

## DANS CE NUMÉRO

Suivi de la mise en œuvre du PMAD en fonction de ses trois orientations :

- 1 Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables
- 2 Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants
- 3 Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

## BILAN 2013

DE LA MISE EN ŒUVRE  
DU PMAD



Pour consulter ce numéro des Cahiers métropolitains en format PDF,  
visiter la section Publications de l'Observatoire Grand Montréal de la CMM :  
<http://observatoire.cmm.qc.ca>

Pour tout renseignement additionnel, communiquer avec :  
Philippe Rivet  
Politiques et interventions de développement  
514 350-2550  
[philippe.rivet@cmm.qc.ca](mailto:philippe.rivet@cmm.qc.ca)

Crédit photos : Louis-Étienne Doré | © CMM,  
à l'exception des photos CMM :  
page couverture et pages 2, 10, 11, 15, 16, 20, 21, 24, 27, 31 et 34

ISSN 1925-2072 (en ligne)  
ISSN 1925-2064 (imprimé)  
Dépôt légal : février 2013  
Bibliothèque et Archives nationales du Québec  
Bibliothèque et Archives Canada

# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
LE PMAD	4
LE GRAND MONTRÉAL : 5 SECTEURS GÉOGRAPHIQUES, 14 MRC ET AGGLOMÉRATIONS, 82 MUNICIPALITÉS	6
FAITS SAILLANTS	8
<b>SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 1 :</b> <b>Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables</b>	<b>10</b>
▪ Adoption d'une stratégie immobilière pour le Grand Montréal	13
▪ Appui à la réalisation de sept projets novateurs de type TOD	14
▪ Vers la mise en place d'un programme incitatif pour des projets de développement ou de redéveloppement urbain durable	15
▪ Tenue d'une mission TOD dans la région métropolitaine de Washington	16
▪ Tenue d'un forum de réflexion sur les quartiers TOD	16
▪ Publication d'un guide illustrant les principes d'aménagement pour réaliser des quartiers de type TOD	17
▪ Publication d'un recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnement	17
▪ Élaboration d'une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels	20
▪ Soutien à l'élaboration de plans de développement de la zone agricole	20
▪ Tenue d'un forum de réflexion sur la mise en valeur de la zone et des activités agricoles	21
<b>SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 2 :</b> <b>Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants</b>	<b>24</b>
▪ Tenue d'une consultation publique sur le financement du transport en commun	27
▪ Début des travaux sur la priorisation des projets de transport en commun	27
▪ Premiers pas vers la mise en place du Réseau vélo métropolitain	30
▪ Adoption d'un projet de règlement sur le réseau artériel métropolitain	32
<b>SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 3 :</b> <b>Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur</b>	<b>34</b>
▪ Mise en œuvre de cinq projets métropolitains pour la Trame verte et bleue	36
▪ Développement d'un partenariat pour la mise sur pied de la Table de concertation régionale pour la gestion intégrée du Saint-Laurent	38
▪ Tenue d'un atelier sur la protection des milieux naturels du Grand Montréal	38





## INTRODUCTION

Près d'un an après l'entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en mars 2012, ce deuxième numéro des Cahiers métropolitains présente un bilan de la mise en œuvre du PMAD et de son Plan d'action 2012-2017. Il s'inscrit dans la volonté de se doter d'outils de suivi de la mise en œuvre du PMAD.

Le présent numéro est divisé en trois sections, qui présentent les différentes actions réalisées depuis l'entrée en vigueur du PMAD pour chacune des trois grandes orientations du PMAD, soit : *Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables*, *Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants* et *Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur*.

Ce n'est pas un hasard si ce cahier est lancé à l'occasion de la première agora métropolitaine bisannuelle élus/société civile puisque l'objectif de celle-ci est de permettre aux parties prenantes de s'informer, d'échanger, de débattre et de proposer des idées quant à la mise en œuvre du PMAD. Rappelons que la mise sur pied d'une agora métropolitaine élus/société civile est l'une des mesures de suivi prévues dans le PMAD.

À ce numéro des Cahiers métropolitains et à l'Agora métropolitaine 2013 s'ajouteront, au cours des prochaines années, d'autres outils permettant de compléter l'exercice de suivi de la mise en œuvre du PMAD. Tel que le prescrit la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, un premier rapport biennal doit être adopté par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du premier PMAD, soit d'ici mars 2015. Enfin, la Communauté compte développer un tableau de bord du PMAD. Reconnu comme un outil d'aide à la gestion, le tableau de bord apparaît comme un moyen privilégié en matière de suivi de la mise en œuvre de politiques ou d'outils de planification. Il a l'avantage de traduire, de manière synthétique, le degré d'avancement ou l'atteinte d'objectifs à l'aide d'un nombre restreint d'indicateurs.





## LE PMAD

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

Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et compétitive dans une perspective de développement durable. Il affirme notamment l'importance d'une saine gestion de l'urbanisation, mise sur une planification intégrée de l'aménagement et du transport et met de l'avant la protection et la mise en valeur des milieux naturels pour assurer l'attractivité et la compétitivité de la région. Pour ce faire, le PMAD propose trois grandes orientations liées à l'aménagement, au transport et à l'environnement, desquelles découlent 15 objectifs et 33 critères.

