur l'habitat essentiel des espèces en péril – Canada*<sup>160</sup>;
- Les données sur les espèces en situation précaire traitées par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ)<sup>161</sup> permettant d'identifier l'occurrence d'espèces fauniques et floristiques menacées, vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et les habitats fréquentés par ces espèces;
- Les données cartographiques issues des analyses de la connectivité écologique des milieux naturels dans les Basses-terres du Saint-Laurent permettant de reconnaître les milieux naturels d'importance pour la connectivité écologique<sup>162</sup>;
- Les plans régionaux des milieux humides et hydriques identifiant des milieux humides et hydriques d'intérêt pour la conservation élaborés par les MRC et les agglomérations;
- Les aires boisées comprises dans les limites des bois et des corridors forestiers identifiés sur le plan 705-120-01<sup>163</sup> admissibles au *Programme d'acquisition et de conservation d'espaces boisés* (Fonds vert);
- Les habitats fauniques de tenure privée qui respectent la définition du *Règlement sur les habitats fauniques* (RLRQ, c. C-61, r. 18), tels qu'une héronnière, une aire de confinement du cerf de Virginie, une aire de concentration d'oiseaux aquatiques, un habitat du rat musqué, etc.;
- Toute autre étude permettant l'identification de milieux naturels présentant un potentiel pour la conservation.

Le cas échéant, la CMM demande d'identifier ces espaces supplémentaires à leur SAD.

<sup>1158</sup> Jobin, B., L. Gratton, M.-J. Côté, O. Pfister, D. Lachance, M. Mingelbier, D. Blais, A. Blais et D. Leclair. 2019. *Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les Basses-terres du Saint-Laurent - Rapport méthodologique version 2*, incluant la région de l'Outaouais. Environnement et Changement climatique Canada, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs. *Plan d'action Saint-Laurent*, Québec, 170 p.

<sup>160</sup> Environnement et Changement climatique Canada (2022). [Ensemble de données nationales sur l'habitat essentiel des espèces en péril – Canada](#)

<sup>161</sup> Gouvernement du Québec (2023). [Données sur les espèces en situation précaire](#)

<sup>162</sup> MELCCFP (2023). [Base de données sur la connectivité écologique des milieux naturels dans les basses-terres du Saint-Laurent](#)

<sup>163</sup> CMM (2008). [Bois et corridors forestiers métropolitains - Plan 705-120-01](#)

### Critère 3.1.5 Identification des rives et du littoral

La CMM collabore activement avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) à la délimitation des zones inondables de son territoire. Ce faisant, elle identifie la délimitation de la crue de récurrence 2 ans, laquelle est également utilisée pour déterminer la limite du littoral, lorsque les autres méthodes prévues par la réglementation ne sont pas disponibles.

Depuis la modification de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, c. Q-2) survenue en 2021, la délimitation des zones inondables doit être évaluée minimalement tous les dix ans. Cette fréquence peut être plus élevée si des modifications importantes ont cours au niveau de l'hydrologie du cours d'eau ou de la topographie de la zone inondable.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la délimitation de la crue de récurrence 2 ans ainsi que les cartes produites sous la responsabilité du MELCCFP en vigueur, telles que définies par le cadre législatif en vigueur, afin d'assurer une cohérence entre les travaux servant à établir les zones inondables et les efforts visant à accroître la protection des milieux humides et hydriques.

#### Encadré 28 – La gestion intégrée des ressources en eau

La CMM collabore depuis 2017 aux activités de la Table de concertation régionale Haut-Saint-Laurent – Grand Montréal (TCR) et suit avec attention les travaux des divers organismes de bassin versant (OBV) présents sur son territoire. Le Plan de gestion intégrée régional (PGIR) de la TCR et les plans directeurs de l'eau (PDE) des OBV soulignent l'importance d'accroître la conservation de milieux naturels afin d'améliorer la qualité des écosystèmes aquatiques et d'adopter des pratiques d'aménagement en rive favorisant le contrôle de l'érosion et la présence d'habitats fauniques d'intérêt.

La CMM poursuit sa collaboration et contribue à l'atteinte de nombreux objectifs du PGIR et des PDE en matière de conservation de la biodiversité dans les bassins versants du Grand Montréal.



### Encadré 29 – Amélioration des pratiques agricoles en rive

L'utilisation des terres agricoles et les activités agricoles elles-mêmes exercent une grande influence sur l'état de la biodiversité. Étant donné l'importance de la zone agricole dans le Grand Montréal, la CMM souligne l'importance des pratiques agricoles durables pour améliorer l'état de la biodiversité sur son territoire.

Le gouvernement du Québec a adopté le Plan d'agriculture durable 2020-2030<sup>164</sup> visant l'atteinte de résultats concrets en matière d'agroenvironnement. Ce dernier, élaboré en concertation avec les acteurs agricoles du Québec, vise notamment à doubler les superficies agricoles aménagées favorables à la biodiversité, notamment dans les bandes riveraines.

#### Critère 3.1.6

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

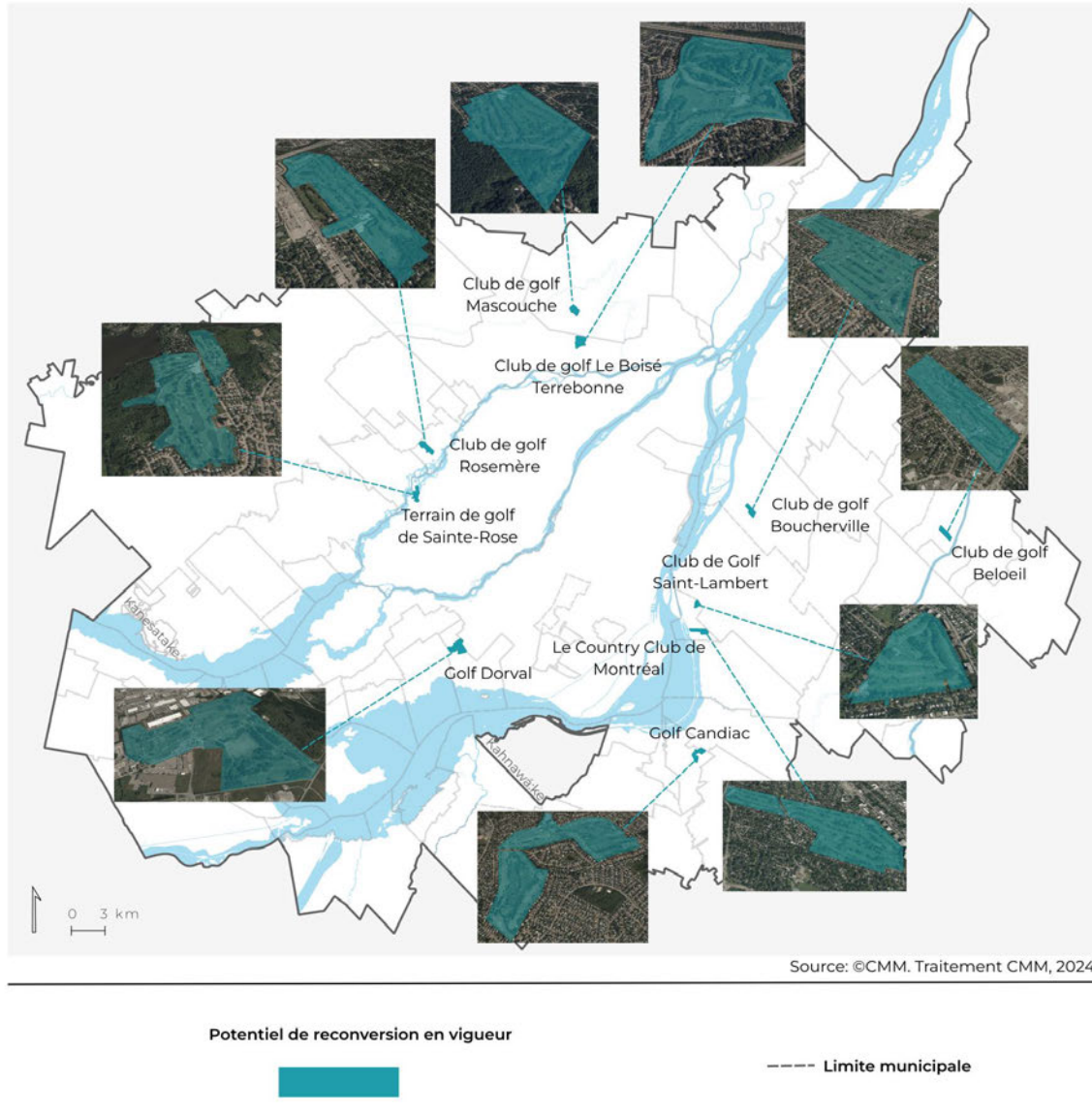
Dans son processus de réflexion concernant l'importance de la restauration dans l'atteinte des objectifs de conservation de la biodiversité et relativement à l'identification de secteur à potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel, la CMM a identifié neuf terrains de golf totalisant 520 hectares, dont la plupart n'accueillent plus la pratique du golf.

**Tableau 38 - Secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel**

Secteur	Municipalité	Superficie (ha)	Utilisation actuelle
Club de Golf de Rosemère	Rosemère	53,7	Golf inactif
Club de golf Candiac	Candiac	52,2	Golf inactif
Club de golf Mascouche	Mascouche	40,4	Golf inactif
Golf Saint-Lambert	Saint-Lambert	19,8	Golf
Country club Montréal	Saint-Lambert	45,8	Golf
Golf Dorval	Dorval	106,8	Golf
Club de Golf Beloeil	Beloeil	48,3	Golf / parc
Golf Sainte-Rose	Laval	44	Golf
Golf Le Boisé	Terrebonne	70,7	Golf inactif
Club de Golf Boucherville	Boucherville	39,2	Golf / parc

<sup>164</sup> Gouvernement du Québec (2020). Agir, pour une agriculture durable : Plan 2020-2030

**Carte 29 - Secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel**



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations concernées d'identifier à leur SAD les secteurs de la Carte 29 situés sur leurs territoires respectifs, présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.

**Critère 3.1.7**  
**Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel**



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les secteurs supplémentaires, non couverts par le critère 3.1.6, présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.

L'appréciation du potentiel de reconversion des secteurs identifiés s'appuie sur l'une ou plusieurs des caractéristiques suivantes:

- Site présentant des caractéristiques physiques en soutien à la reconversion (réhabilitation des sols, végétation ou friches pouvant être conservées);
- Intérêt pour le maintien, la restauration ou l'accroissement de la biodiversité;
- Potentiel de connectivité écologique et d'ajout de services écosystémiques;
- Carence du milieu en espace vert ou en milieu naturel;
- Présence d'une zone chaude ou d'un îlot de chaleur;
- Potentiel de maintien ou d'accroissement de la perméabilité des sols.

### **Critère 3.1.8**

#### **Identification des espaces verts urbains**

Les espaces verts en milieux urbains jouent un rôle significatif en matière de connectivité au sein de la trame urbaine. De plus, ils contribuent de manière significative à la santé des collectivités notamment en capturant les polluants et les particules présents dans l'air, en atténuant l'effet des îlots de chaleur urbains, en réduisant l'exposition au bruit, en retenant les précipitations et en évacuant l'eau par évaporation et évapotranspiration, en évitant les problèmes de pollution des cours d'eau via les eaux de ruissellement et de surcharge des systèmes d'évacuation des eaux usées lors de fortes précipitations.

Tout comme les milieux naturels résiduels du Grand Montréal, les espaces verts urbains subissent également des pressions nuisant à leur pérennité. Ils sont néanmoins essentiels à l'atteinte des objectifs métropolitains de conservation de la biodiversité et à l'existence et au maintien de milieux de vie complets.

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à identifier à leur SAD les espaces verts urbains de leur territoire. À cette fin, les MRC et les agglomérations sont invitées à considérer les sites suivants :

- Les parcs;
- Les terrains de golf;
- Les emprises des lignes de transport d'énergie;
- La portion végétalisée de terrains institutionnels non économiques;
- Les cimetières.

### Objectif 3.2

#### Encadrer par des mesures de conservation efficaces les activités dans certains territoires

En complément à l'encadrement prévalant dans les aires protégées du Grand Montréal, la CMM prévoit des mesures visant à assurer la cohérence des activités se déroulant dans certains territoires avec les objectifs de conservation de la biodiversité.



#### Encadré 30 - Une responsabilité partagée pour la conservation des milieux naturels

En matière d'environnement et de conservation des milieux naturels, l'impératif d'adopter de nouvelles pratiques de gestion et d'aménagement s'impose. La conservation implique un ensemble de possibilités, dont la protection, l'utilisation durable du territoire, la restauration et la création de milieux naturels. En adoptant une approche systémique, on constate que la conservation implique l'intervention de différents intervenants, dont le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, le ministère des Ressources naturelles et des Forêts, le ministère des Affaires municipales, le ministère de la Santé et des Services sociaux et, dans certains cas, de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.

La délivrance d'autorisations ministérielles par le MELCCFP ou d'avis de désignation de milieux naturels aux termes de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* s'ajoute par exemple aux Orientations gouvernementales sur l'aménagement du territoire qui constituent l'expression, par le gouvernement du Québec, de la direction qu'il imprime à l'urbanisme durable du territoire québécois, notamment au sein de la CMM.

L'approche de la CMM vise à éviter de parcellariser la gestion des milieux naturels. La CMM désire que les MRC mettent en œuvre un ensemble de règles devant diriger les municipalités locales dans l'adoption de règles d'urbanisme en les invitant à considérer des mesures permettant de conjuguer la conservation de l'environnement et une densification ciblée du territoire.



