

AGIR ENSEMBLE POUR UN AMÉNAGEMENT DURABLE

SOMMAIRE

La CMM en bref

Créée par le gouvernement du Québec en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a pour mission de 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;
- L'habitation;
- Les équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain;
- Le transport collectif.

Avec un territoire couvrant 4 374 km², le Grand Montréal est le lieu de résidence de plus de 4,2 millions de personnes. 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 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.

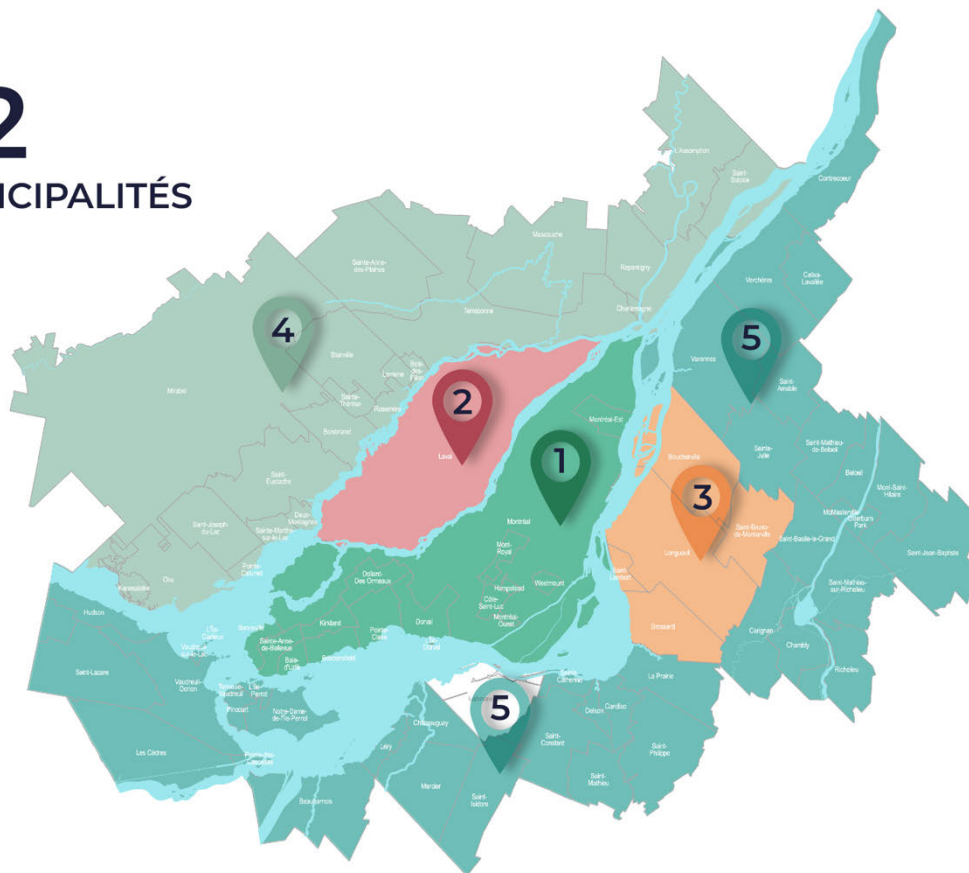
Le territoire du Grand Montréal est constitué d'un archipel traversé par plusieurs cours d'eau, dont le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles. La majeure partie du territoire est constituée de plaines agricoles. Celles-ci sont ponctuées des collines Montérégiennes, 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 désireux de 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.



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





Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Après plus de 10 ans de mise en œuvre du PMAD, la CMM a entrepris un exercice de révision de son contenu afin de poursuivre les efforts et de relever les défis futurs du Grand Montréal pour créer ainsi une région plus responsable, plus durable et plus inclusive. Le 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. Il 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, ainsi que la tenue de cinq agoras métropolitaines. Ces événements ont permis à la société civile et aux élu·es 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, ainsi qu'à alimenter les réflexions de l'équipe de professionnels ce penchant sur la révision du PMAD.

Ce PPMADR 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.

LE PROJET DE PMAD RÉVISÉ (PPMADR) ÉTABLIT :