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

Enfin, dans la foulée de l'adoption du PMAD, le conseil de la Communauté a adopté, en décembre 2011, un Plan d'action 2012-2017. Celui-ci propose 30 actions qui soutiendront la mise en œuvre des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

# LE GRAND MONTRÉAL : 5 SECTEURS GÉOGRAPHIQUES, 14 MRC ET AGGLOMÉRATIONS, 82 MUNICIPALITÉS

Cœur démographique, économique et culturel du Québec, le Grand Montréal regroupe près de la moitié de la population et des emplois de la province et contribue à près de 50% du produit intérieur brut (PIB) québécois. La région couvre un territoire d'environ 4 360 km<sup>2</sup> où près de 3,8 millions de personnes vivent, travaillent, étudient et se divertissent.

## Population totale du Grand Montréal, 2012

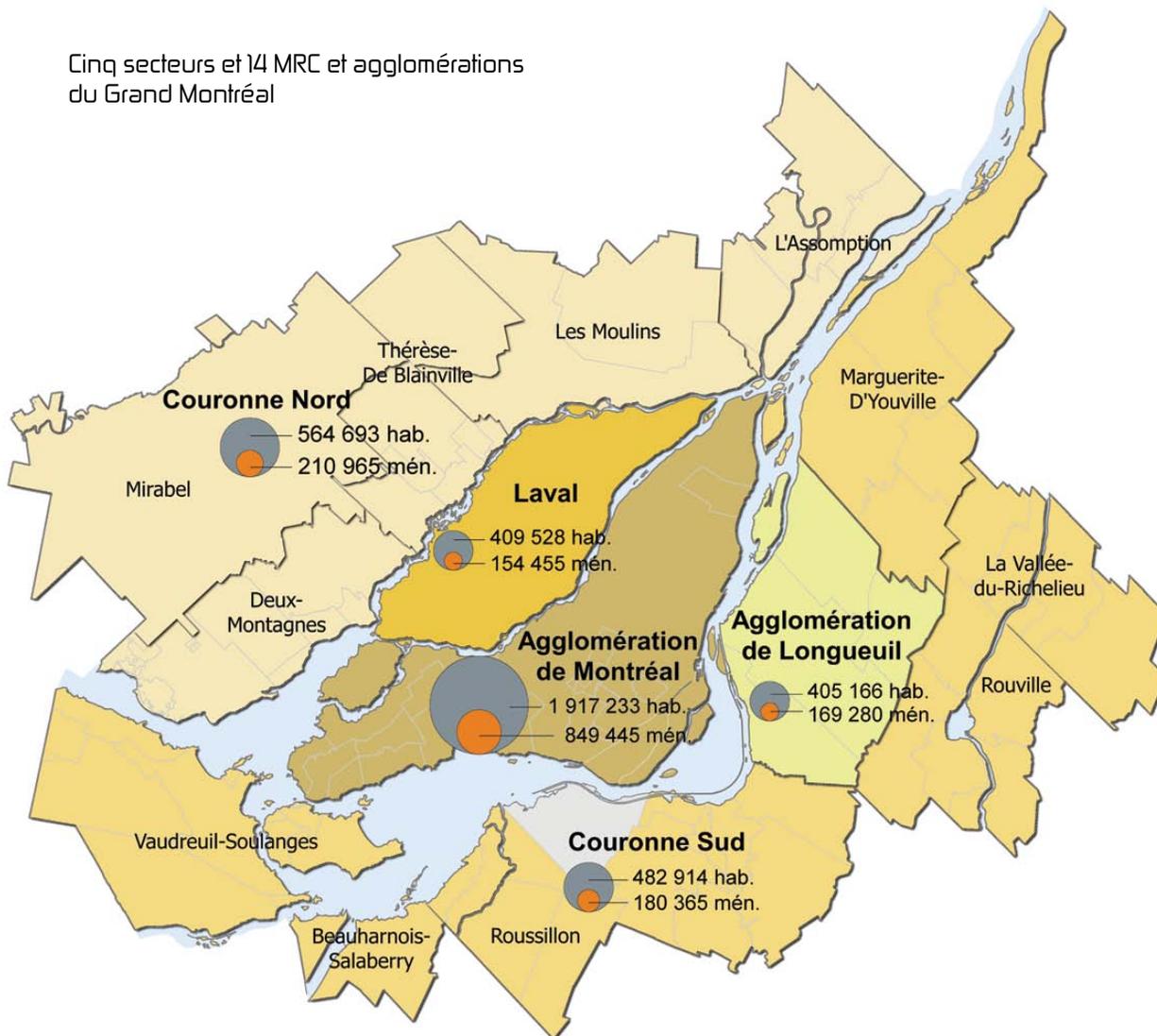
Secteur, MRC et agglo., Municipalité	Population	Secteur, MRC et agglo., Municipalité	Population	Secteur, MRC et agglo., Municipalité	Population	Secteur, MRC et agglo., Municipalité	Population
<b>Agglomération de Montréal</b>	<b>1 917 233</b>	<b>Couronne Nord</b>	<b>564 693</b>	<b>Couronne Sud</b>	<b>482 914</b>	Léry	2 341
Baie-D'Urfé	3 896	MRC de Deux-Montagnes (partie CMM)	97 491	MRC de Beauharnois-Salaberry (partie CMM)	12 175	Mercier	12 112
Beaconsfield	19 484	Deux-Montagnes	17 706	Beauharnois	12 175	Saint-Constant	25 448
Côte-Saint-Luc	32 622	Oka	5 478	MRC de Marguerite-D'Youville	75 760	Sainte-Catherine	16 985
Dollard-des-Ormeaux	49 819	Pointe-Calumet	6 453	Calixa-Lavallée	497	Saint-Isidore	2 987
Dorval	18 575	Sainte-Marthe-sur-le-Lac	16 585	Contrecoeur	6 614	Saint-Mathieu	1 975
Hampstead	7 311	Saint-Eustache	44 863	Saint-Amable	11 471	Saint-Philippe	5 833
Kirkland	21 269	Saint-Joseph-du-Lac	6 406	Sainte-Julie	30 247	MRC de Rouville (partie CMM)	10 141
L'Île-Dorval	5	MRC de L'Assomption (partie CMM)	113 425	Varennes	21 142	Richelieu	5 496
Montréal	1 678 837	Charlemagne	5 844	Verchères	5 789	Saint-Mathias-sur-Richelieu	4 645
Montréal-Est	3 796	L'Assomption	20 781	MRC de La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)	111 848	MRC de Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)	106 866
Montréal-Ouest	5 083	Repentigny	83 431	Beloeil	21 330	Hudson	5 218
Mont-Royal	19 702	Saint-Sulpice	3 369	Carignan	8 154	Les Cèdres	6 359
Pointe-Claire	30 932	MRC Les Moulins	153 254	Chambly	26 922	L'Île-Cadieux	103
Sainte-Anne-de-Bellevue	4 968	Mascouche	44 424	McMasterville	5 676	L'Île-Perrot	10 736
Senneville	927	Terrebonne	108 830	Mont-Saint-Hilaire	18 582	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot	10 721
Westmount	20 007	MRC de Thérèse-De Blainville	156 449	Otterburn Park	8 463	Pincourt	14 554
<b>Agglomération de Longueuil</b>	<b>405 166</b>	Blainville	54 883	Saint-Basile-le-Grand	16 868	Pointe-des-Cascades	1 363
Boucherville	40 972	Boisbriand	27 081	Saint-Jean-Baptiste	3 211	Saint-Lazare	19 671
Brossard	81 626	Bois-des-Filion	9 515	Saint-Mathieu-de-Beloeil	2 642	Terrasse-Vaudreuil	1 987
Longueuil	234 517	Lorraine	9 493	MRC de Roussillon	166 124	Vaudreuil-Dorion	34 806
Saint-Bruno-de-Montarville	26 429	Rosemère	14 377	Candiac	20 290	Vaudreuil-sur-le-Lac	1 348
Saint-Lambert	21 622	Sainte-Anne-des-Plaines	14 792	Châteauguay	46 757	<b>GRAND MONTRÉAL</b>	<b>3 779 534</b>
Laval	409 528	Sainte-Thérèse	26 308	Delson	7 572	<b>QUÉBEC</b>	<b>7 998 666</b>
		MRC de Mirabel	44 074	La Prairie	23 824		
		Mirabel	44 074				