### Critère 3.2.1

#### Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain

Au sein des milieux naturels d'intérêt métropolitain identifiés au critère 3.1.2, les composantes naturelles d'intérêt sont :

- Le couvert forestier inclus dans un milieu terrestre d'intérêt métropolitain;
- Un milieu humide d'intérêt métropolitain;
- L'habitat essentiel de la rainette faux-grillon de l'Ouest identifié dans le Programme de rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest (*Pseudacris triseriata*), population des Grands Lacs/Saint-Laurent et du Bouclier canadien, au Canada ainsi que les occurrences de cette espèce répertoriées par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ);
- Le territoire visé par un décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest, population des Grands Lacs/Saint-Laurent et du Bouclier canadien (décret du 8 juillet 2016 pour la métapopulation de La Prairie (municipalités de La Prairie, Candiac, Saint-Philippe) et décret du 20 novembre 2021 pour la métapopulation de Longueuil);
- Les occurrences floristiques prioritaires non protégées de plantes vasculaires en situation précaire au Québec identifiées par le CDPNQ dans le document intitulé *Les plantes vasculaires en situation précaire au Québec* (2016);
- L'habitat essentiel du petit blongios identifié dans le Programme de rétablissement du Petit Blongios (*Ixobrychus exilis*) au Canada ainsi que les occurrences de cette espèce répertoriées par le CDPNQ;
- L'habitat essentiel du ginseng à cinq folioles, identifié dans le *Programme de rétablissement du ginseng à cinq folioles (Panax quinquefolius) au Canada* ainsi que les occurrences de cette espèce répertoriées par le CDPNQ;
- Un écosystème forestier exceptionnel identifié par le ministère des Ressources naturelles et des Forêts;
- Un alvar identifié dans l'Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les Basses-terres du Saint-Laurent

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif portant sur la conservation des milieux naturels d'intérêt métropolitain identifiés au critère 3.1.2.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer au document complémentaire de leur SAD des dispositions minimales exigeant, pour toute intervention susceptible de compromettre l'intégrité des composantes naturelles d'intérêt, une étude de caractérisation écologique des composantes naturelles d'intérêt et/ou une prescription sylvicole, selon le cas, signée par un professionnel au sens de l'article 1 du Code des professions (chapitre C-26) ou un titulaire d'un diplôme universitaire en biologie, en sciences de l'environnement ou en écologie du paysage et, le cas échéant, ayant les compétences pour réaliser ce type d'étude, dans le but de renseigner le conseil de la municipalité locale sur la pertinence de délivrer un permis ou un certificat et sur les conditions auxquelles devrait, le cas échéant, être assujettie cette délivrance compte tenu des composantes naturelles d'intérêt identifiées.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer au document complémentaire de leur SAD des dispositions minimales portant sur les usages, les activités, les constructions, les ouvrages et les travaux compatibles avec la conservation des composantes naturelles présentes dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain identifiés au critère 3.1.2. Afin d'établir les dispositions minimales demandées, la **CMM invite** les MRC et les agglomérations, en fonction de leurs réalités régionales, à considérer les propositions suivantes :

- Que tout déboisement du couvert forestier à des fins de changement d'utilisation du sol hors des autres composantes naturelles d'intérêt n'excède pas la plus petite des deux superficies suivantes : 10 % ou 3 hectares du couvert forestier par immeuble;
- Qu'un tel déboisement ne puisse être autorisé qu'une seule fois, en tenant compte des autorisations émises avant l'entrée en vigueur du dernier règlement de concordance sur le territoire de la municipalité visée, découlant de l'entrée en vigueur du PMAD 2011-51
- Que les usages et activités autorisés soient compatibles avec la conservation des composantes naturelles d'intérêt;
- Que les types de construction et d'ouvrage autorisés, de même que la proportion du terrain qui peut être occupée par une construction ou un usage ainsi que la densité d'occupation du sol et son déploiement au sol soient compatibles avec la conservation des composantes naturelles d'intérêt.

---

### **Critère 3.2.2**

#### **Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels identifiés par les MRC et les agglomérations**

---

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de définir à leur SAD les mesures visant l'encadrement des usages, activités, constructions, ouvrages et travaux à l'intérieur des milieux naturels identifiés aux critères 3.1.3 et 3.1.4.

---



### Critère 3.2.3

#### Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion délimités au PMAD

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD l'exigence d'une planification détaillée couvrant la totalité de chacun des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel, identifiés au critère 3.1.6.

La planification détaillée doit prévoir :

- Une caractérisation environnementale afin d'identifier la totalité des composantes naturelles d'intérêt existantes, et des portions du secteur présentant un potentiel de reconversion en milieu naturel;
- La conservation des composantes naturelles et la reconversion des portions du secteur propices au rétablissement de milieux naturels;
- Un accroissement de la canopée;
- Un minimum de 70 % de la superficie du secteur doit être sous affectation culturelle, récréative, de loisirs et/ou de conservation;
- Les composantes d'intérêt de la caractérisation environnementale doivent se retrouver à l'intérieur du 70 % du secteur visé par les affectations du paragraphe précédent;
- Sur un maximum de 30 % de la superficie du secteur, les usages, constructions et ouvrages autorisés ainsi que la densité permise conformément au seuil applicable au PMAD;
- L'encadrement des ouvrages, travaux et constructions autorisés au sein du secteur de façon à limiter l'ajout de nouvelles infrastructures et de surfaces minéralisées, notamment dans l'objectif de préserver la perméabilité des sols et le potentiel de reconversion en milieu naturel.

### Critère 3.2.4

#### Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de définir à leur SAD les mesures visant l'encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités à l'intérieur des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel identifiés au critère 3.1.7.

### Objectif 3.3

#### Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre une cible de 35 % d'ici 2046

En 2012, le PMAD énonçait la volonté de la CMM d'augmenter la couverture boisée du territoire pour des raisons notamment écologiques et de biodiversité<sup>165</sup>. La cible de 30 % de couvert forestier visait le seuil minimal à partir duquel il est difficile de maintenir moins de la moitié de la biodiversité d'un territoire à dominance agricole<sup>166</sup>.

Le couvert forestier, tel que défini et calculé par la CMM, est composé d'espaces couverts d'arbres formant des massifs de 0,5 ha et plus. Il n'inclut pas les arbres isolés, les milieux boisés de petite envergure ou les alignements d'arbres en milieux urbain ou agricole.

Le couvert forestier de la CMM s'établit à 80 194 ha, soit 20,9 % du territoire terrestre métropolitain en 2021. C'est une faible croissance depuis l'adoption du premier PMAD alors que le couvert forestier était de 20,4 % en 2011. Cette croissance est le résultat positif de gains supérieurs aux pertes.

**Tableau 39 – Variation du couvert forestier dans le Grand Montréal (2011-2021)**

Secteur	Superficie (ha) en 2011	Superficie (ha) en 2021	Variation 2011-2021	% superficie terrestre en 2021
Agglomération de Montréal	5 423	5 496	+ 1,3 %	11,0 %
Agglomération de Longueuil	4 732	4 775	+ 0,9 %	16,9 %
Laval	3 629	3 879	+ 6,9 %	15,8 %
Couronne Nord	36 449	36 889	+ 1,2 %	27,3 %
Couronne Sud	28 195	29 155	+ 3,4 %	19,9 %
<b>Grand Montréal</b>	<b>78 428</b>	<b>80 194</b>	<b>+ 2,3 %</b>	<b>20,9 %</b>

Alors que le couvert forestier tient peu compte de la réalité urbaine, avec ses arbres isolés et ses petits boisés, la canopée est un concept plus englobant qui comprend tous les arbres d'un territoire. La canopée désigne la cime des arbres soumise à l'influence directe de la lumière solaire. Le couvert forestier est un sous-ensemble de la canopée. Sur l'ensemble du territoire métropolitain, la canopée est supérieure au couvert forestier de près de 5 %.

La canopée métropolitaine couvre 97 856 ha du territoire terrestre en 2021, soit 25,5 %. Il s'agit d'une légère augmentation en 10 ans (24,9 % en 2011). Les pertes de canopée sont principalement dues au déboisement de parcelles pour des changements d'utilisation du sol au profit de l'agriculture, du développement urbain ou de l'exploitation de carrières et sablières ainsi qu'à la perte de frênes en zone urbaine conséquemment à l'arrivée de l'agrile du frêne. Les gains de canopée sont relativement diffus sur le territoire et résultent principalement de la croissance des arbres déjà présents.

<sup>165</sup> PMAD, pages 175 à 179.

<sup>166</sup> [Environnement Canada. 2013. Quand l'habitat est-il suffisant? Troisième édition. Environnement Canada, Toronto \(Ontario\).](#)



**Tableau 40 – Variation de la canopée dans le Grand Montréal (2011-2021)**

Secteur	Superficie (ha) en 2011	Superficie (ha) en 2021	Variation 2011-2021	% superficie terrestre en 2021
Agglomération de Montréal	10 336	10 723	+ 3,7 %	21,5 %
Agglomération de Longueuil	6 592	6 797	+ 3,1 %	24,1 %
Laval	5 417	5 617	+ 3,7 %	22,8 %
Couronne Nord	40 631	41 211	+ 1,4 %	30,5 %
Couronne Sud	32 524	33 508	+ 3,0 %	22,9 %
<b>Grand Montréal</b>	<b>95 500</b>	<b>97 856</b>	<b>+ 2,5 %</b>	<b>25,5 %</b>

En mai 2021, la commission de l’environnement de la CMM souligne l’importance en matière d’adaptation aux changements climatiques de définir un objectif métropolitain d’augmentation de la canopée<sup>167</sup>. Puis, la Politique métropolitaine d’habitation, adoptée par la CMM le 24 novembre 2022, qui vise notamment l’aménagement de milieux de vie de qualité, propose de hausser la proportion de canopée urbaine à 30 % d’ici 2031 pour l’ensemble de la CMM<sup>168</sup>.

En visant l’augmentation de la canopée, toutes les actions de conservation des arbres et boisés existants sont encouragées tant pour les forêts et milieux naturels, que pour les espaces verts ou les arbres isolés en milieux agricoles ou urbains. Tous les projets et initiatives de plantation et de boisement sont aussi favorisés, que ce soit le verdissement par la plantation d’arbres, l’agroforesterie ou la restauration de milieux naturels par exemple. L’adoption d’une cible de canopée demeure cohérente avec les visées de protection et de conservation du couvert forestier du premier PMAD et renforce les actions posées par la CMM et ses partenaires.

Afin de maintenir les efforts et d’accentuer les actions, la CMM vise dorénavant la cible de 35 % de canopée à l’horizon 2046 pour l’ensemble de son territoire. L’augmentation (non chiffrée) du couvert forestier reste un objectif à l’intérieur de celui de la canopée.

Toutes les municipalités sont invitées à contribuer et à poursuivre l’action pour augmenter la canopée. Cette dernière doit devenir une préoccupation omniprésente à travers les projets et les opérations locales et régionales. L’objectif s’inscrit dans différents outils de planification et de gestion tels les plans d’adaptation aux changements climatiques, les plans de développement de la zone agricole (PDZA), les plans régionaux des milieux humides et hydriques (PRMHH), etc. Ainsi, toutes les municipalités, en fonction de leurs enjeux locaux, doivent contribuer à l’objectif métropolitain.

Par ailleurs, dans le cadre de l’orientation 1, plusieurs dispositions favorisent la préservation et l’augmentation de la canopée métropolitaine :

- Mesures d’aménagement (PIAT, hors-PIAT, zones industrielles appuyées par le programme de revalorisation des espaces industriels visant à accélérer la transition écologique des parcs, des terrains et des bâtiments industriels du Grand Montréal);
- Mesures agricoles – agroenvironnement, edge-planning, agriculture urbaine (arbres à fruits et noix).

<sup>167</sup> Rapport de la commission de l’environnement sur l’urgence climatique, mai 2021.

<sup>168</sup> Politique métropolitaine d’habitation, 2022.



Afin de soutenir l'augmentation de la canopée, la CMM met en place deux actions significatives. Tout d'abord, un partenariat avec l'organisme Soverdi vise à déployer, en complément des gestes posés par les municipalités pour les arbres sur les terrains municipaux, le verdissement et la plantation d'arbres sur des terrains privés et institutionnels en milieu urbain. Également, un programme de boisement pour constituer ou consolider les milieux naturels et la connectivité, l'adaptation aux changements climatiques viendra particulièrement contribuer au couvert forestier.

### Critère 3.3.1 Protection de la canopée

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD, en tenant compte des réalités particulières de leur territoire, des dispositions visant à atteindre les buts suivants:

- Permettre l'abattage d'arbres qu'en cas de nécessité ou dans le cadre d'un aménagement forestier durable;
- Restreindre la coupe d'arbres lors de constructions, ouvrages, travaux ou activités permis par la MRC ou l'agglomération à l'espace nécessaire pour leur implantation et prévoir la protection des arbres maintenus;
- Prévoir le remplacement des arbres abattus dans la mesure du possible.

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à identifier la canopée à leur SAD<sup>169</sup> pour assurer la protection des arbres autres que ceux visés par le critère 3.2.1 et afin de tendre vers la cible métropolitaine de canopée.

Les projets relatifs aux équipements et infrastructures du réseau d'Hydro-Québec sont assujettis à différentes autorisations, approbations, déclarations, exemptions ou autres selon les lois et règlements applicables. Certaines interventions d'Hydro-Québec, à titre de mandataire de l'État, doivent être conformes aux objectifs du PMAD en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Les installations, réseaux et projets d'Hydro-Québec sont des infrastructures d'utilité publique assurant l'alimentation en électricité dont la nature ne permet pas toujours d'éviter les impacts sur le couvert forestier. Depuis 2014, la Communauté et Hydro-Québec s'entendent afin que les pertes de couvert forestier résiduelles après optimisation des projets (interventions à titre de mandataire de l'État) soient compensées.

Ainsi, lorsque saisie d'une demande pour un projet assujetti, la CMM peut juger conforme un projet qui empiète dans le couvert forestier métropolitain même s'il va à l'encontre de l'objectif d'augmenter la canopée et le couvert forestier de la CMM aux conditions suivantes :

1. La CMM juge que le projet minimise, autant que possible, les pertes de couvert forestier;

<sup>168</sup> La canopée produite par la CMM est disponible sur l'Observatoire Grand Montréal ([https://observatoire.cmm.qc.ca/produits/donnees-georeferences/#indice\\_canopee](https://observatoire.cmm.qc.ca/produits/donnees-georeferences/#indice_canopee))



2. Hydro-Québec s'engage, par entente, à compenser les pertes de manière à faire des gains de couvert forestier.

### Objectif 3.4

#### Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain

Malgré la diversité des paysages sur son territoire, la CMM se préoccupe de leur banalisation par une perte de valeur identitaire ou par l'érosion de leurs traits typiques et distinctifs à travers des solutions d'aménagement non adaptées. Le territoire métropolitain est également confronté à une importante fragmentation de ses paysages naturels.

Considérant l'importance des paysages dans la définition des éléments identitaires de la grande région de Montréal et compte tenu de leurs valeurs multidimensionnelles, notamment en matière de qualité de vie et d'attractivité, la CMM souhaite identifier, protéger et mettre en valeur des paysages d'intérêt métropolitain.

#### Encadré 31 – La pollution visuelle

La CMM souhaite sensibiliser ses partenaires à la limitation des sources de pollution visuelle. L'adoption de dispositions visant le contrôle de l'éclairage et de l'affichage publicitaires, particulièrement à proximité ou dans les composantes du paysage d'intérêt métropolitain favorisera leur rayonnement et la qualité générale des paysages. Ces dispositions peuvent par ailleurs améliorer la sécurité des corridors routiers, la qualité de vie de la population et éviter la perturbation d'écosystèmes environnants.