03

ORIENTATIONS

15

OBJECTIFS

48

CRITÈRES



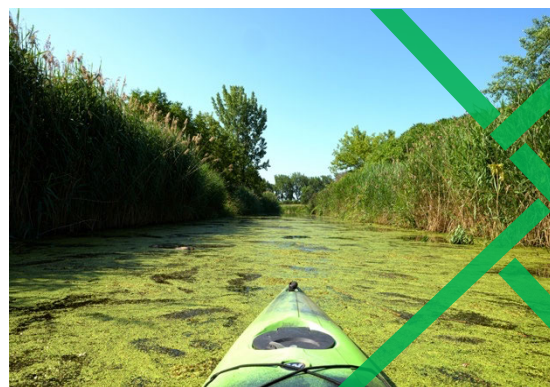
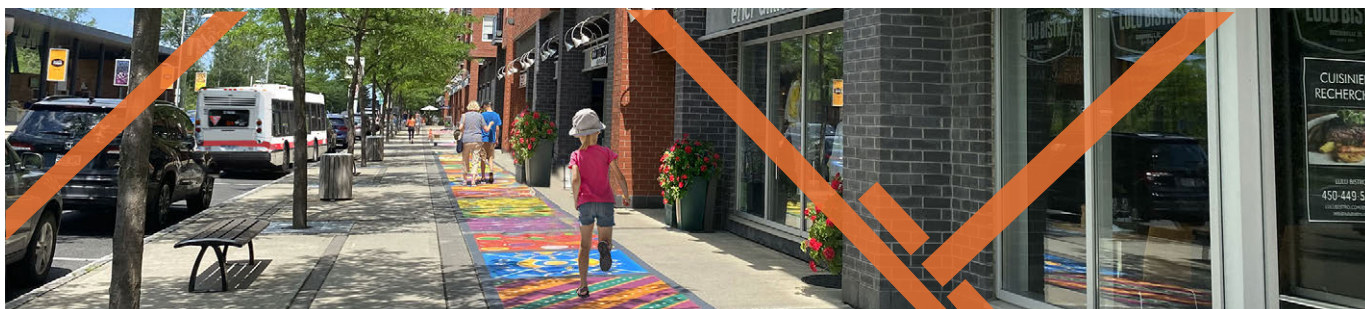
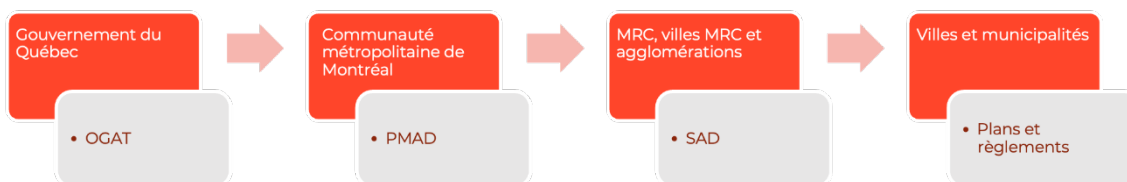
L'encadrement législatif et l'exercice de conformité

En vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (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. Il s'appuie sur les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), dont les nouvelles OGAT adoptées par le gouvernement du Québec le 22 mai 2024.

« L'objectif primordial du plan métropolitain est d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine, et ce, dans une perspective de développement durable dont les trois fondements sont l'équité sociale, l'efficacité économique et la protection de l'environnement. À ces fins, le plan métropolitain définit des orientations, des objectifs et des critères. Ces trois éléments sont intimement liés. »¹

Le processus de conformité prévu par la LAU fait en sorte que la planification métropolitaine se décline dans les outils d'aménagement régionaux et les outils d'urbanisme locaux. Les SAD des MRC ou agglomérations doivent se conformer au PMAD. La LAU prévoit que ce plan métropolitain doit être révisé périodiquement.

Figure 1 - Processus de conformité



¹ Gouvernement du Québec, MAMH (2024), Guide - La prise de décision en urbanisme, [Plan métropolitain d'aménagement et de développement \(PMAD\)](#)



Le PMAD : un outil de développement et d'aménagement durables qui contribue 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 310 000 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 %². En comparaison, l'espace disponible dans le périmètre métropolitain devrait permettre d'accueillir au moins 641 000 logements, ce qui sera suffisant pour 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 de la mise en valeur du territoire agricole et des milieux naturels;
- Du soutien à l'agriculture urbaine;
- De l'amélioration de la qualité et de la résilience des milieux de vie, 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

² La CMM évalue elle-même les besoins en nouveaux logements 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.



également identifiés et présentent des seuils minimaux de densité 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.

PROJECTIONS DE LA CMM :

310 000

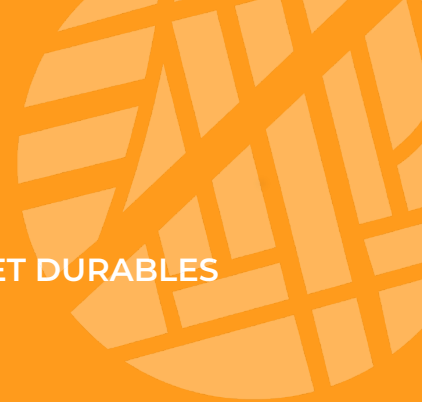
NOUVEAUX LOGEMENTS POUR
RÉPONDRE À LA CROISSANCE
DÉMOGRAPHIQUE

D'ICI **2046**



ORIENTATION 1

UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE COMPLETS ET DURABLES



OBJECTIFS	CRITÈRES
Objectif 1.1 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)
Objectif 1.2 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
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 Critère 1.3.2 Identification de mesures favorisant le logement social et abordable
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 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
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 Critère 1.5.2 Localisation des 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 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



Cibles PROPOSITIONS

- Concentrer 70 % des nouveaux logements dans les aires ayant accès à un réseau de transport en commun;
- Consolider les pôles d'emploi métropolitains;
- Créer et renforcer des milieux de vie complets;
- Améliorer l'accessibilité piétonne des ménages (tableau 1) :
 - aux commerces et services,
 - au réseau cyclable,
 - au transport collectif,
 - aux parcs et espaces verts,
 - aux infrastructures culturelles,
 - aux écoles primaires et secondaires.
- Favoriser le développement de logements sociaux et abordables afin qu'ils représentent 20 % du parc de logements locatifs du Grand Montréal (tableau 2).
- Respecter les limites actuelles du territoire agricole du Grand Montréal.
- Réduire de 10 % la superficie globale des terres en friche et qui ne sont pas utilisées à des fins agricoles à l'échelle du territoire agricole métropolitain.