Source : Institut de la statistique du Québec, *Décret de population pour 2013* (Estimation de la population au 1<sup>er</sup> juillet 2012). Traitement : CMM, 2013.

Ce territoire, qui coïncide à quelques exceptions près avec la région métropolitaine de recensement (RMR) définie par Statistique Canada, se caractérise par la continuité de son milieu bâti et l'intensité des échanges entre la population des municipalités qui la composent. Il regroupe 82 municipalités réparties en cinq secteurs géographiques, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.

Les 82 municipalités du Grand Montréal font également partie d'une des 14 MRC ou agglomérations comprises, en tout ou en partie, sur le territoire de la CMM. Dans la couronne Nord, on trouve les MRC Les Moulins, de Thérèse-De Blainville et de Mirabel ainsi qu'une partie des MRC de L'Assomption et de Deux-Montagnes. Dans la couronne Sud, on trouve les MRC de Marguerite-D'Youville et de Roussillon ainsi qu'une partie 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 tout en composant trois des cinq grands secteurs géographiques de la CMM.

Cinq secteurs et 14 MRC et agglomérations du Grand Montréal



Sources :

Population totale (hab.) : Institut de la statistique du Québec, *Décret de population pour 2013* (Estimation de la population au 1<sup>er</sup> juillet 2012).

Nombre de ménages (mén.) : Statistique Canada, Recensement 2011. Traitement : CMM, 2013.

# FAITS SAILLANTS

## UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DEVIE DURABLES



- Tenue d'une mission TOD dans la région métropolitaine de Washington
- Tenue d'un forum de réflexion sur les quartiers TOD
- Publication d'un guide illustrant les principes d'aménagement pour réaliser des quartiers de type TOD
- Publication d'un recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnements

### DÉVELOPPEMENT TOD ET HORS TOD

- Adoption d'une stratégie immobilière pour le Grand Montréal
- Appui à la réalisation de sept projets novateurs de type TOD
- Vers la mise en place d'un programme incitatif pour des projets de développement ou de redéveloppement urbain durable

### ESPACES INDUSTRIELS

- Élaboration d'une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels

### DÉVELOPPEMENT AGRICOLE

- Soutien à l'élaboration de plans de développement de la zone agricole
- Tenue d'un forum de réflexion sur la mise en valeur de la zone et des activités agricoles