### Critère 3.4.1

#### Identification des composantes des paysages d'intérêt métropolitain

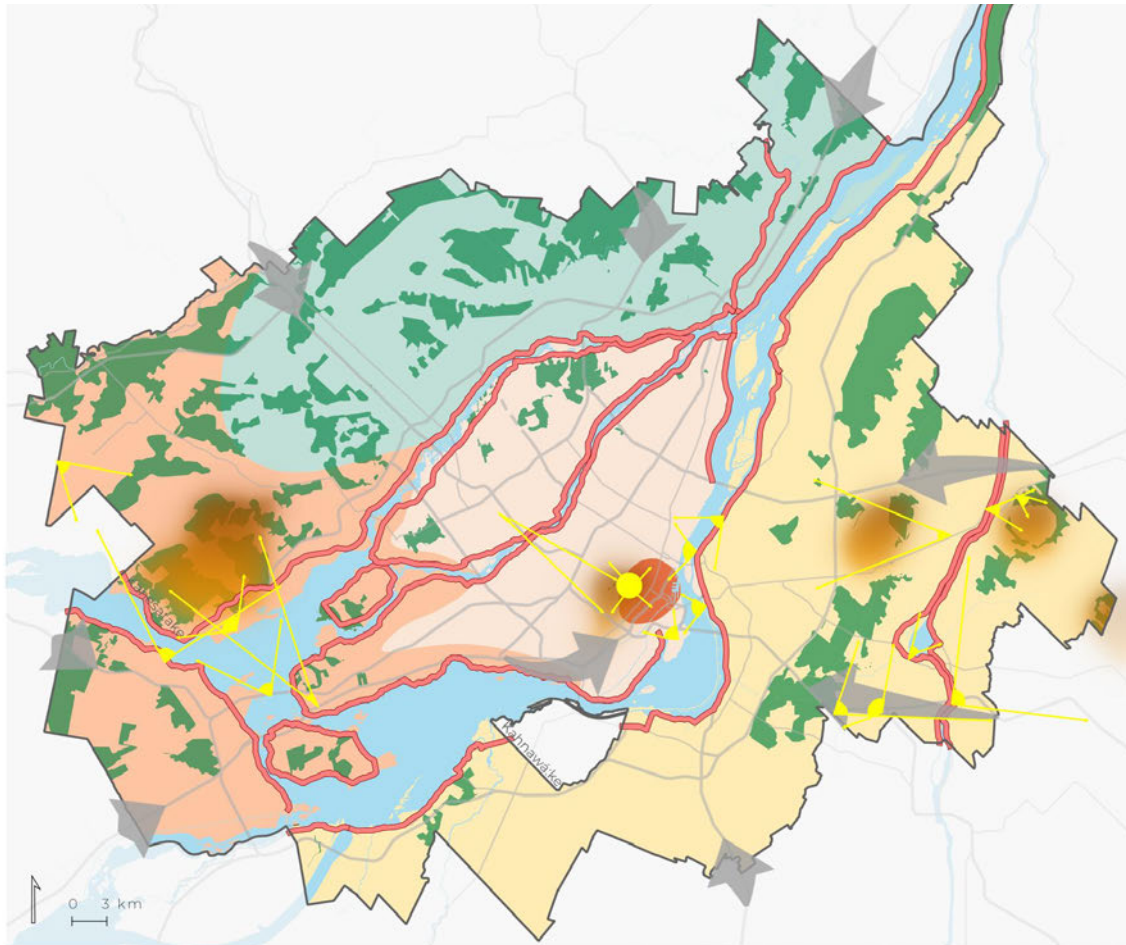
À l'échelle métropolitaine, on retrouve six unités paysagères, soit : l'unité Montréalienne, le Centre, la Cité, l'Ouest, l'unité Laurentienne et le fleuve. Ces unités résultent d'un découpage du territoire en portions homogènes, aux particularités distinctives, considérant la topographie, la végétation, les paysages et les usages.

De plus, les composantes des paysages d'intérêt métropolitain comprennent :

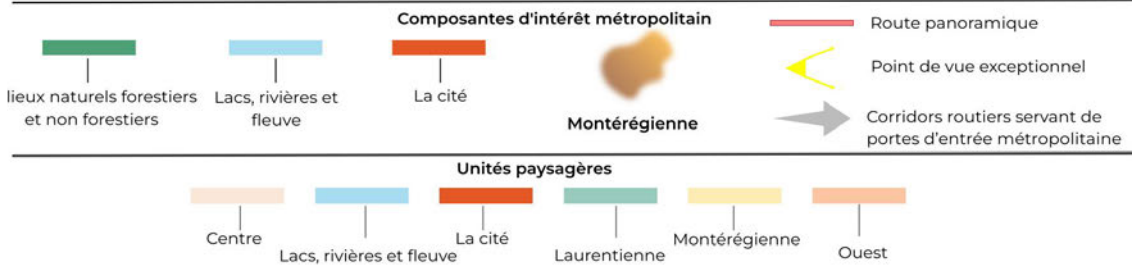
- Les collines Montréalennes et leurs piémonts;
- Le centre-ville de Montréal et le secteur du Havre;
- Le fleuve Saint-Laurent, son archipel et ses principaux tributaires;
- Les bois et les corridors forestiers d'intérêt métropolitain;
- Les routes panoramiques;
- Les points de vue exceptionnels;
- Les corridors routiers d'accès servant de portes d'entrée métropolitaine.

La Carte 30 illustre ces composantes, de même qu'une grande variété de milieux naturels. Ceux-ci n'ont pas que des valeurs écologiques, mais aussi des valeurs culturelles et contribuent à la définition de l'identité du Grand Montréal.

Carte 30 - Composantes du paysage d'intérêt métropolitain



Source : © CMM, © Adresses Québec, Traitement : CMM, 2024.



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les composantes paysagères d'intérêt métropolitain sur leur territoire en:

1. Identifiant leur unité paysagère;
2. Identifiant leurs composantes du paysage d'intérêt métropolitain, incluant les limites des collines Montérégiennes et de leurs piémonts pour l'application du critère 1.2.1;
3. Identifiant leurs paysages typiques d'intérêt métropolitain (en incluant les paysages agricoles).



### Critère 3.4.2 Protection et mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain

Pour optimiser la protection et la mise en valeur des paysages, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de tenir compte des paysages dans les différentes sphères de la planification dans leur SAD, telles que l'environnement, l'aménagement du territoire, le patrimoine, l'agriculture, le tourisme ou le développement économique.

Pour ce faire, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les éléments suivants :

1. Reconnaissance de la valeur identitaire et multidimensionnelle des paysages ;
2. Des objectifs et des mesures pour rehausser la qualité paysagère.

Les objectifs et mesures à introduire aux SAD devront soutenir ces priorités métropolitaines :

- Tenir compte des composantes paysagères d'intérêt métropolitain dans la planification du réseau de milieux naturels protégés et conservés;
- Tenir compte des composantes paysagères d'intérêt métropolitain dans la planification et la conception des réseaux récréatifs et actifs ;
- Accroître l'accessibilité visuelle et physique aux rives du fleuve et à ses tributaires tout en conservant leurs propriétés paysagères;
- Favoriser l'aménagement culturel du territoire pour mettre en valeur l'esprit du lieu et les traits culturels distinctifs (éléments historiques, patrimoniaux, culturels, bâtis, paysagers, etc.);
- Identifier des mesures d'amélioration de la qualité paysagère des corridors d'accès et d'entrées métropolitaines;
- Maintenir le caractère des routes panoramiques et l'accès visuel au point de vue d'intérêt métropolitain en déployant des dispositions de mise en valeur. Les MRC et les agglomérations peuvent redécouper les routes panoramiques en fonction des éléments d'intérêt sur le territoire.

Par ailleurs, la **CMM invite** les MRC et les agglomérations à identifier des mesures permettant de diminuer l'impact de la pollution visuelle et lumineuse sur la qualité des paysages d'intérêt métropolitain.



### Critère 3.4.3 Protection et mise en valeur des collines Montérégiennes

Dans la foulée des travaux du groupe de travail pour la reconnaissance et la protection des collines Montérégiennes, la CMM entend soutenir l'obtention et le déploiement d'un statut reconnaissant l'importance de ces dernières et concourant à leur protection et à la pérennité des paysages qu'elles offrent.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations qui comprennent une colline Montérégienne sur leur territoire d'intégrer à leur SAD les éléments ci-dessous, en plus de poser les gestes visant une planification intégrée des paysages (critère 3.4.2).

1. Identifier les pressions subies par la colline et identifier des mesures de mitigation pour les atténuer;
2. Définir une approche de protection comprenant :
  - a. Aires de conservation :
    - i. Espaces où concentrer les efforts de conservation
  - b. Aires d'influence :
    - i. Espaces où déployer des dispositions pour moduler les usages et les constructions afin de préserver les caractères distinctifs du lieu et les panoramas.
  - c. Aires de transition :
    - i. Espaces où déployer des dispositions pour harmoniser les interfaces et y améliorer la compatibilité des usages, du design et des organisations spatiales.

La **CMM invite** pour la protection et la mise en valeur des collines Montérégiennes, les MRC et les agglomérations à demander à leurs municipalités de déployer divers outils et dispositions : Plan particulier d'urbanisme (PPU), Plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), lotissement de conservation, infrastructures vertes et écocorridors, préservation des pentes fortes, préservation des vues, configuration adaptée du réseau routier et des accès, affichage, hauteurs bâties, superficies maximales construites (coefficient d'occupation au sol (COS) et coefficient d'emprise au sol (CES)), percées visuelles, gestion du déboisement et des plantations en incluant la limitation des trouées, gestion de l'eau et verdissement, *edge planning*, etc.

### Objectif 3.5 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

La protection du patrimoine est une composante importante d'un développement durable et prospère. Les bâtiments patrimoniaux sont des témoins tangibles et puissants de notre passé et sont d'importance pour notre mémoire collective. En plus d'être des moteurs de fierté par leur attrait esthétique, ils sont des figures historiques rappelant différentes époques, traditions ou mœurs avec notamment leurs usages passés ou leurs systèmes de construction. Ils permettent de relier les différentes générations entre elles.

Le patrimoine bâti métropolitain témoigne des événements et des tendances qui ont marqué la culture et l'histoire du Grand Montréal. Ces événements et tendances sont devenus des emblèmes identitaires inscrits dans l'esprit des lieux, dans l'architecture et dans les paysages de chacune des municipalités. Ils contribuent au sentiment d'appartenance en liant les communautés au territoire.

**Encadré 32 – Modifications législatives en faveur de la protection du patrimoine**

En vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, c. P-9.002), les MRC ont maintenant l'obligation de produire d'ici 2026 un inventaire des immeubles présentant une valeur patrimoniale qui analyse les bâtiments ayant été construits avant 1940. En faveur de la protection du patrimoine, la *LAU* (RLRQ, c. A-19.1) a aussi été modifiée en 2021 pour que les municipalités se dotent de règlements de démolition. Ceux-ci permettent de limiter la perte de bâtiments d'intérêt en introduisant une nouvelle instance pour l'analyse des dossiers, les comités de démolition. Ils permettent également de mieux informer le public quant aux projets de démolition en cours d'étude, soit avec des critères d'analyse préétablis, des avis publics, des auditions publiques et des délais balisés pour faire appel aux décisions.

**Critère 3.5.1**  
**Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain**

Une caractérisation a été effectuée en vue de retenir des ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine. Au total, 51 ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine ont été retenus. Ceux-ci sont illustrés à la Carte 31.

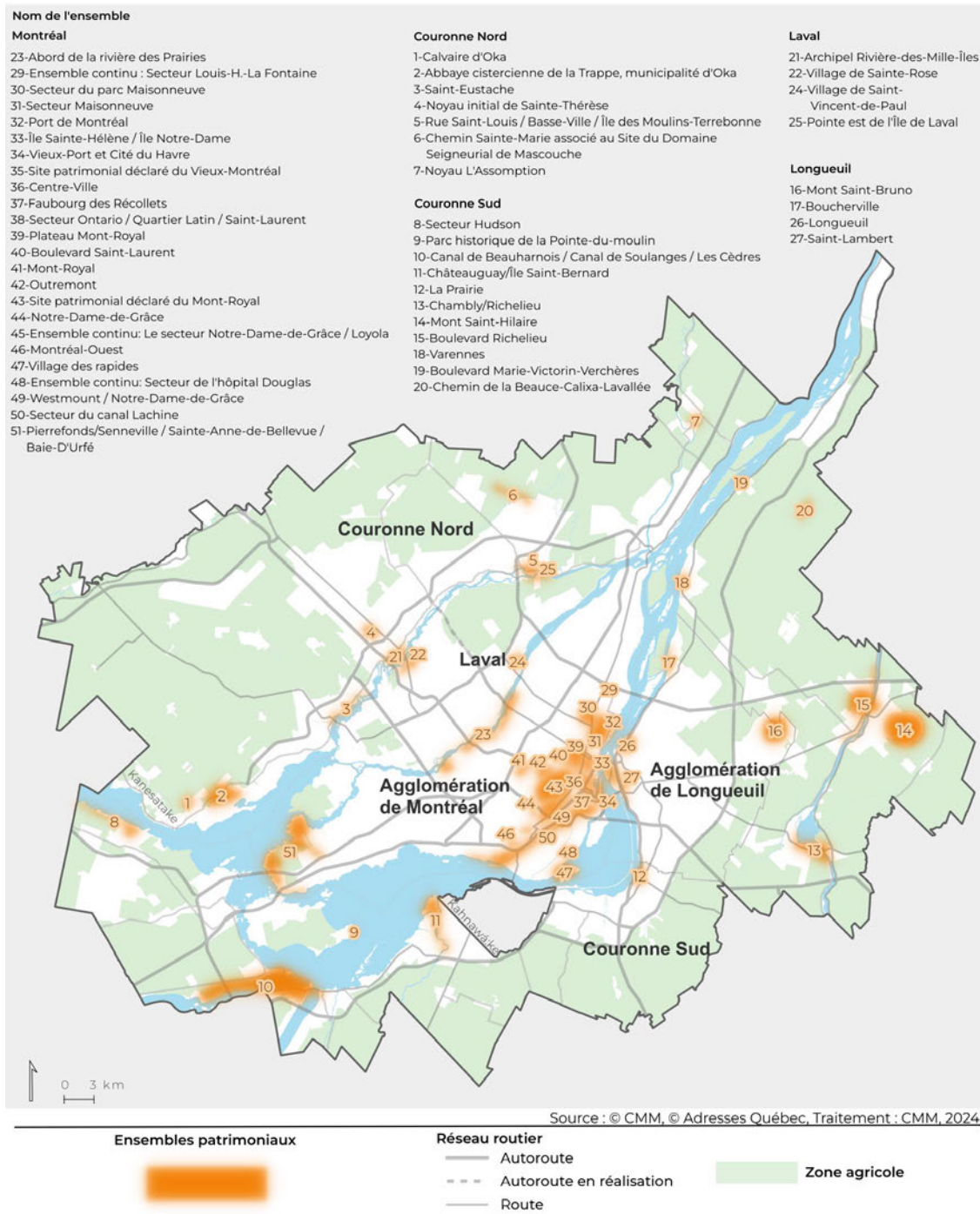


 Mont Saint-Hilaire



 Fort-Chambly

### Carte 31 – Ensembles patrimoniaux de portée métropolitaine



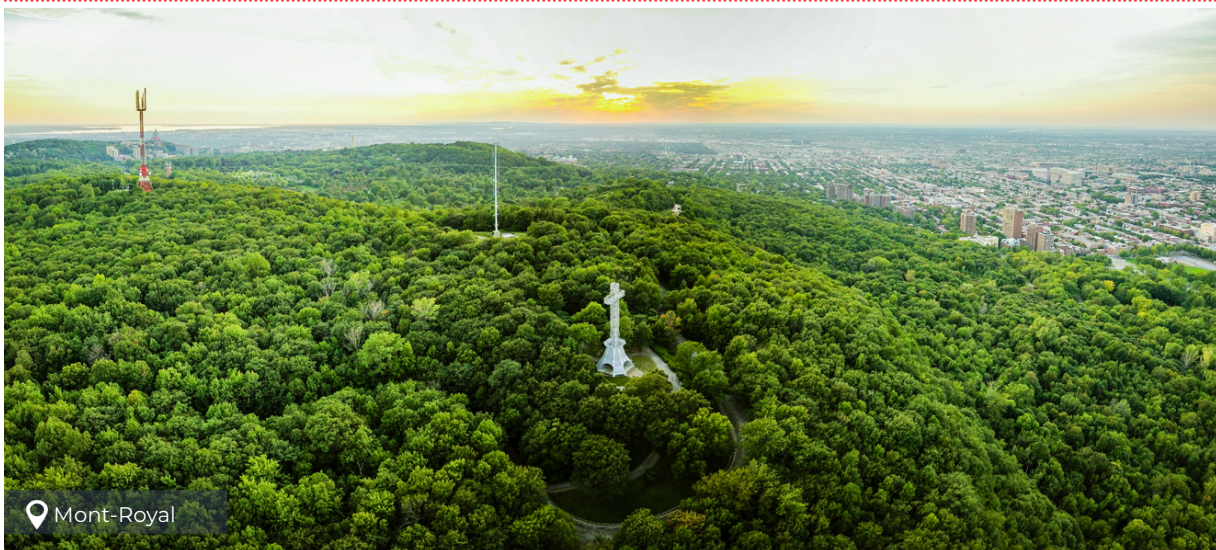
La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les ensembles patrimoniaux métropolitains identifiés à la Carte 31.