Tableau 1 - 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 %
CMM	55%	60%	65%	70%

Tableau 2 - Cibles de logements sociaux et abordables dans 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 %
CMM	9,6 %	14 %	16 %	18 %	20 %



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 en cours de planification ou de réalisation ainsi que ceux qui seront prévus dans 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.

Le PPMADR vise par ailleurs à prioriser le développement des réseaux de transport actif et collectif afin de renforcer la mobilité durable des personnes et des marchandises dans le Grand Montréal et d'accroître la part modale combinée de ces deux modes de transport 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.

ORIENTATION 2

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



OBJECTIFS	CRITÈRES
<p>Objectif 2.1 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>Objectif 2.2 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>Objectif 2.3 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>Objectif 2.4 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



Cibles PROPOSITIONS

- Hausser à 50 % la part modale des déplacements effectués par transport actif et collectif d'ici 2050 (tableaux 3, 4, 5).
- Prioriser la sécurité et la convivialité dans les déplacements piétonniers, et favoriser l'accessibilité universelle.
- Contribuer à la réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion routière pour population.

Tableau 3 – 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 %
CMM	31,9 %	35 %	37 %	41 %	44 %	48 %	50 %

Tableau 4 – 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 %
CMM	12,7 %	14 %	16 %	18 %	19 %	22 %	22 %



Tableau 5 – 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 %
CMM	19,2 %	20 %	22 %	23 %	25 %	27 %	28 %





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^e Conférence des Parties (COP 15).
- De la cible métropolitaine de 35 % pour la canopée en misant notamment sur un nouveau programme de boisement.
- 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 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 3

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

OBJECTIFS	CRITÈRES
<p>Objectif 3.1 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</p> <p>Critère 3.1.2 Identification des territoires comportant les milieux naturels d'intérêt métropolitain</p> <p>Critère 3.1.3 Identification des propriétés municipales vouées à la conservation</p> <p>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</p> <p>Critère 3.1.5 Identification des rives et du littoral</p> <p>Critère 3.1.6 Identification des secteurs présentant un potentiel de reconversion en espace vert ou en milieu naturel</p> <p>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</p> <p>Critère 3.1.8 Identification des espaces verts urbains</p>
<p>Objectif 3.2 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</p> <p>Critère 3.2.2 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les milieux naturels identifiés par les MRC et les agglomérations</p> <p>Critère 3.2.3 Encadrement des constructions, ouvrages, travaux et activités autorisés dans les secteurs présentant un potentiel de reconversion délimités au PMAD</p> <p>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>Objectif 3.3 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>Objectif 3.4 Protéger et mettre en valeur les paysages d'intérêt métropolitain</p>	<p>Critère 3.4.1 Identification des composantes des paysages d'intérêt métropolitain</p> <p>Critère 3.4.2 Protection et mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain</p> <p>Critère 3.4.3 Protection et mise en valeur des collines Montérégiennes</p>
<p>Objectif 3.5 Protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain</p>	<p>Critère 3.5.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain</p> <p>Critère 3.5.2 Protection et mise en valeur du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain</p>



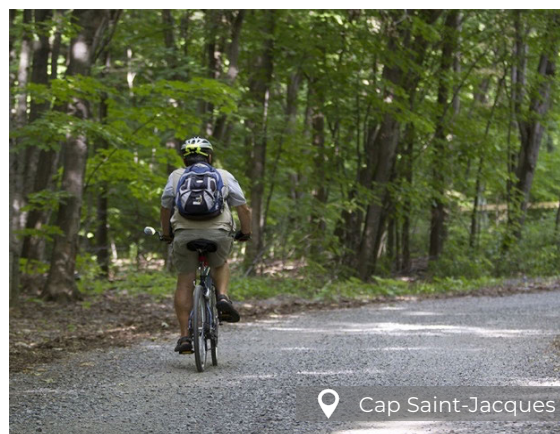
Cibles

PROPOSITIONS

- Respecter le principe du 3-30-300 : 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.
- Conserver les milieux naturels correspondant à 30 % du territoire.
- Accroître la canopée du Grand Montréal pour atteindre 35 %.
- Reconnaître et protéger les collines Montérégiennes.



© Jérémie LeBlond-Fontaine





**pm
ad** 
Plan métropolitain
d'aménagement et
de développement

www.cmm.qc.ca



Communauté
métropolitaine
de Montréal