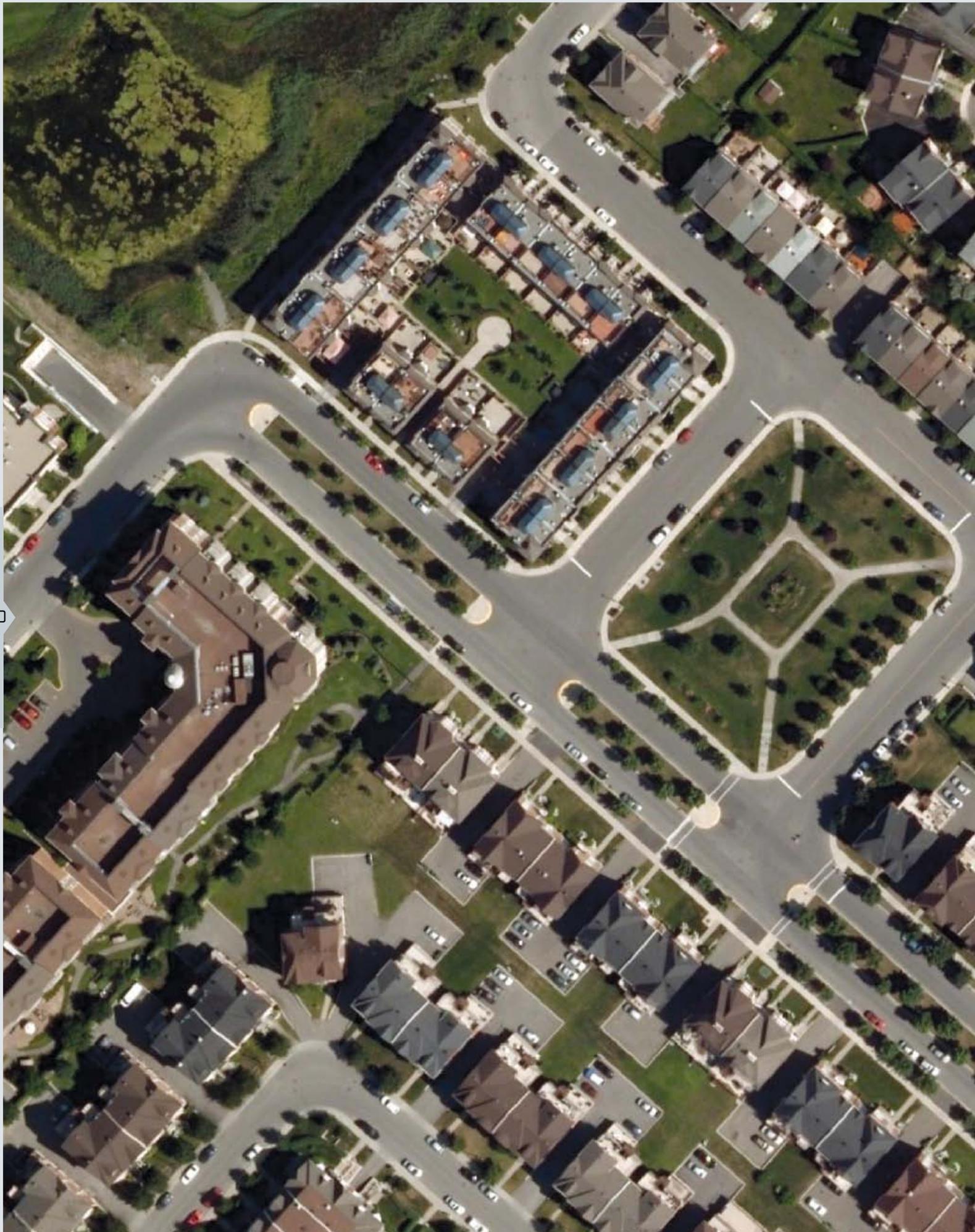
## UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS

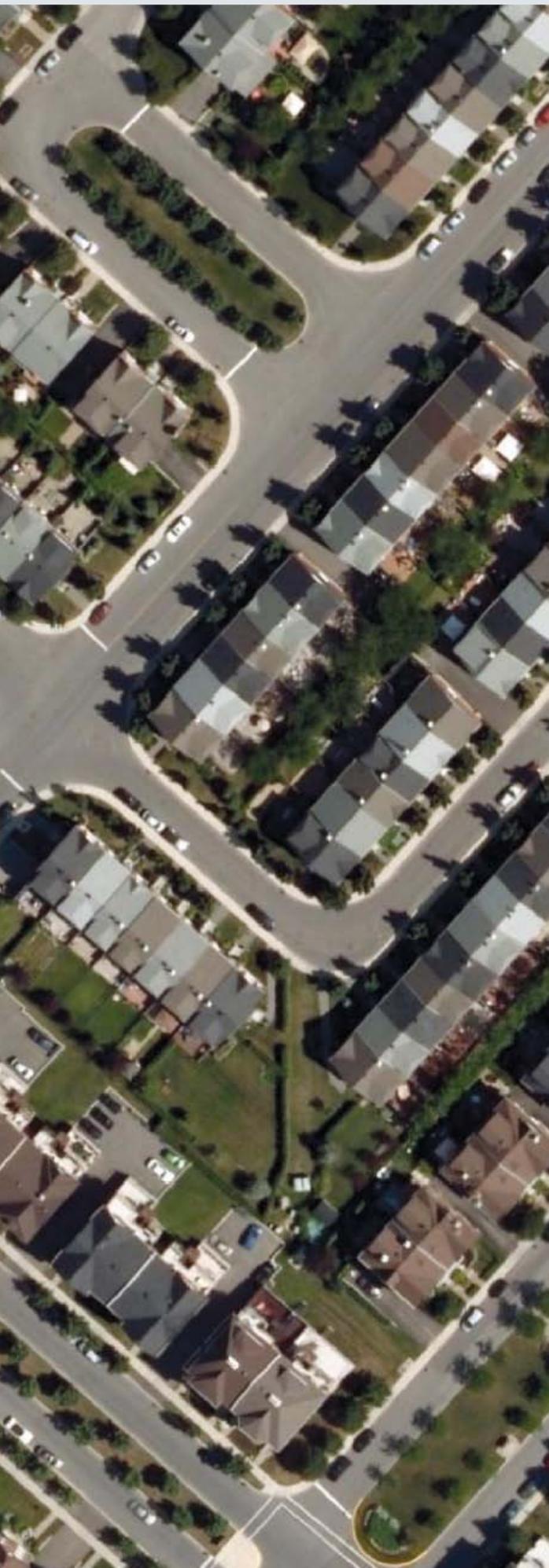
- Tenue d'une consultation publique sur le financement du transport en commun
- Début des travaux sur la priorisation des projets de transport en commun
- Premiers pas vers la mise en place du Réseau vélo métropolitain
- Adoption d'un projet de règlement sur le réseau artériel métropolitain

## UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR



- Mise en œuvre de cinq projets métropolitains pour la Trame verte et bleue :
  - le sentier cyclable et pédestre Oka – Mont-Saint-Hilaire;
  - le parc plage du Grand Montréal;
  - le parc de la rivière des Mille-Îles;
  - le corridor forestier du mont Saint-Bruno;
  - le corridor forestier Châteauguay-Léry.
- Développement d'un partenariat pour la mise sur pied de la Table de concertation régionale pour la gestion intégrée du Saint-Laurent
- Tenue d'un atelier sur la protection des milieux naturels du Grand Montréal





## SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 1 :

### Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

- Adoption d'une stratégie immobilière pour le Grand Montréal
- Appui à la réalisation de sept projets novateurs de type TOD
- Vers la mise en place d'un programme incitatif pour des projets de développement ou de redéveloppement urbain durable
- Tenue d'une mission TOD dans la région métropolitaine de Washington
- Tenue d'un forum de réflexion sur les quartiers TOD
- Publication d'un guide illustrant les principes d'aménagement pour réaliser des quartiers de type TOD
- Publication d'un recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnement
- Élaboration d'une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels
- Soutien à l'élaboration de plans de développement de la zone agricole
- Tenue d'un forum de réflexion sur la mise en valeur de la zone et des activités agricoles

## SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables



La première grande orientation du PMAD, soit *Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables*, implique notamment une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins de développement. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40% de l'urbanisation projetée dans un rayon d'un kilomètre autour des points d'accès, actuels et projetés, au métro, aux trains de banlieue, au système léger sur rail (SLR) et dans un rayon de cinq cents mètres autour des points d'accès aux services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (*Transit-Oriented Development*), soit des quartiers dont l'aménagement est axé sur le transport en commun. Si l'ensemble des investissements demandés en matière de transport en commun se réalisait, cet objectif pourrait être haussé à près de 60%.

Toutefois, même si l'objectif d'orienter 40%, voire 60%, des nouveaux ménages dans les aires TOD était atteint, entre 130 000 et 190 000 ménages continueraient de se localiser ailleurs sur le territoire de la Communauté. Par conséquent, les choix d'urba-

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

La mise en œuvre du PMAD doit également s'assurer de créer des milieux de vie inclusifs qui répondent aux besoins de tous les types de ménage en matière d'accessibilité au logement, d'emploi, de commerce, de services d'éducation et de santé, de loisirs et de culture. Par conséquent, qu'ils soient situés à l'intérieur des aires TOD, au sein des corridors de transport en commun ou hors TOD, ces milieux de vie devront faire l'objet d'aménagements innovants de façon à contribuer au développement durable de la région.

## ■ ■ ► Adoption d'une stratégie immobilière pour le Grand Montréal

Étant donné les objectifs fixés dans le PMAD et les défis à relever en matière d'urbanisation, le Plan d'action 2012-2017 du PMAD propose, comme une de ses principales actions, l'élaboration d'une stratégie immobilière pour le Grand Montréal.

C'est dans cette optique qu'au mois de mars 2012 le comité exécutif de la Communauté donnait un mandat de travail à la commission de l'aménagement visant à recommander une stratégie immobilière TOD et hors TOD pour le Grand Montréal.