### Critère 3.5.2 Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de préciser dans leur SAD les éléments ci-dessous afin de rehausser la qualité de vie des milieux par la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti.

1. Les éléments significatifs de chaque ensemble patrimonial illustrés à la **Carte 31**;
2. Des mesures de protection ou de mise en valeur des ensembles patrimoniaux tenant compte des enjeux et caractéristiques particulières de son milieu avoisinant. À cette fin, les MRC et les agglomérations peuvent demander aux municipalités de déployer divers outils et dispositions :
  - PIIA ayant des critères pour restaurer ou maintenir les composantes architecturales d'origine, les agencements des alignements, de gabarits, de matériaux, les formes architecturales, pour tenir compte de la présence des éléments patrimoniaux et mieux harmoniser le développement urbain;
  - Politique architecturale;
  - Plan particulier d'urbanisme (PPU) ou PAE visant la consolidation de secteurs en dévitalisation;
  - Protection de percées visuelles;
  - Programme de requalification;
  - Obtention de statuts;
  - Règlement qui régit l'affichage pour l'intégrer harmonieusement au cadre bâti;
  - Incitatifs fiscaux favorisant l'entretien ou taxation d'espaces sous-utilisés pour éviter la spéculation;
  - Stratégie immobilière en faveur de la protection du patrimoine (utilisation de bâtiments remarquables à des fins publiques);
  - Évaluation d'impacts patrimoniaux et paysagers;
  - Urbanisme transitoire;
  - Fiducies foncières au service du patrimoine.



© Mont-Royal, Coalition des Montréalaises



# LA COORDINATION DES ACTIONS ENTRE LE GRAND MONTRÉAL ET L'ÉTAT



## La coordination des actions entre le Grand Montréal et l'état

Le succès de la mise en œuvre du PMAD (le plan d'action fait l'objet d'un document distinct) dépendra en partie du soutien du gouvernement du Québec.

C'est la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation qui a la responsabilité de la Métropole au sein du gouvernement du Québec<sup>170</sup>. La *Loi sur le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire* précise les responsabilités de la ministre à cet égard. Ainsi, la ministre :

- A pour mission de susciter et de soutenir l'essor économique, culturel et social de la métropole, d'assurer la coordination interministérielle des activités gouvernementales relatives à la métropole et d'en favoriser le progrès, le dynamisme et le rayonnement;
- En concertation avec les ministres concernés, ses interventions portent, en particulier, sur la promotion économique et touristique et sur l'aménagement de la métropole, ainsi que sur l'organisation des transports et des voies de communication qui la desservent;
- Agit comme catalyseur et rassembleur pour la promotion des intérêts de la métropole. À ce titre, elle facilite la concertation :
  - Entre l'État et le secteur privé afin de favoriser la complémentarité de leurs interventions;
  - Entre les partenaires privés, de façon que leur participation au développement de la métropole s'intensifie et se réalise de manière harmonieuse;
  - Entre le gouvernement du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal et les municipalités afin de favoriser leur unité d'action;
  - Entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada.
- Cherche à accroître la convergence et l'efficacité des actions des autorités locales et régionales de la métropole. La ministre élabore, en collaboration avec ces autorités, des mesures visant à simplifier le processus de décision portant sur l'ensemble de la métropole.
- Est d'office la conseillère du gouvernement sur toute question relative à la métropole. Elle donne aux ministres titulaires des divers ministères du gouvernement tout avis qu'elle estime opportun pour la promotion des intérêts de la métropole, coordonne les activités gouvernementales qui concernent la métropole et en assure la cohérence.

Pour l'appuyer dans cette mission, la ministre peut compter sur le Secrétariat à la région métropolitaine (SRM), qui est un sous-ministère du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

---

<sup>170</sup> La loi définit la Métropole comme étant les territoires suivants : Communauté métropolitaine de Montréal, Ville de Bellefeuille, Canton de Gore, Ville de Lafontaine, Village de Lavaltrie, Municipalité de Notre-Dame-de-Bonsecours, Ville de Saint-Antoine, Paroisse de Saint-Antoine-de-Lavaltrie, Paroisse de Saint-Colomban, Ville de Saint-Jérôme, Municipalité de Saint-Placide.



L'action des ministères et des organismes régionaux se coordonne ponctuellement, à l'initiative du SRM, par le regroupement des différentes conférences administratives régionales (CAR) du territoire métropolitain.

À la suite d'une demande de la CMM, une Table Québec-Montréal métropolitain pour l'aménagement et le développement (TQMMAD) a été mise en place en 2012 par le gouvernement du Québec, pour discuter notamment des enjeux de l'aménagement et du développement du territoire<sup>171</sup>. Cette table, présidée par la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, réunit les ministres responsables des régions administratives de la CMM ainsi que les maires du comité exécutif de la CMM. Cette table s'est réunie à quelques reprises de façon informelle en 2011, avant l'entrée en vigueur du PMAD, et une fois sa création officialisée par la loi, en 2012, après l'entrée en vigueur du PMAD. Les ministres successifs qui en ont été responsables ne l'ont pas convoquée depuis quelques années, la dernière rencontre remontant à 2014. Cette table jouait pourtant un rôle important pour mieux coordonner l'action métropolitaine et l'action gouvernementale. La CMM invite le gouvernement du Québec à la réunir dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre du prochain PMAD.

Depuis 2011, le gouvernement du Québec agit afin d'assurer la cohérence de ses interventions, non seulement sur le territoire du Grand Montréal, mais également dans le territoire situé à son pourtour. Ainsi, en plus de soutenir la CMM dans l'élaboration et la mise en œuvre du PMAD, le gouvernement continue d'agir pour mieux gérer le phénomène d'urbanisation périmétropolitaine. À cet effet, il s'appuiera notamment sur la récente PNAAT et la révision des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire pour la région métropolitaine de Montréal.

Le gouvernement du Québec appuie l'atteinte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD par l'adoption de mesures financières. Au cours des dernières années, le gouvernement a notamment appuyé la CMM pour la mise en place du programme sur la Trame verte et bleue, pour le programme de planification des aires TOD et pour la cartographie des zones à risque d'inondation.

Le Grand Montréal continue d'être chevauché par plusieurs régions administratives du gouvernement du Québec. Ces régions servent de références territoriales aux différents ministères et guident le déploiement des différentes mesures gouvernementales. Cette approche a pour effet de nuire à une véritable perspective métropolitaine dans l'action gouvernementale. Cela souligne l'importance de la coordination de l'action gouvernementale à l'échelle de la CMM, notamment par l'entremise du SRM. Cette coordination améliore le fonctionnement et la cohérence de l'ensemble de l'intervention publique et permet de mieux articuler le rôle de chacun.

---

<sup>171</sup> La TQMMAD a été créée en 2012 par la loi. Voir section IV.2.1 de la *Loi sur le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire*.



# MÉCANISMES DE SUIVI



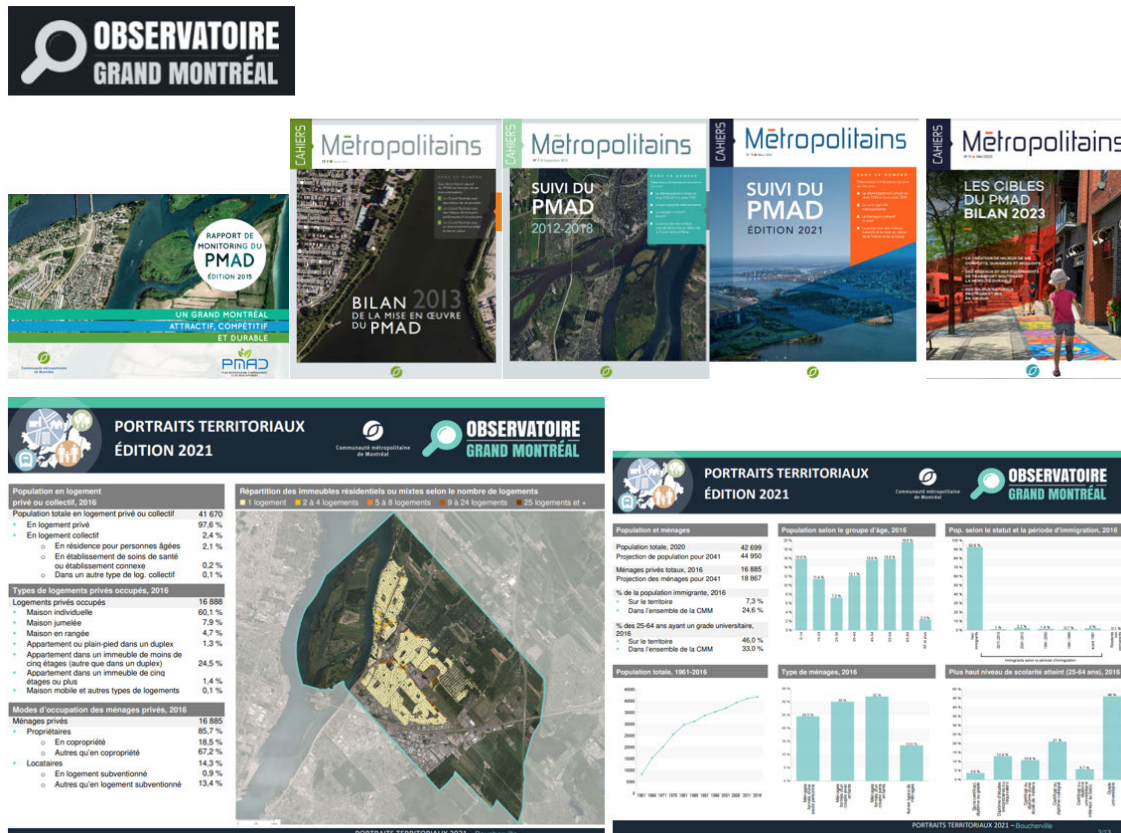
## Mécanismes de suivi

### L'Observatoire Grand Montréal et la mise en place d'un système de monitoring en aménagement pour le Grand Montréal

Dans le but de suivre l'atteinte de ses objectifs et de ses cibles et d'ajuster ses outils de planification à la lumière des résultats, la CMM a développé, au cours des années, une expertise reconnue en matière de monitoring.

À cet égard, elle a mis en place, dès 2008, l'Observatoire Grand Montréal, qui est la plateforme de diffusion d'analyses, d'outils de suivi et d'indicateurs pour suivre le développement du Grand Montréal.

L'Observatoire a notamment produit plusieurs bilans sur le suivi de l'atteinte des objectifs et des cibles du PMAD, qui ont permis de présenter des portraits clairs de la situation et des avancements, et d'ajuster les interventions de la CMM et de ses partenaires.



CMM, Observatoire Grand Montréal, *Portrait territorial de Boucherville*.



À la lumière des amendements à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* adoptés le 1<sup>er</sup> juin 2023 qui prévoient des dispositions afin d'instaurer des systèmes de monitoring en aménagement à l'ensemble du Québec, l'Observatoire Grand Montréal mettra en place, en partenariat avec le gouvernement du Québec et les 14 MRC et agglomérations du territoire de la CMM, un système de monitoring en aménagement pour le Grand Montréal.

Ce système intégré de monitoring permettra de suivre, grâce à un ensemble d'indicateurs, l'atteinte des cibles que se seront fixées par la CMM, au travers le PMAD, ainsi que les MRC et les agglomérations, au travers leur SAD.

Les avantages d'un système de monitoring intégré pour le Grand Montréal s'avèrent indéniables, tant en termes de coût, d'efficacité que de cohérence. Tout en respectant les particularités de chacune des MRC et des agglomérations du Grand Montréal, un tel système intégré permettra de :

- Mutualiser les ressources et mettre à profit l'expertise et les outils développés depuis plusieurs années par la CMM en matière de monitoring;
- S'assurer de la standardisation des méthodologies liées au développement des indicateurs sur l'ensemble du territoire métropolitain;
- Diminuer les risques d'obtenir, au sein du même territoire métropolitain, différents systèmes de qualité variables et présentant, pour un même enjeu ou pour un même indicateur, des résultats non comparables.

Concrètement, le système de monitoring métropolitain en aménagement mis en ligne sur l'Observatoire Grand Montréal permettra de :

- Fournir des données et développer des indicateurs qui permettront aux MRC et aux agglomérations d'établir leurs cibles en aménagement;
- Suivre l'atteinte des cibles grâce à un système complet d'indicateurs ouvert au grand public;
- Appuyer la livraison des bilans du PMAD et des SAD exigés par la Loi.

Le développement et la mise à jour du système de monitoring proposé reposent notamment sur la mise en place d'un comité de monitoring (CMM/MRC-agglomérations), coordonné par la CMM. Ce comité permanent sera interpellé aux différentes étapes de développement et de mise à jour du système.

Afin d'optimiser ce système de monitoring, l'Observatoire Grand Montréal mettra à profit une toute nouvelle carte dynamique – développée notamment grâce à un financement du gouvernement du Québec –, poursuivra la publication de bilans de suivi aux deux ans et pourra appuyer les MRC dans la réalisation de leur bilan de SAD prescrit par la LAU.

## L'Agora métropolitaine

Le partage d'une vision métropolitaine nécessite une adhésion importante de toutes les parties prenantes, mais, plus particulièrement, des élu-es et de la société civile. Cela nécessite l'adhésion à des orientations qui s'appliquent à un territoire qui dépasse les limites territoriales locales et régionales.

L'Agora métropolitaine bisannuelle qui réunit les élu-es, les expert-es, les représentant-es de la société civile et les citoyen-nes permet à toutes et à tous de s'approprier et de partager la vision que représente le PMAD. Elle leur offre l'occasion de s'informer, d'échanger et de proposer des idées quant à la mise en œuvre du PMAD, tout en sensibilisant la population aux enjeux de développement et d'aménagement du Grand Montréal. L'exercice contribue à faire croître le sentiment d'appartenance à la CMM. La tenue de l'Agora permet également à la CMM de présenter le bilan de la mise en œuvre et de l'atteinte des cibles du PMAD réalisé dans le cadre des activités de monitoring de l'Observatoire Grand Montréal.







# RÉFÉRENCES



## Références

- Académie de la transformation numérique (2022). *Le commerce électronique - NETendances 2021*.
- [Altus Géocom \(2022\). Évolution du commerce de détail. Mise à jour 2021. 70-73 pp.](#)
- Archéo-Québec (2012). *Archéologie préventive : Guide pratique à l'intention des municipalités du Québec*.
- Arpent (2018). [Les unités d'habitation accessoires : Guide sur les grands principes et bonnes pratiques](#), 33 p.
- Autorité régionale de transport métropolitain (2021). *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035*, 15 avril 2021, 209 pages.
- Autorité régionale de transport métropolitain (2021). *Plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035*, 15 avril 2021, p.25.
- BCNUEJ (2021). [Policy and Planning Tools for Urban Green Justice – Fighting displacement and gentrification and improving accessibility and inclusiveness to green amenities](#), 251 p.
- British Columbia Ministry of Agriculture (2015). [Guide to Edge Planning](#), 80 p
- Carrefour de recherche, d'expertise et de transfert en agriculture urbaine (2022). *Les entreprises agricoles au Québec : impact économique et potentiel de développement*, 37 p.
- CBRE (2018). *Aperçu du marché, Montréal industriel, 4<sup>e</sup> trimestre de 2018*.
- CCMM (2023). *Bâtir plus, plus vite et mieux : pour une stratégie de densification intelligente du Grand Montréal qui répond aux besoins d'habitation*.
- CISSS Bas-Saint-Laurent (2021). [Projet de réaménagement urbain de Rimouski-Est - Chapitre 5.2 Revitalisation de la zone industrielle et aménagement de la zone tampon végétalisée](#), pp. 34-36.
- CMM (2014). [Pour une meilleure cohabitation des nouveaux usages aux abords des installations ferroviaires](#), 22 p.
- CMM (2019). [Plan particulier d'intervention – Eau potable : Pour une coordination intermunicipale](#), 74 p.
- CMM (2019). *Portrait des espaces industriels vacants sur le territoire du Grand Montréal*.
- CMM (2019). [Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal](#), Rapport de la commission du transport de la CMM, 70 p.
- CMM (2020). *Note de l'Observatoire Grand Montréal*, « Le phénomène de l'urbanisation péri-métropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal ».

CMM (2021). Aménagement du territoire et enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie, rapport final, Commission de l'aménagement, 59 p.

CMM (2021). *Suivi du PMAD, édition 2021*. Cahiers métropolitains, No 9, 89 p.

CMM (2022). Plan d'action pour la reconnaissance et la protection des collines Montérégiennes.

CMM (2022). RCI 2022-97 Règlement de contrôle intérimaire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant les secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.

CMM (2022). Portrait de l'habitation dans le Grand Montréal. Cahiers métropolitains, No 10, 125 p.

CMM. Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation.

CMM (2017). *Plan directeur du Réseau vélo métropolitain – Grand Montréal*. 247 pages.

CMM (2023). Cahier métropolitain n° 11, Les cibles du PMAD : bilan 2023

Collectivités viables (2021). La ville des 15 minutes.

Convention de la diversité biologique (2022). Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal.

Convention sur la diversité biologique (2022). Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal. Projet de décision proposé par le président, PNUE, 15 p.

CPTAQ (2023). Compilation spéciale des demandes d'usages à des fins non agricoles, 2023.

CPTAQ. *Rapport annuel 2020*.

Diagne, C., Leroy, B., Vaissière, AC. et al. (2021). « High and rising economic costs of biological invasions worldwide ». *Nature* 592, 571-576 (2021).

Direction de santé publique de la Montérégie (2018). Transport, santé et inégalités sociales de santé.

Duchemin, E, L. Penvern, N. McClintock et T.T.H. Pham (2021). Évaluation de l'agriculture urbaine comme infrastructure verte de résilience individuelle et collective face aux changements climatiques et sociaux, Université du Québec à Montréal & Laboratoire sur l'agriculture urbaine, 273 p.

E. Robitaille et P. Bergeron (2016). « Déserts alimentaires au Québec – *Situation et perspective d'intervention* ». *Urbanité, (Hiver 2016)*, p. 26-29.

Environnement et Changement climatique Canada (2022). Ensemble de données nationales sur l'habitat essentiel des espèces en péril – Canada.

FCM et ACFC (2013). Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, 112 p.

Financement agricole Canada (2022). Valeur des terres agricoles de FAC 2022, 24 p.

Fontaine, N., S. Jouis, A. Martin, F. Otis (2020). L'agriculture urbaine, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. coll. « Planification territoriale et développement durable ». [En ligne].

GIEC (2007). Quatrième rapport d'évaluation du GIEC, Annexe II, Glossaire, 201 p.

Gouvernement du Canada (2014). Programme de rétablissement du Petit Blongios (*Ixobrychus exilis*) au Canada.

Gouvernement du Canada (2015). Programme de rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest (*Pseudacris triseriata*), population des Grands Lacs/Saint-Laurent et du Bouclier canadien, au Canada.

Gouvernement du Canada (2018). Programme de rétablissement du ginseng à cinq folioles (*Panax quinquefolius*) au Canada.

Gouvernement du Canada (2023). Train à grande fréquence : à propos du projet.

Gouvernement du Québec (2022). Site Web « Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral ».

Gouvernement du Québec (2022). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028*.

Gouvernement du Québec (2023). Données sur les espèces en situation précaire.

Gouvernement du Québec (2023). Régime transitoire de gestion des zones inondables, des rives et du littoral.

Gouvernement du Québec. Loi sur la sécurité civile RLRQ c. S-2.3.

Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (2023). Synthèse du sixième rapport d'évaluation sur l'évolution du climat.

INSPQ (2013). Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec : analyse de situation et perspectives d'interventions. 61 p.

INSPQ (2018). Un nouveau guide pour prévenir les effets du bruit environnemental.

INSPQ (2018). La communication des risques à la santé – résumé, 4 p.

INSPQ (2019). Indicateurs en lien avec les vagues de chaleur et la santé de la population : mise à jour, 64 p.

INSPQ (2021). COVID-19 – Pandémie et insécurité alimentaire : évolution du 2 avril 2020 au 26 avril 2021. 12 p.

INSPQ (2021). Mesures de lutte contre les îlots de chaleur urbains : mise à jour 2021, 157 p.

INSPQ. Centre de référence sur l'environnement bâti et la santé (2021). Logement et inégalités sociales de santé en temps de COVID-19 : des stratégies pour des logements abordables et de qualité, 24 p.

INSPQ (2020). Mesures de mitigation des effets de la pandémie sur l'insécurité alimentaire. 8 p.

INSPQ. Site Internet Mon climat, ma santé pour mieux s'adapter aux changements climatiques.

Institut de la statistique du Québec (2023). *Décret de la population 2023*.

Institut de la statistique du Québec. *Estimation de la population des municipalités du Québec au 1<sup>er</sup> juillet des années 2001 à 2021*.

Institut de la statistique du Québec. *Projection de la population*, Édition 2021.

Institut de recherche et de développement en agroenvironnement (2000). *Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole*.

IPBES (2019). Le rapport de l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques : résumé à l'intention des décideurs, 60 p.

IPBES (2023). Avis d'information : Espèces exotiques envahissantes : le rapport d'évaluation de l'IPBES traitera de l'un des principaux facteurs directs de la crise de la biodiversité, 5 p.

ISQ (2022). *Produit intérieur brut régional par industrie au Québec*, Édition 2022.

ISQ. *Projection des ménages*, édition de 2021.

IUCN Urban Alliance (2021). Promoting health and wellbeing through urban forests – Introducing de 3-30-300 rule.

JLR (2018). *Proximité à une station de métro : Quelle est la plus-value sur le prix des propriétés avoisinantes?* 8 p.

Jobin, B., L. Gratton, C. Boyer, L. Bouthillier et B. Tremblay. 2021. Rapport sur l'état de situation de huit espèces en situation précaire sur le territoire du Grand Montréal. Environnement et Changement climatique Canada, ministère des Forêts de la Faune et des Parcs, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et Communauté métropolitaine de Montréal. Québec, 40 p. et annexes.

Jobin, B., L. Gratton, M.-J. Côté, O. Pfister, D. Lachance, M. Mingelbier, D. Blais, A. Blais et D. Leclair 2019. Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les Basses-terres du Saint-Laurent – Rapport méthodologique version 2, incluant la région de l'Outaouais. Environnement et Changement climatique Canada, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs. Plan d'action Saint-Laurent, Québec, 170 p.

L'Atelier urbain (2020). Les arbres : L'or vert des milieux urbains – Guide technique, 4 p. [en ligne] :

Les conseillers ADEC inc. (2018). Évaluation des coûts de la congestion routière à la Ville de Laval et dans la couronne Nord, p.21.

Les Conseillers ADEC inc. (2018). Les coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la couronne Nord. Rapport réalisé pour le compte de la Ville de Laval.

Limoges, B., Boisseau, G., Gratton, L. & Kasisi, R. (2013). Terminologie relative à la conservation de la biodiversité in situ. Le Naturaliste canadien, 137(2), pp. 21-27.

MAMH (2018). La prise de décision en urbanisme : Planification des infrastructures et des équipements - Outils de planification - Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (gouv.qc.ca).

MAPAQ (2018). Programme Proximité 2018-2022. 14 p.

MAPAQ (2020). Fiches d'enregistrement des exploitations agricoles.

MAPAQ (2021). Guide de l'agriculture urbaine. Pour une agriculture proche des citoyens. [En ligne]. [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/agriculture-pecheries-alimentation/agriculture/agriculture-urbaine/GM\\_agriculture\\_urbaine\\_MAPAQ.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/agriculture-pecheries-alimentation/agriculture/agriculture-urbaine/GM_agriculture_urbaine_MAPAQ.pdf).

MAPAQ (2022). Guide pour l'élaboration d'un plan de développement d'une communauté nourricière. [En ligne]. [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/agriculture-pecheries-alimentation/agriculture/industrie-agricole/territoire/GM\\_communaute\\_nourriciere\\_MAPAQ.pdf?1648066577](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/agriculture-pecheries-alimentation/agriculture/industrie-agricole/territoire/GM_communaute_nourriciere_MAPAQ.pdf?1648066577).

MELCC (2021). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990.

MELCCFP (2023). Base de données sur la connectivité écologique des milieux naturels dans les Basses-terres du Saint-Laurent.

MFFP (2020). 4<sup>e</sup> inventaire écoforestier du Québec méridional, mise à jour 2020.

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques. Registre des aires protégées.

Ministère de la Culture et des Communications (2017). Document d'accompagnement : Territoire hérité, habité, légué – L'aménagement culturel du territoire. 70 p.

Ministère de la Santé et des Services sociaux (2016). Politique gouvernementale de prévention en santé – Un projet d'envergure pour améliorer la santé et la qualité de vie de la population. Gouvernement du Québec. 112 p.

Ministère de la Sécurité civile. Concept de base en sécurité civile, 20 p. [https://www.securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/securite\\_civile/publications/concepts\\_base/concepts\\_base\\_partie\\_2.pdf](https://www.securitepublique.gouv.qc.ca/fileadmin/Documents/securite_civile/publications/concepts_base/concepts_base_partie_2.pdf).

Ministère de la Sécurité civile. Concept de base en sécurité civile, 20 p.

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (2016). Cadre normatif pour le contrôle de l'utilisation du sol dans les zones de contraintes relatives aux glissements de terrain dans les dépôts meubles, tableau 1.1, 14 p.

Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (2016). Guide d'application du cadre normatif pour le contrôle de l'utilisation du sol dans les zones de contraintes, 28 p.

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, 171 p.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (2018). Politique de mobilité durable - 2030, 43 p.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (2018). Transporter le Québec vers la modernité – Politique de mobilité durable 2030, 43 pages.

Ministère des transports et de la Mobilité durable (2023). Perspectives de l'effet du télétravail sur la nécessité d'intervention, 34 p.

Ministère des Transports (1998). Politique sur le bruit routier, 13 p.

Nations Unies (1992). Convention sur la diversité biologique, 30 p.

Observatoire global du Saint-Laurent (2020). Atlas des territoires d'intérêt pour la conservation dans les Basses-terres du Saint-LaurentSource.

OCDE (2021). Perspectives des transports FIT 2021 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/transport-outlook-executive-summary-2021-french.pdf>.

OCDE (2020) : Infographie adaptée du document Accélérer l'action pour le climat : Remettre le bien-être des personnes au centre des politiques publiques, section 6. Mettre en place un système alimentaire durable, p. 204.

Office des personnes handicapées du Québec (2022). Les personnes avec incapacité au Québec : un portrait à partir des données de l'Enquête canadienne sur l'incapacité de 2017.

ONU (2022). Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal, Cible 2, PNUE, p.9.

Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (1996). Déclaration de Rome sur la sécurité alimentaire mondiale. Sommet mondial de l'alimentation 13-17 novembre 1996, Rome, Italie. p. 1.

Patrick Mundler, 2020.

Rayfield B. et A. Gonzalez (2022). Une priorisation des corridors écologiques dans les Basses-terres du Saint-Laurent en fonction des aires protégées limitrophes, 13 p.

Registre des aires protégées par désignation [En ligne]. [https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires\\_protegees/registre/reg-design/index.htm](https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/aires_protegees/registre/reg-design/index.htm).

Rennert, Lindiwe (2022). A meta-analysis of the impact of rail stations on property values: Applying a transit planning lens. Transportation Research Part A, Vol. 163, pp. 165-180.

Répertoire des sites de conservation volontaires du Québec [En ligne].  
<https://rmnat.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=728c2afa86434cd2b2ff24a40f3c24f7>.

Réseau d'information municipale (20 octobre 2022). La MRC d'Argenteuil accueille un service de l'environnement.

SCHL (2022). Pénurie de logements au Canada : Estimation des besoins pour résoudre la crise de l'abordabilité du logement au Canada d'ici 2030.

SCHL. *Relevés des achèvements et des mises en chantier.*

Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique. Plan stratégique pour la diversité biologique 2011-2020 et les Objectifs d'Aichi.

Secrétariat du Conseil du trésor. *Plan québécois des infrastructures 2022-2032* (2022).

Statistique Canada (2022). *Recensement de 2021.*

Statistique Canada (2022). Vente directe de produits agricoles aux consommateurs, Recensement de l'agriculture 2021.

Statistiques Canada. Recensements de la population 1961 à 1996.

Tardif, Bernard., Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (2016). Les plantes vasculaires en situation précaire au Québec.

Trajectoire Québec et la Fondation David Suzuki (2017). Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec. 39 pages.

Tribunal administratif du Québec. dossier SAI-M-264778-1709, MTMD c. Les investissements 7710 P.P. inc., 31 janvier 2023.

UN-Habitat (2022). World Cities Report 2022, Envisaging the Future of Cities, 387 p.