Le 25 octobre 2012, le comité exécutif de la Communauté a adopté le rapport relatif à l'établissement de cette stratégie déposée par la commission. Considérant les orientations, les objectifs et les critères du PMAD et son Plan d'action 2012-2017, la stratégie immobilière proposée se décline en cinq axes d'interventions :

- Axe 1 : l'exercice de conformité des schémas d'aménagement et de développement des MRC et des agglomérations aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD ;
- Axe 2 : la signature d'ententes « Municipalités-CMM-MAMROT » visant la réalisation de projets résidentiels novateurs de démonstration dans les aires TOD ;
- Axe 3 : l'acquisition de connaissances et sensibilisation ;
- Axe 4 : la mise en place d'un programme incitatif s'adressant aux municipalités qui souhaitent réaliser un projet de développement ou de redéveloppement conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD ;
- Axe 5 : l'adaptation des programmes gouvernementaux et l'harmonisation des interventions des partenaires publics.



## Appui à la réalisation de sept projets novateurs de type TOD

En lien avec l'axe 2 de la stratégie immobilière, des ententes sont en voie d'être conclues pour favoriser la réalisation de projets résidentiels novateurs de démonstration dans sept aires TOD identifiées dans le PMAD, soit :

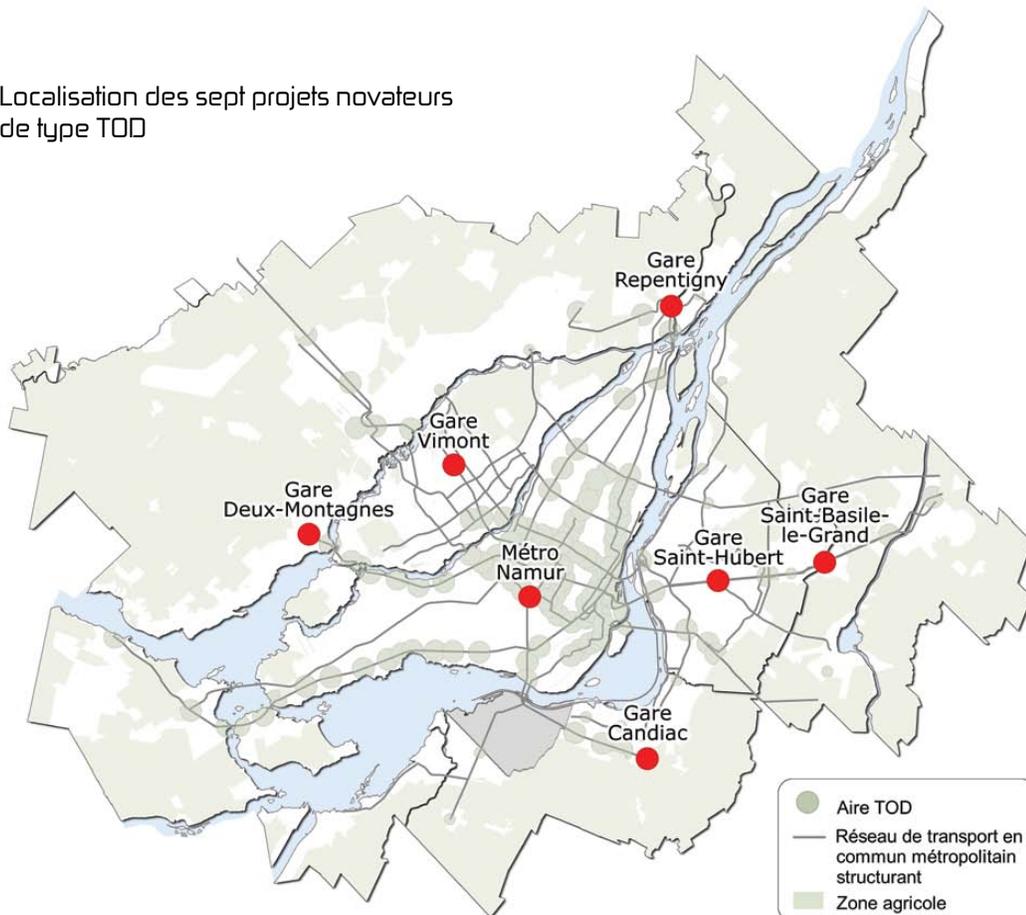
- à Montréal, le site de l'ancien hippodrome de Montréal situé à proximité du métro Namur;
- à Longueuil, le site autour de la gare Saint-Hubert;
- à Laval, le site autour de la gare Vimont;
- dans la couronne Nord, les sites autour de la gare Deux-Montagnes (à l'ouest) et autour de la future gare Repentigny (à l'est);
- dans la couronne Sud, les sites autour de la gare Candiac (à l'ouest) et de la gare Saint-Basile-le-Grand (à l'est).

Ces ententes engageront les parties prenantes à :

- réaliser une planification détaillée pour le projet novateur de démonstration retenu, comprenant notamment une vision d'ensemble pour l'aménagement de l'aire TOD, un plan directeur du projet, un échéancier de réalisation et une évaluation des coûts;
- appliquer les principes évoqués au critère 1.1.3 du PMAD portant sur l'aménagement des aires TOD dans l'élaboration de leur projet de démonstration;
- travailler de concert avec la Communauté et un bureau de projet regroupant les principaux partenaires, dont l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) et la MRC, pour chercher à optimiser l'application de ces principes.

Une aide maximale de 100 000 \$ financée à parts égales par le MAMROT et la Communauté est prévue pour chacun de ces projets, pour un total de 700 000 \$.