V. Tarasuk et A. Mitchell (2020). Insécurité alimentaire des ménages au Canada, 2017-2018, University of Toronto, Research to identify policy options to reduce food insecurity (PROOF). 28 p.

Vélo Québec (2021). L'état du vélo à Longueuil en 2020.

Vivre en Ville (2014). Villes Nourricières ; Équiterre (2007) : Les impacts négatifs de notre système alimentaire actuel, 12 p. ; Yasmina Larbi-Youcef (2017). Les politiques agroenvironnementales au Québec : enjeux, perspectives et recommandations : CMM (2016). Plan d'action de la mise en valeur du territoire du territoire et des activités agricoles 2016-2020, 89 p.

Vivre en Ville (2020). Gestion intégrée du bruit environnemental.

Vivre en Ville. Alimentation de proximité.





# ANNEXES



## ANNEXE 1 : Synthèse des demandes et des invitations adressées aux MRC et aux agglomérations

### ORIENTATION 1

#### Un Grand Montréal avec des milieux de vie complets et durables

Veillez vous référer au texte de chacun des critères pour interpréter correctement les demandes, invitations et suggestions. En cas de divergence entre le texte des critères et tout autre contenu, le texte prévaut.

#### Objectif 1.1

##### Définir le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

#### Critère 1.1.1

##### Délimitation du périmètre métropolitain

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les limites de leur périmètre d'urbanisation respectif, en conformité avec les limites du périmètre métropolitain, tel qu'illustré à la Carte 4.

#### Critère 1.1.2

##### Modification du périmètre métropolitain

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

S/O



### Critère 1.1.3

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

##### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace et de ses composantes (zones et aires TOD, CAT et ESR). Cette définition peut être ajustée par la MRC ou l'agglomération afin de s'aligner avec d'éventuelles modifications apportées aux délimitations géographiques des secteurs PIAT (critère 1.1.4).

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations qui auront défini la notion de centralité locale d'intégrer à leur SAD un objectif visant, par exemple, et sans s'y limiter, à prioriser, à consolider ou à optimiser le développement, le redéveloppement et les infrastructures dans les centralités locales.

##### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

Les MRC et les agglomérations **sont invitées** à définir à leur SAD la notion de centralité locale pour certains territoires situés à l'intérieur du périmètre métropolitain et à l'extérieur des secteurs PIAT, en se basant sur la définition présentée au PMAD.

### Critère 1.1.4

#### Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (PIAT) et des espaces stratégiques de redéveloppement (ESR)

##### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les secteurs PIAT de leur territoire respectif, y compris les portions des secteurs PIAT partagées avec une MRC ou une agglomération voisine, en conformité avec la Carte 5.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier les espaces stratégiques de redéveloppement (ESR) de leur territoire respectif, localisés en tout ou en partie dans les secteurs PIAT, en conformité avec ceux identifiés à la Carte 5.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations qui souhaitent proposer des ajustements aux limites des secteurs PIAT, de présenter une demande accompagnée d'un document qui :

- Identifie précisément les nouvelles limites proposées;
- Fournit une justification appropriée selon le contexte;



- Démontre que la modification proposée est conforme aux objectifs et aux critères du PMAD.

## Objectif 1.2

### Optimiser le développement urbain dans le périmètre métropolitain

#### Critère 1.2.1

##### Définition des seuils minimaux de densité résidentielle

##### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les seuils minimaux de densité prescrits pour les secteurs PIAT, les ESR et les secteurs hors PIAT, de leur territoire respectif, y compris pour les portions des secteurs PIAT qui s'étendent sur leur territoire depuis une MRC ou une agglomération voisine, en conformité à l'annexe 2.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations, qui souhaitent qu'une partie spécifique d'un secteur PIAT ou hors PIAT soit exempté de l'application du seuil minimal de densité, de présenter une demande accompagnée d'un document qui :

- Identifie précisément le territoire visé par l'exemption;
- Fournit une justification appropriée selon le contexte;
- Démontre que l'exemption demandée est conforme aux objectifs et aux critères du PMAD.

Lorsqu'une exemption à l'application du seuil minimal est accordée, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD le secteur concerné par cette exemption et de prévoir des mesures visant à restreindre le développement dans ce secteur. Si les circonstances ayant justifié l'exemption venaient à évoluer ou à se résoudre, la CMM demande à la MRC ou à l'agglomération de modifier son SAD pour le rendre conforme aux seuils minimaux de densité initialement prévus pour ce secteur.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'exiger au document complémentaire de leur SAD que les municipalités adoptent des dispositions favorisant la densification douce à l'extérieur des secteurs PIAT. Cela pourrait se traduire, par exemple, par l'autorisation des logements intergénérationnels et des unités d'habitation accessoires (UHA) au règlement de zonage.



### Invitations inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à moduler à leur SAD les seuils minimaux de densité associés aux secteurs PIAT ainsi que ceux qui auraient pu être associés aux centralités locales. Les MRC et les agglomérations pourraient également exiger qu'une telle modulation soit prévue par leurs municipalités respectives dans le cadre d'une planification détaillée aménagement-transport (voir critère 1.3.1).

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à moduler à leur SAD le seuil minimal de densité hors PIAT à une échelle municipale ou à une échelle plus fine, afin de mieux refléter les différentes réalités territoriales et les particularités locales.

---

#### Critère 1.2.2

##### Définition des seuils maximaux de densité résidentielle hors des secteurs PIAT

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

S/O

##### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à prévoir à leur SAD des seuils maximaux de densité dans les secteurs hors PIAT qui ne bénéficient pas d'une desserte adéquate en transport collectif ou dans des secteurs présentant des caractéristiques paysagères ou patrimoniales d'intérêt, qu'elles auraient identifiés.

---

#### Critère 1.2.3

##### Consolidation et densification des grands pôles économiques

##### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à consolider les pôles d'emploi métropolitains et les pôles à rayonnement international pour soutenir la transition énergétique de l'économie et une organisation écoresponsable du territoire, par exemple :



- Favoriser l'arrimage entre l'aménagement et les transports en encourageant l'implantation des entreprises à proximité des services de transport collectif et d'infrastructures dédiées au transport actif;
- Mettre en valeur des spécialisations et des complémentarités sectorielles du territoire pour optimiser les équipements et infrastructures et préserver une capacité d'accueil suffisante aux entreprises;
- Miser 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 la fonction économique des pôles.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif de revalorisation et de modernisation de l'espace à vocation industrielle de manière à optimiser, densifier et accélérer la transition écologique du territoire, tout en assurant la pérennité et le maintien d'une capacité d'accueil.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier, à partir des objectifs métropolitains poursuivis par le PMDE, des mesures de mise en œuvre.

### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à intégrer à leur SAD une hiérarchisation des zones d'activités sur leur territoire en complémentarité avec les principales zones d'activités économiques et institutionnelles de rayonnement international.

## Objectif 1.3

### Favoriser la création de milieux de vie complets et inclusifs

#### Critère 1.3.1

#### Identification de mesures visant la création de milieux de vie complets

#### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'exiger au document complémentaire du SAD que les municipalités se dotent d'une planification détaillée aménagement-transport pour les secteurs PIAT et les centralités locales. En fonction des caractéristiques du milieu, une MRC ou une agglomération pourrait exiger une seule planification détaillée aménagement-transport pour des secteurs PIAT ou des centralités locales qui seraient situées à proximité les uns des autres.



La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD des mesures permettant de contribuer à l'atteinte des cibles minimales applicables aux secteurs PIAT de son secteur, pour chacun des indicateurs d'accessibilité piétonne.

En complémentarité aux mesures visant l'amélioration de l'accessibilité piétonne dans les PIAT et les centralités locales, la **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD des mesures visant à favoriser le développement ou la consolidation des milieux de vie sur l'ensemble de leur territoire situé à l'intérieur du périmètre métropolitain.

### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** également les MRC et les agglomérations à intégrer à leur SAD des moyens de mise en œuvre permettant l'amélioration de l'accessibilité piétonne dans les centralités locales qu'elles auront identifiées.

---

## Critère 1.3.2

### Identification de mesures favorisant le logement social et abordable

#### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD des mesures contribuant à l'atteinte des cibles de logements sociaux et abordables. Ces mesures peuvent prendre la forme d'initiatives régionales ou de demandes à leurs municipalités respectives afin qu'elles utilisent les leviers ainsi que les outils réglementaires dont elles disposent leur permettant de favoriser le développement du logement social et abordable.

#### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à prévoir à leur SAD des mesures pour favoriser plus spécifiquement le développement de logements sociaux et abordables dans les secteurs PIAT.

---



## Objectif 1.4

### Protéger le territoire agricole et renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal

#### Critère 1.4.1

##### Respect des limites actuelles du territoire agricole

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de respecter les limites actuelles du territoire agricole du Grand Montréal, et ce, afin d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture.

###### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à prendre en considération le concept d'aménagement en bordure « Edge Planning » à leur SAD, et ce, afin d'assurer une cohabitation harmonieuse des milieux agricole et urbain.

---

#### 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

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD des mesures de mise en œuvre visant à réduire de 10 % à l'échelle métropolitaine la superficie globale des terres en friche et inutilisées à des fins agricoles d'ici 2046.

---

#### Critère 1.4.3

##### Conciliation de la protection et la mise en valeur des milieux naturels avec le développement des activités agricoles





### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à concilier la protection et la mise en valeur des milieux naturels et le développement des activités agricoles par le biais notamment de l'augmentation de la connectivité des milieux naturels à travers les aménagements, les pratiques agroenvironnementales (bandes riveraines élargies, haies brise-vent), etc.

---

#### Critère 1.4.4

##### Développement de l'agriculture urbaine

### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant le développement pérenne de l'agriculture urbaine accompagné d'au minimum un moyen de mise en œuvre.

---

#### Objectif 1.5

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

#### Critère 1.5.1

##### Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées

### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les installations d'intérêt métropolitain qui répondent aux critères suivants : installations de santé, installations d'éducation, installations sportives, culturelles et touristiques et parcs métropolitains

#### Critère 1.5.2

##### Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées



### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les installations d'intérêt métropolitain projetées.

---

## Objectif 1.6

### Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC

#### Critère 1.6.1

##### Identification des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain

#### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD la cartographie des zones potentiellement exposées aux glissements de terrain.

---

#### Critère 1.6.2

##### Identification des risques d'inondation

#### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la cartographie des zones inondables produite par la CMM et approuvée par le gouvernement du Québec antérieurement au 25 mars 2021 (Annexe 3), ainsi que toutes autres cartes produites sous la responsabilité du MELCCFP en vigueur.

Particulièrement, la **CMM demande** à la MRC de Deux-Montagnes de reproduire à son schéma les mentions particulières concernant le territoire des municipalités de Pointe-Calumet, de Saint-Joseph-du-Lac, de Sainte-Marthe-sur-le-Lac et de Deux-Montagnes, conformément à l'approbation reçue dans le cadre de la mise à jour de son schéma d'aménagement.



---

### Critère 1.6.3

#### Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC

##### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'inclure à leur SAD la cartographie relative aux contraintes anthropiques majeures pouvant affecter la santé et la sécurité civile et le bien-être général, et d'inclure un objectif portant sur l'accroissement de la compatibilité des affectations et des usages à proximité de ces réseaux.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD des mesures de mise en œuvre permettant d'accroître cette compatibilité, notamment dans la localisation des affectations de nature résidentielle et institutionnelle. Les MRC doivent opter pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter à partir des contraintes anthropiques majeures soit les réseaux routier, ferroviaire et pipeliniers, et des conditions permettant de réduire ces distances en fonction des connaissances disponibles relativement au territoire affecté par ces contraintes et des pratiques connues en matière de compatibilité des usages et de réduction des risques.

##### Invitations inscrites second projet de PMAD révisé

Les MRC et les agglomérations **peuvent** encourager les municipalités à intégrer le PPI – Eau potable aux plans municipaux de sécurité civile respectifs, tout en promouvant son intégration au niveau de la planification des mesures d'urgence des municipalités locales.

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à identifier les autres sources fixes génératrices de risques majeurs présentes sur leur territoire selon la disponibilité des données et la réalité de leur milieu.

---



#### Critère 1.6.4

### Identification des risques associés aux incidents climatiques et accroissement de la résilience des aménagements

#### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD :

- Une cartographie de vulnérabilité aux vagues de chaleur;
- Des mesures de mise en œuvre visant à ne pas accroître la vulnérabilité des secteurs ciblés, dont les secteurs à déminéraliser.

#### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à intégrer à leur SAD des mesures de mise en œuvre visant à accroître la résilience des aménagements aux changements climatiques, découlant d'une démarche structurée d'adaptation aux changements climatiques à l'échelle de chaque MRC et agglomération.

---



## ORIENTATION 2

### Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport structurant soutenant la mobilité durable

Veillez vous référer au texte de chacun des critères pour interpréter correctement les demandes, invitations et suggestions. En cas de divergence entre le texte des critères et tout autre contenu, le texte prévaut.

#### Objectif 2.1

**Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050**

#### Critère 2.1.1

##### Priorisation de la mobilité durable

###### **Demande inscrite au second projet de PMAD révisé**

La **CMM demande** aux MRC que, lorsque leur SAD aborde le sujet des transports, les différents modes soient présentés en débutant par la marche et les déplacements à vélo, suivi du transport collectif et enfin le transport automobile. Selon leur disponibilité dans la région, les autres modes de transport alternatif pourront s'ajouter en fonction de leur contribution à la réduction des émissions de GES et à la diminution de la dépendance à l'auto solo.

#### Critère 2.1.2

##### Amélioration de l'accès aux pôles d'emploi par la mobilité durable

###### **Demande inscrite au second projet de PMAD révisé**

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif visant à améliorer et à bonifier l'accessibilité aux pôles d'emploi métropolitains et aux pôles à rayonnement international par le biais de modes de transport durable et décarboné pour les personnes et les marchandises.



La **CMM demande** à analyser l'accessibilité en transport actif et collectif aux pôles d'emploi existants et en émergence. Cette mesure permettra d'identifier les lacunes et de proposer des solutions concrètes, en collaboration notamment avec l'ARTM et les OPTC. Cet exercice permettra également d'évaluer les moyens de réduire le nombre de déplacements motorisés et d'améliorer la performance énergétique des véhicules desservant ces secteurs.

## Objectif 2.2

### Prioriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine

#### Critère 2.2.1

##### Priorisation de la sécurité et de la convivialité des déplacements piétonniers et de l'accessibilité universelle

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif, notamment inspiré des principes de la vision zéro et de l'approche du système sûr, visant la sécurité et la convivialité des déplacements piétonniers, incluant ceux réalisés avec un outil d'aide à la mobilité. Notons que la collaboration du MTMD sera requise pour les aménagements piétons aux abords du réseau routier supérieur.

#### Critère 2.2.2

##### Accélération de la mise en œuvre du Réseau vélo métropolitain

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les axes du Réseau vélo métropolitain présents sur leur territoire, en priorisant et hiérarchisant leurs aménagements cyclables projetés qui y sont associés.

- La CMM permet aux MRC et aux agglomérations d'identifier des axes alternatifs ou complémentaires au Réseau vélo métropolitain dans la mesure où ces derniers offrent un potentiel de desserte et d'accessibilité cyclable équivalente.



### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

Afin d'augmenter l'offre en termes de stationnements sécurisés pour vélo, la **CMM invite** les MRC et les agglomérations à demander aux municipalités de prévoir des mesures visant à contribuer à l'aménagement de ce type de stationnements.

---

#### Critère 2.2.3

##### Définition et identification du Réseau express vélo métropolitain

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les axes du REV métropolitain présents sur leur territoire.

---

#### Objectif 2.3

##### Identifier un réseau de transport collectif qui permet de structurer l'urbanisation

#### Critère 2.3.1

##### Identification du Réseau métropolitain de transport collectif structurant

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer la carte du RMTCS à leur SAD.

### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé





La \_\_\_\_\_ les MRC et les agglomérations à identifier à leur SAD les secteurs vulnérables en termes de mobilité par transport collectif (ex. déserts de mobilité) en complémentarité avec l'indice d'accessibilité piétonne des ménages au transport collectif au critère 1.3.1.

---

### Critère 2.3.2

#### Modernisation et développement du Réseau métropolitain de transport collectif structurant

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

S/O

---

### Objectif 2.4

#### Optimiser les réseaux de transport pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

### Critère 2.4.1

#### Identification et optimisation du Réseau routier métropolitain

##### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la carte du Réseau routier métropolitain.

La **CMM demande** également aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD des mesures visant la fonctionnalité et la sécurité en bordure de ce réseau relatives à la gestion des accès notamment pour la limitation du nombre d'entrées privées.

##### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé







La les MRC et les agglomérations à prévoir l'implication du MTMD pour les projets d'aménagement aux abords de ce réseau.

---

#### Critère 2.4.2

##### Identification et optimisation du Réseau artériel métropolitain

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

S/O

---

#### Critère 2.4.3

##### Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière pour la mobilité des personnes

###### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prendre en considération la congestion du réseau routier dans la planification territoriale réalisée. La CMM invite les MRC à exiger au document complémentaire du SAD qu'un plan de mobilité, un plan de gestion des déplacements ou une étude d'impact sur la circulation soit réalisé lors d'une demande de permis pour un projet d'envergure pouvant générer un impact sur la congestion routière.

###### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC à exiger au document complémentaire du SAD qu'un plan de mobilité, un plan de gestion des déplacements ou une étude d'impact sur la circulation soit réalisé lors d'une demande de permis pour un projet d'envergure pouvant générer un impact sur la congestion routière.

---

#### Critère 2.4.4



## Réduction de l'impact des flux logistiques sur la congestion et les émissions de GES

### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de prévoir à leur SAD que l'implantation de futures plateformes logistiques, qui regroupent en un seul lieu des activités de transport, d'entreposage et de distribution, puisse être localisée sur des sites :

- Bénéficiant d'un accès direct au Réseau routier métropolitain;
  - Ayant un accès direct au réseau ferroviaire sur lequel le transport de marchandises est autorisé;
  - Étant situés près d'une installation portuaire ou aéroportuaire;
  - Permettant d'aménager une zone tampon afin de minimiser les impacts occasionnés sur la santé de la population par les activités du site (ex. bruit, matières dangereuses, etc.) inspirée des meilleures pratiques en aménagement (distances séparatrices, zones tampons avec buttes-écrans ou boisés, prohibition d'usages sensibles à proximité, etc.);
  - Permettant de minimiser les impacts sur la congestion et les émissions de GES par le biais de solutions intermodales ou tout autre mécanisme permettant de moduler les flux logistiques.
-



### ORIENTATION 3

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

Veillez vous référer au texte de chacun des critères pour interpréter correctement les demandes, invitations et suggestions. En cas de divergence entre le texte des critères et tout autre contenu, le texte prévaut.

##### Objectif 3.1

Identifier les territoires permettant l'atteinte des engagements de la CMM en matière de conservation des milieux naturels

##### Critère 3.1.1

Identification des aires protégées

Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les aires protégées inscrites au Registre des aires protégées du Québec et les milieux naturels de conservation volontaire identifiés au Répertoire des sites de conservation volontaire au Québec.

---

##### Critère 3.1.2

Identification des territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain

Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'identifier à leur SAD les territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain indiqués à la Carte 28.

---



### Critère 3.1.3

#### Identification des propriétés municipales vouées à la conservation

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

S/O

#### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à demander aux municipalités de leur territoire d'inscrire les propriétés municipales admissibles au *Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation* de la CMM afin d'obtenir un portrait plus juste et complet de la situation des aires protégées et vouées à la conservation dans le Grand Montréal et d'identifier celles-ci dans leur SAD.

---

### Critère 3.1.4

#### Identification par les MRC et les agglomérations des autres milieux naturels contribuant à l'atteinte des engagements métropolitains en matière de conservation des milieux naturels

##### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'évaluer la présence, selon les réalités de leur milieu, des espaces supplémentaires, non couverts par les critères 3.1.1 à 3.1.3, permettant de contribuer à l'engagement de la CMM en matière de conservation de 30 % des milieux naturels.

Le cas échéant, la **CMM demande** d'identifier ces espaces supplémentaires à leur SAD.

---

### Critère 3.1.5

#### Identification des rives et du littoral

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD la délimitation de la crue de récurrence 2 ans ainsi que les cartes produites sous la responsabilité du MELCCFP en vigueur, telles que définies par le cadre législatif en vigueur, afin d'assurer une cohérence entre les travaux servant à établir les zones inondables et les efforts visant à accroître la protection des milieux humides et hydriques.

---

**Critère 3.1.6****Identification des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel****Demande inscrite au second projet de PMAD révisé**

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations concernées d'identifier à leur SAD les secteurs de la Carte 29 situés sur leurs territoires respectifs, présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.

---

**Critère 3.1.7****Identification par les MRC et les agglomérations des autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel****Demande inscrite au second projet de PMAD révisé**

S/O

**Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé**

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à identifier à leur SAD les secteurs supplémentaires, non couverts par le critère 3.1.6, présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel.

---

**Critère 3.1.8****Identification des espaces verts urbains****Demande inscrite au second projet de PMAD révisé**

La **CMM demande** les MRC et les agglomérations à identifier à leur SAD les espaces verts urbains de leur territoire. À cette fin, les sites suivants doivent notamment être considérés : parcs, golfs, emprises de lignes de transport d'énergie, portion végétalisée de terrains institutionnels non économiques et cimetières.

**Objectif 3.2****Encadrer par des mesures de conservation efficaces les activités dans certains territoires**



### Critère 3.2.1

#### Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD un objectif portant sur la conservation des milieux naturels d'intérêt métropolitain identifiés au critère 3.1.2.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer au document complémentaire de leur SAD des dispositions minimales exigeant, pour toute intervention susceptible de compromettre l'intégrité des composantes naturelles d'intérêt, une étude de caractérisation écologique des composantes naturelles d'intérêt et/ou une prescription sylvicole, selon le cas, signée par un professionnel au sens de l'article 1 du Code des professions (chapitre C-26) ou un titulaire d'un diplôme universitaire en biologie, en sciences de l'environnement ou en écologie du paysage et, le cas échéant, ayant les compétences pour réaliser ce type d'étude.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer au document complémentaire de leur SAD des dispositions minimales portant sur les usages, les activités, les constructions, les ouvrages et les travaux compatibles avec la conservation des composantes naturelles présentes dans les milieux naturels d'intérêt métropolitain identifiés au critère 3.1.2.

#### Invitation inscrite au second projet PMAD révisé

Afin d'établir les dispositions minimales demandées, la **CMM invite** les MRC et les agglomérations, en fonction de leurs réalités régionales, à considérer les propositions suivantes :

- que tout déboisement du couvert forestier à des fins de changements d'utilisation du sol hors des autres composantes naturelles d'intérêt n'excède pas la plus petite des deux superficies suivantes : 10 % ou 3 hectares du couvert forestier par immeuble;
- qu'un tel déboisement ne puisse être autorisé qu'une seule fois, en tenant compte des autorisations émises avant l'entrée en vigueur du dernier règlement de concordance sur le territoire de la municipalité visée, découlant de l'entrée en vigueur du PMAD 2011-51;
- que les usages et activités autorisés soient compatibles avec la conservation des composantes naturelles d'intérêt;
- que les types de construction et d'ouvrage autorisés, de même que la proportion du terrain qui peut être occupée par une construction ou un usage ainsi que la densité d'occupation du sol et son déploiement au sol soient compatibles avec la conservation des composantes naturelles d'intérêt.

### Critère 3.2.2

#### Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels identifiés par les MRC et les agglomérations



### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de définir à leur SAD les mesures visant l'encadrement des usages, activités, constructions, ouvrages et travaux à l'intérieur des milieux naturels identifiés aux critères 3.1.3 et 3.1.4.

---

#### Critère 3.2.3

**Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion délimités au PMAD**

#### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD l'exigence d'une planification détaillée couvrant la totalité de chacun des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel, identifiés au critère 3.1.6.

---

#### Critère 3.2.4

**Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les autres secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel**

#### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de définir à leur SAD les mesures visant l'encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités à l'intérieur des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel identifiés au critère 3.1.7.

---

### Objectif 3.3

**Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre une cible de 35 % d'ici 2046**



### Critère 3.3.1

#### Protection de la canopée

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD des dispositions visant à :

- Permettre l'abattage d'arbres qu'en cas de nécessité ou dans le cadre d'un aménagement forestier durable;
- Restreindre la coupe d'arbres lors de constructions, ouvrages, travaux ou activités permis par la MRC ou l'agglomération à l'espace nécessaire pour leur implantation et prévoir la protection des arbres maintenus;
- Prévoir le remplacement des arbres abattus dans la mesure du possible.

##### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à identifier la canopée à leur SAD pour assurer la protection des arbres, autres que ceux visés par le critère 3.2.1 et afin de tendre vers la cible métropolitaine de canopée.

---

### Objectif 3.4

#### Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain

### Critère 3.4.1

#### Identification des composantes des paysages d'intérêt métropolitain

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les composantes paysagères d'intérêt métropolitain sur leur territoire en :

- Identifiant leur unité paysagère;
- Identifiant leurs composantes du paysage d'intérêt métropolitain;
- Identifiant leurs paysages typiques d'intérêt métropolitain (en incluant les paysages agricoles).

### Critère 3.4.2

#### Protection et mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain





### Demandes inscrites au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de tenir compte des paysages dans les différentes sphères de la planification dans leur SAD, telles que l'environnement, l'aménagement du territoire, le patrimoine, l'agriculture, le tourisme ou le développement économique.

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les éléments suivants :

- Reconnaissance de la valeur identitaire et multidimensionnelle des paysages ;
- Des objectifs et des mesures pour rehausser la qualité paysagère.

### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à identifier des mesures permettant de diminuer l'impact de la pollution visuelle et lumineuse sur la qualité des paysages d'intérêt métropolitain.

---

#### Critère 3.4.3

#### Protection et mise en valeur des collines Montérégiennes

#### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations qui comprennent une colline Montérégienne sur leur territoire d'intégrer à leur SAD les éléments suivants :

- Identifier les pressions subies par la colline et identifier des mesures de mitigation pour les atténuer;
- Définir une approche de protection comprenant : aires de conservation, aires d'influence et aires de transition.

### Invitation inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM invite** les MRC et les agglomérations à demander à leurs municipalités de déployer divers outils et dispositions : PPU, PIIA, lotissement de conservation, infrastructures vertes et écocorridors, préservation des pentes fortes, préservation des vues, etc.

#### Objectif 3.5

#### Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain



### Critère 3.5.1

#### Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations d'intégrer à leur SAD les ensembles patrimoniaux métropolitains identifiés à la carte 31.

---

### Critère 3.5.2

#### Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

##### Demande inscrite au second projet de PMAD révisé

La **CMM demande** aux MRC et aux agglomérations de préciser dans leur SAD :

- Les éléments significatifs de chaque ensemble patrimonial illustré à la Carte 31;
  - Des mesures de protection ou de mise en valeur des ensembles ou immeubles patrimoniaux tenant compte des enjeux et caractéristiques particulières de son milieu avoisinant.
-



## ANNEXE 2 : Seuils minimaux de densité résidentielle applicables aux secteurs PIAT

### 66 aires TOD

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité (net)
Agglomération de Montréal	Montréal	Île-des-Soeurs	Station REM existante	REM – Tronçon principal	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Pierrefonds-Roxboro	Station REM planifiée	REM – Antenne Deux-Montagnes	240
Agglomération de Montréal	Montréal	Sunnybrooke	Station REM planifiée	REM – Antenne Deux-Montagnes	240
Agglomération de Montréal	Montréal	Marie-Curie	Station REM planifiée	REM – Antenne YUL-Aéroport Montréal-Trudeau	240
Agglomération de Montréal	Dorval	YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau	Station REM planifiée	REM – Antenne YUL-Aéroport Montréal-Trudeau	240
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Des Sources	Station REM planifiée	REM – Antenne Anse-à-l'Orme	240
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Fairview-Pointe-Claire	Station REM planifiée	REM – Antenne Anse-à-l'Orme	240
Agglomération de Montréal	Kirkland	Kirkland	Station REM planifiée	REM – Antenne Anse-à-l'Orme	240
Agglomération de Montréal	Sainte-Anne-de-Bellevue	Anse-à-l'Orme	Station REM planifiée	REM – Antenne Anse-à-l'Orme	240
Agglomération de Montréal	Montréal	Anjou	Gare existante	exo 15 -Mascouche	185
Agglomération de Montréal	Montréal	Du Canal	Gare existante	exo 14 - Candiac	185
Agglomération de Montréal	Montréal	Lachine	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Montréal	LaSalle (exo 14)	Gare existante	exo 14 - Candiac	185
Agglomération de Montréal	Montréal	Montréal-Ouest	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson, exo 12 - Saint-Jérôme, exo 14 - Candiac	185
Agglomération de Montréal	Montréal	Pointe-aux-Trembles	Gare existante	exo 15 -Mascouche	140
Agglomération de Montréal	Montréal	Rivière-des-Prairies	Gare existante	exo 15 -Mascouche	140
Agglomération de Montréal	Montréal	Saint-Léonard – Montréal-Nord	Gare existante	exo 15 -Mascouche	185
Agglomération de Montréal	Montréal	Saint-Michel – Montréal-Nord	Gare existante	exo 15 -Mascouche	185
Agglomération de Montréal	Baie-d'Urfé	Baie-d'Urfé	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Beaconsfield	Beaconsfield	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Beaconsfield	Beaurepaire	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Cedar Park	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Valois	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Pointe-Claire	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Dorval	Dorval	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Dorval	Pine Beach	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140
Agglomération de Montréal	Sainte-Anne-de-Bellevue	Sainte-Anne-de-Bellevue	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	140



MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité (net)
Laval	Laval	Île-Bigras	Station REM projetée	REM – Antenne Deux-Montagnes	200
Laval	Laval	Sainte-Dorothée	Station REM projetée	REM – Antenne Deux-Montagnes	200
Laval	Laval	Cartier	Métro existant	2- Orange	200
Laval	Laval	De la Concorde	Métro existant	2- Orange	200
Laval	Laval	Montmorency	Métro existant	2- Orange	200
Laval	Laval	Sainte-Rose	Gare existante	exo 12 – Saint-Jérôme	120
Laval	Laval	Vimont	Gare existante	exo 12 – Saint-Jérôme	120
Laval	Laval	Le Carrefour	Terminus existant	-	100

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité (net)
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Longueuil-Saint-Hubert	Gare existante	exo 13 – Mont-Saint-Hilaire	120
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Longueuil-Université-de-Sherbrooke	Métro existant	4- Jaune	200
Agglomération de Longueuil	Brossard	Du Quartier	Station REM existante	REM – Tronçon principal	200
Agglomération de Longueuil	Brossard	Panama	Station REM existante	REM – Tronçon principal	200
Agglomération de Longueuil	Boucherville	De Montarville	Terminus existant	-	80
Agglomération de Longueuil	Saint-Lambert	Saint-Lambert	Gare existante	exo 13 – Mont-Saint-Hilaire	120
Agglomération de Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno	Gare existante	exo 13 – Mont-Saint-Hilaire	100

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité (net)
Les Moulins	Terrebonne	Terrebonne (exo 15)	Gare existante	exo 15 -Mascouche	100
Les Moulins	Mascouche	Mascouche	Gare existante	exo 15 -Mascouche	100
Thérèse-DeBlainville	Blainville	Blainville	Gare existante	exo 12 – Saint-Jérôme	100
Thérèse-De Blainville	Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	Gare existante	exo 12 – Saint-Jérôme	100
Thérèse-De Blainville	Rosemère	Rosemère	Gare existante	exo 12 – Saint-Jérôme	100
Thérèse-De Blainville	Boisbriand	Boisbriand	Pôle intermodal projeté	-	70
Thérèse-De Blainville	Bois-des-Filion	Bois-des-Filion	Terminus planifié	-	70
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Station REM planifiée	REM – Antenne Deux-Montagnes	125
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Grand-Moulin	Station REM planifiée	REM – Antenne Deux-Montagnes	125
Mirabel	Mirabel	Mirabel	Gare existante	exo 12 – Saint-Jérôme	100

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité (net)
Marguerite-D'Youville	Sainte-Julie	Sainte-Julie	Terminus existant	-	70
Marguerite-D'Youville	Varennes	Varennes	Terminus existant	-	70
La Vallée-du-Richelieu	Saint-Basile-le-Grand	Saint-Basile-le-Grand	Gare existante	exo 13 – Mont-Saint-Hilaire	100
La Vallée-du-Richelieu	McMasterville	McMasterville	Gare existante	exo 13 – Mont-Saint-Hilaire	100
La Vallée-du-Richelieu	Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	Gare existante	exo 13 – Mont-Saint-Hilaire	100
La Vallée-du-Richelieu	Chambly	Chambly	Terminus existant	-	70
Roussillon	Saint-Constant	Sainte-Catherine	Gare existante	exo 14 - Candiac	100
Roussillon	Saint-Constant	Saint-Constant	Gare existante	exo 14 - Candiac	100
Roussillon	Delson	Delson	Gare existante	exo 14 - Candiac	100
Roussillon	Candiac	Candiac	Gare existante	exo 14 - Candiac	100
Vaudreuil-Soulanges	L'Île-Perrot	L'Île-Perrot	Gare existante	exo 11 – Vaudreuil-Hudson	100



MRC	Municipalité	Nom	Statut	Ligne	Seuil minimal de densité (net)
Vaudreuil-Soulanges	Terrasse-Vaudreuil	Pincourt/Terrasse-Vaudreuil	Gare existante	exo 11 - Vaudreuil-Hudson	100
Vaudreuil-Soulanges	Vaudreuil-Dorion	Dorion	Gare existante	exo 11 - Vaudreuil-Hudson	100
Vaudreuil-Soulanges	Vaudreuil-Dorion	Vaudreuil	Gare existante	exo 11 - Vaudreuil-Hudson	100

**17 ZONES TOD**

MRC	Municipalité	Nom	Statut	Stations métro / REM et gares	Seuil minimal de densité (net)
Agglomération de Montréal	Montréal	Bois-Franc	Métro projeté et Station REM planifiée	Bois-Franc, Gouin/Laurentien, Poirier	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Hypercentre	Métro existant, station REM projetée et gare existante	Atwater, Beaudry, Berri-UQAM, Bonaventure, Champs-de-Mars, Georges-Vanier, Guy-Concordia, Lionel-Groulx, Lucien-L'Allier, McGill, Peel, Place-d'Armes, Place-des-Arts, Saint-Laurent, Sherbrooke, Square-Victoria-OACI, Grinfintown-Bernard-Landry	480
Agglomération de Montréal	Montréal	Chabanel	Gare existante	Chabanel et Bois-de-Boulogne	200
Agglomération de Montréal	Montréal	Côte-Vertu	Métro existant	Côte-vertu, du Collège	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Des Halles	Station métro planifiée	Anjou (Bleue), Lacordaire, Langelier (Bleue), Viau (Bleue)	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Du Ruisseau	Station REM planifiée	Côte-de-Liesse, Montpellier, du Ruisseau	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Jean-Talon	Métro existant	Beaubien, de Castelnau, Jarry, Jean-Talon, Rosemont	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Langelier	Métro existant	Assomption, Cadillac, Honoré-Beaugrand, Langelier (Verte), Radisson	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Mont-Royal	Métro existant	Laurier, Mont-Royal	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Outremont	Métro existant, station REM projetée et gare existante	Acadie, Édouard-Montpetit, Outremont, Parc, Université de Montréal	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Plamondon	Métro existant	Plamondon, Côte-Sainte-Catherine, Côte-des-Neiges, Snowdon, de la Savane, Namur	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Préfontaine	Métro existant	Frontenac, Joliette, Papineau, Préfontaine, Pie-IX (Verte), Viau (Verte)	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Saint-Michel	Métro existant et station métro planifiée	Fabre, d'Iberville, Pie-IX (Bleue), Saint-Michel	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Sauvé	Métro existant	Crémazie, Henri-Bourassa, Sauvé	260
Agglomération de Montréal	Montréal	Vendôme	Métro existant et gare existante	Place Saint-Henri, Vendôme, Villa-Maria	260



MRC	Municipalité	Nom	Statut	Stations métro / REM et gares	Seuil minimal de densité (net)
Agglomération de Montréal	Montréal	Verdun	Métro existant	Angrignon, Charlevoix, de l'Église, Jolicoeur, LaSalle (Verte), Monk, Verdun	260
Agglomération de Montréal	Montréal et Ville Mont-Royal	Ville Mont-Royal	Station REM planifiée	Canora, Côte-de-Liesse, Ville Mont-Royal	260

### 30 CORRIDORS AMÉNAGEMENT-TRANSPORT (CAT)

MRC	Municipalité	Nom	Délimitation	Seuil minimal de densité (net)
Agglomération de Montréal	Montréal	Boulevard Pie-IX	Boulevard Gouin et rue Notre-Dame E	175
Agglomération de Montréal	Montréal	Boulevard Saint-Michel	Boulevard Gouin et rue Sherbrooke E	175
Agglomération de Montréal	Montréal	Rue Sherbrooke Ouest	Avenue Rosedale et avenue Wilson	175
Agglomération de Montréal	Montréal, Montréal-Est	Rue Sherbrooke Est	91 <sup>e</sup> avenue et rue des Ormeaux	120
Agglomération de Montréal	Montréal	Boulevard Henri-Bourassa Est	Boulevard Lacordaire et avenue Christophe-Colomb	175
Agglomération de Montréal	Montréal	Boulevard Newman	Rue Wanklyn et rue Sankus	175
Agglomération de Montréal	Montréal, Dollard-des-Ormeaux	Boulevard de Pierrefonds	Boulevard Saint-Charles et boulevard des Sources	120
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire, Kirkland	Boulevard Hymus	Boulevard Saint-Charles et boulevard des Sources	120
Agglomération de Montréal	Dollard-des-Ormeaux, Pointe-Claire, Montréal	Boulevard Saint-Jean	Boulevard de Pierrefonds et boulevard Hymus	120
Agglomération de Montréal	Dollard-des-Ormeaux, Montréal	Boulevard des Sources	Boulevard de Pierrefonds et boulevard Hymus	120
Laval	Laval	Boulevard Concorde	Avenue Aimé-Bibeau et 9 <sup>e</sup> avenue	100
Laval	Laval	Boulevard Notre-Dame	Boulevard Armand-Frappier et boulevard Samson	100
Laval	Laval	Boulevard Saint-Martin	Autoroute Chomedey et boulevard Vanier	100
Laval	Laval	Boulevard Curé-Labelle	Boulevard Sainte-Rose et boulevard Lévesque O	100
Laval	Laval	Boulevard des Laurentides	Route 335 et rue Proulx Ouest	100
Laval	Laval	Boulevard le Corbusier	Boulevard Dagenais et boulevard Saint-Martin O	100
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Boulevard Cousineau	Rue Coderre et rue Pacific	100
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Chemin Chambly	Rue du Bord-de-l'Eau et rue Cuvillier	100
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Boulevard Roland-Therrien	Rue du Bord-de-l'Eau et rue King-George	100
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Boulevard Gaétan-Boucher	Boulevard Grande-Allée et boulevard Cousineau	100
Agglomération de Longueuil	Longueuil Boucherville	Boulevard Jacques-Cartier	Boulevard Taschereau et boulevard Industriel	100
Agglomération de Longueuil	Longueuil, Saint-Lambert et Brossard	Boulevard Taschereau	Rue de Wagram et boulevard Matte	100
Couronne Sud	La Prairie et Candiac	Boulevard Taschereau	Avenue du Golf et boulevard Montcalm Nord	70
Couronne Sud	Saint-Basile-le-Grand, Beloeil et Mont-Saint-Hilaire	Route 116	Rue du Massif et rue Lafrance	70
Couronne Sud	Saint-Constant, Sainte-Catherine et Delson	Route 132	Rue Principale Nord et rue Garnier	70
Couronne Sud	Châteauguay	Boulevard d'Anjou	Terminus, boulevard d'Anjou et boulevard Brisebois	70



Couronne Nord	Blainville, Sainte-Thérèse et Rosemère	Boulevard Curé-Labelle	Boulevard Céloron et rue Thorncliffe	70
Couronne Nord	Mirabel	Boulevard Curé-Labelle	Rue J.-A.-Bombardier et Côte Saint-Pierre	70
Couronne Nord	Terrebonne	Boulevards Moody et des Seigneurs et Montée Masson	Rue Christine, boulevard des Seigneurs et chemin du Coteau	70
Couronne Nord	Repentigny	Rue Notre-Dame et Leclerc	Rue des Ormes, boulevard Brien, rue Leclerc et rue de Normandie	70

## 69 ESPACES STRATÉGIQUES DE REDÉVELOPPEMENT (ESR)

MRC	Municipalité	Nom	Seuil de densité (net)
Agglomération de Montréal	Montréal	Carrefour emploi Maurice-Duplessis	280
Agglomération de Montréal	Montréal	Carrefour Angrignon	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Carrefour De La Pointe	210
Agglomération de Montréal	Montréal	Carrefour Langelier	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Centre commercial Domaine	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Centre commercial Le Boulevard	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Côte-de-Liesse/Sainte-Croix	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Galerias d'Anjou	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Hippodrome	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Sherbrooke E / Henri-Bourassa	210
Agglomération de Montréal	Montréal	Les Galerias St-Laurent	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Marché aux puces Métropolitain	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Marché Central	280
Agglomération de Montréal	Montréal	Méga Plex Lacordaire	280
Agglomération de Montréal	Montréal	Stationnement Sherbrooke E	240
Agglomération de Montréal	Montréal	Newman/Léger	230
Agglomération de Montréal	Montréal	Place Newman	230
Agglomération de Montréal	Montréal	Place Versailles	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Smart Centres Montréal Place Bourassa	280
Agglomération de Montréal	Montréal	Station Bois-Franc	340
Agglomération de Montréal	Montréal	Station Pierrefonds-Roxboro	300
Agglomération de Montréal	Montréal	Station Sunnybrooke	300
Agglomération de Montréal	Dorval	Les Jardins Dorval	240
Agglomération de Montréal	Kirkland	Cinéplex Kirkland	300
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Smart Centres Pointe-Claire	210
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Fairview Pointe-Claire	300
Agglomération de Montréal	Pointe-Claire	Plaza Pointe-Claire	240
Agglomération de Montréal	Mont-Royal	Centre Rockland	280
Laval	Laval	Carrefour Laval	200
Laval	Laval	Centropolis	200
Laval	Laval	Cinéma Guzzo Pont-Viau	200
Laval	Laval	Des Laurentides/Dagenais	220
Laval	Laval	Gare Sainte-Rose	220
Laval	Laval	Secteur Montmorency	260
Laval	Laval	Centre Duvernay	200
Laval	Laval	Terminus Cartier	260
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Carrefour St-Hubert	200
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Centre Jacques-Cartier	200
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Complexe Cousineau	220
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Place Desormeaux	200
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Roland-Therrien/Curé-Poirier	200
Agglomération de Longueuil	Longueuil	Taschereau/Auguste	200
Agglomération de Longueuil	Brossard	Mail Champlain	260
Agglomération de Longueuil	Brossard	Place Portobello	260
Agglomération de Longueuil	Brossard	Quartier DIX30	260
Agglomération de Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Promenades Saint-Bruno	200
Couronne Nord	Boisbriand	Faubourg Boisbriand	170
Couronne Nord	Repentigny	Galerias Rive-Nord	170
Couronne Nord	Rosemère	Place Rosemère	170
Couronne Nord	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	Les Promenades Deux-Montagnes	225
Couronne Nord	Sainte-Thérèse	Gare Sainte-Thérèse	200
Couronne Nord	Terrebonne	Côte Terrebonne/Des Seigneurs	170
Couronne Nord	Terrebonne	Galerias De Terrebonne	170
Couronne Nord	Terrebonne	Moody/Du Coteau	170
Couronne Sud	Beloeil	Mail Montenach	170



MRC	Municipalité	Nom	Seuil de densité (net) minimal
Couronne Sud	Candiac	Carrefour Candiac	200
Couronne Sud	Châteauguay	R-132/Industriel	170
Couronne Sud	Châteauguay	De l'Hôpital	170
Couronne Sud	Delson	Plaza Delson	170
Couronne Sud	L'Île-Perrot	Galeries Don Quichotte	200
Couronne Sud	McMasterville	Gare McMasterville	200
Couronne Sud	Pincourt	Le Faubourg de l'Île	200
Couronne Sud	Saint-Basile-le-Grand	Gare Saint-Basile-le-Grand	200
Couronne Sud	Saint-Constant	Gare Sainte-Catherine	200
Couronne Sud	Saint-Constant	Smart Centres Saint-Constant	170
Couronne Sud	Saint-Constant	Du Portage	170
Couronne Sud	Sainte-Julie	Terminus de Sainte-Julie	170
Couronne Sud	Vaudreuil-Dorion	Boulevard de la Gare	200
Couronne Sud	Vaudreuil-Dorion	Faubourg de la Gare Vaudreuil	200





[www.cmm.qc.ca](http://www.cmm.qc.ca)



Communauté  
métropolitaine  
de Montréal