Localisation des sept projets novateurs de type TOD





### ► Vers la mise en place d'un programme incitatif pour des projets de développement ou de redéveloppement urbain durable

Toujours dans le but de favoriser l'atteinte des objectifs définis dans le PMAD et d'assurer un aménagement durable du territoire de la Communauté, la *Stratégie immobilière de la région métropolitaine de Montréal* propose les paramètres et les modalités d'un futur programme incitatif s'adressant aux municipalités qui souhaiteraient réaliser un projet de développement ou de redéveloppement conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD (axe 4 de la stratégie).

Dans les aires TOD et les corridors de transport identifiés dans le PMAD, ce programme viserait à appuyer les municipalités dans la conception et la

réalisation d'un projet de développement ou de redéveloppement dont l'aménagement est axé sur le transport en commun et sur les principes énoncés au critère 1.1.3 du PMAD portant sur l'aménagement des aires TOD.

À l'extérieur des aires TOD et des corridors de transport identifiés dans le PMAD, ce programme viserait à appuyer les municipalités dans la conception et la réalisation d'un projet de développement ou de redéveloppement démontrant, d'une part, une intégration aménagement/transport facilitant un rabattement vers les aires TOD et les corridors de transport par un service de transport en commun et, d'autre part, une conception favorisant des milieux de vie axés sur la mixité fonctionnelle et sociale, le transport actif et l'optimisation de l'utilisation du sol qui s'exprimerait par des densités résidentielles supérieures à celles prescrites dans le PMAD.

## ■ ■ ► Tenue d'une mission TOD dans la région métropolitaine de Washington

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



Avec à sa tête la mairesse de Longueuil et vice-présidente du comité exécutif de la Communauté, Mme Caroline St-Hilaire, la délégation d'une trentaine de personnes se composait d'élus municipaux, de fonctionnaires municipaux ainsi que de représentants du gouvernement du Québec.

Accompagnée d'un élu de la région, M. Christopher Zimmerman, spécialiste en TOD et membre du conseil du comté d'Arlington, la délégation a visité sept quartiers de banlieue de la capitale américaine conçus ou transformés en s'appuyant sur les principes du *Transit-Oriented Development*. Les participants ont rencontré sur les lieux visités différents intervenants locaux ayant participé activement à la conception ou à la mise en œuvre de ces quartiers structurés autour du transport en commun.

Véritable laboratoire urbanistique, la région métropolitaine de Washington est l'endroit idéal pour observer l'évolution de quartiers de type TOD. La délégation de la CMM s'est donc rendue dans cette région pour s'intéresser de près à l'évolution de quartiers situés en milieux suburbains, soit dans les comtés d'Arlington en Virginie et de Montgomery au Maryland.

Organisée au nom de la Communauté métropolitaine de Montréal par l'organisme Vivre en Ville, cette mission a permis d'en apprendre davantage sur les stratégies déployées, sur les erreurs à éviter et sur les leçons ayant été tirées lors de la planification et de la mise en œuvre de ces quartiers de type TOD.

Cette mission a également contribué à mettre en lumière les acquis sur lesquels une région métropolitaine comme Montréal peut compter pour encourager, sur son territoire, le développement de quartiers.

## ■ ■ ► Tenue d'un forum de réflexion sur les quartiers TOD

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

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

- de diffuser de l'information sur les principes d'aménagement de quartiers TOD ;
- de rendre public le rapport de la mission TOD organisée en juin 2012 dans la région de Washington ;
- d'annoncer et de présenter les sept projets pilotes TOD retenus pour la région de Montréal ;
- d'animer les échanges autour des stratégies d'implantation de quartiers de type TOD.

Le forum a été suivi d'une conférence donnée par M. Christopher Zimmerman, spécialiste en TOD et membre du conseil du comté d'Arlington.



## ► Publication d'un guide illustrant les principes d'aménagement pour réaliser des quartiers de type TOD

Dans le but d'illustrer les divers principes d'aménagement sur lesquels devrait s'appuyer le développement des aires TOD, un *Guide d'aménagement pour les aires de TOD (Transit-Oriented Development)* a été réalisé à l'automne 2011. Ce guide, disponible sur le site Internet de la Communauté, vient en appui au PMAD en fournissant un cadre initial pour la planification et la mise en œuvre de quartiers de type TOD.



Le guide est destiné aux municipalités régionales de comté (MRC), aux municipalités et aux arrondissements afin de leur permettre d'intégrer les notions d'aménagement TOD dans leurs outils de planification en fonction des réalités locales. Il

sert également d'ouvrage de référence aux divers intervenants responsables de la réalisation d'un projet de développement ou de redéveloppement selon un aménagement TOD. Bref, ce guide s'adresse tant aux acteurs du secteur municipal qu'à ceux du secteur privé. Il sert à quiconque est impliqué dans un projet qui requiert la connaissance des principes d'aménagement d'un TOD sur le territoire du Grand Montréal.

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

L'aménagement de stationnements dans le Grand Montréal doit dorénavant tenir compte des objectifs du PMAD. Qu'il soit question de stationnements incitatifs dans les aires TOD ou de stationnements associés aux activités résidentielles et économiques (commerces, industries), leur aménagement doit désormais viser à minimiser leur empreinte au sol et à améliorer leur intégration dans le milieu d'insertion, de manière à restreindre la consommation d'espace et à concourir à la qualité de milieux de vie durables.

Le *Recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnement* réalisé à l'automne 2012 et disponible sur le site Internet de la Communauté, vise à illustrer et à décrire plusieurs exemples de bonnes pratiques en matière d'aménagement de stationnements de surface, étagés et souterrains, ce recueil présente 14 stationnements existants et quatre projets fictifs intégrant une variété de principes exemplaires et novateurs.



## CAPSULE

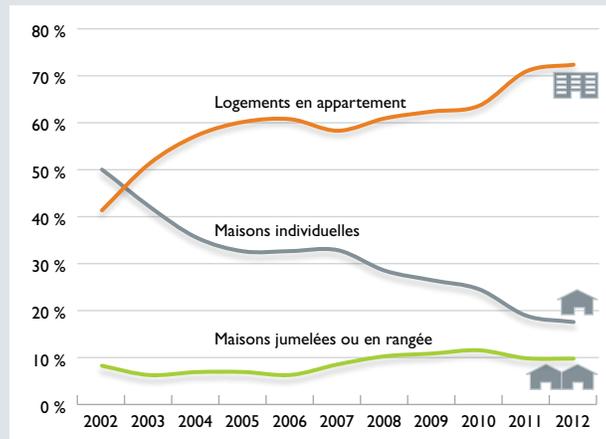
### Densification résidentielle dans le Grand Montréal

Depuis le début des années 2000, on observe une augmentation constante de la part de marché des logements à forte densité dans chacun des cinq secteurs géographiques de la région. Les données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) montrent qu'en 2002 les maisons unifamiliales représentaient 50 % des 19 700 nouveaux logements mis en chantier dans le Grand Montréal. Depuis lors, cette proportion n'a cessé de décroître année après année et, en 2012, c'est à peine 17,6 % des 19 300 logements mis en chantier qui étaient des maisons unifamiliales. La part de marché des logements en appartement dans l'ensemble des mises en chantier résidentielles est quant à elle passée de 41,5 % à 72,5 % entre 2002 et 2012.

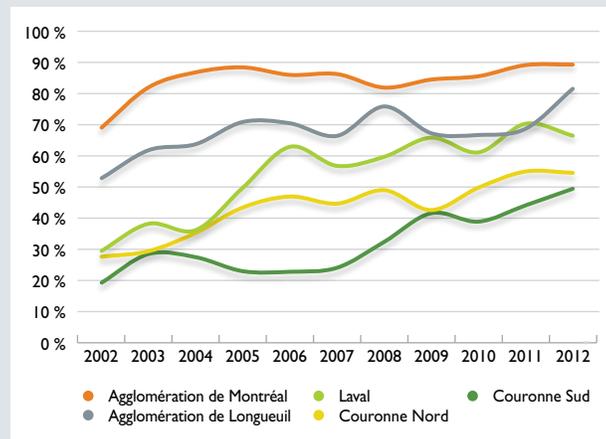
L'augmentation de la part de marché des logements à forte densité a été particulièrement importante à Laval et dans les couronnes Nord et Sud. Dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil, où le cadre bâti est déjà plus dense, les parts de marché des logements à forte densité sont également en hausse, mais de façon moins marquée.

Lorsqu'on examine le marché de la construction résidentielle sous l'angle du mode d'occupation des nouveaux logements, on constate que la part de marché des mises en chantier de logements en copropriété a connu une forte augmentation ces dernières années, en particulier entre 2007 et 2012. Entre ces deux années, la proportion des mises en chantier de copropriétés est passée de 32,8 % à 60,2 %. À l'inverse, la part de marché des logements locatifs dans l'ensemble des mises en chantier résidentielles est en décroissance, et est passée de 23,4 % à 10,6 % entre 2007 et 2012. La part de marché des logements en propriété absolue, qui regroupe les maisons individuelles, jumelées ou en rangée, est également en baisse et est passée, au cours des 10 dernières années, de 56 % à 28,8 %. Enfin, les mises en chantier de logements locatifs en coopérative, pouvant notamment convenir à des populations à plus faible revenu, sont relativement stables, mais représentent généralement moins de 3 % des mises en chantier annuelles.

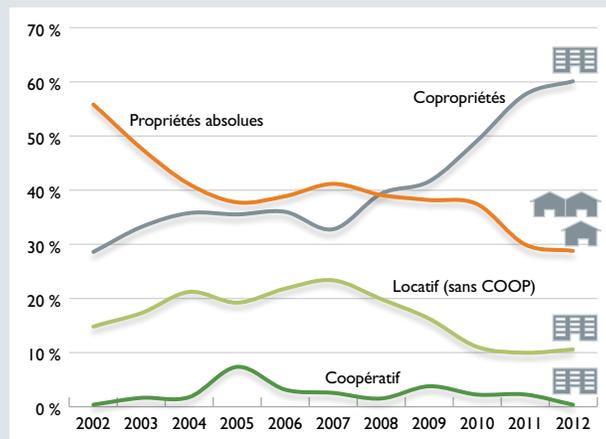
Proportion de mises en chantier de logements par typologie de logements dans le Grand Montréal, 2002-2012



Proportion de mises en chantier de logements à forte densité (appartements) sur l'ensemble des nouvelles constructions, par secteur géographique, 2002-2012



Proportion de mises en chantier de logements par mode d'occupation dans le Grand Montréal, 2002-2012

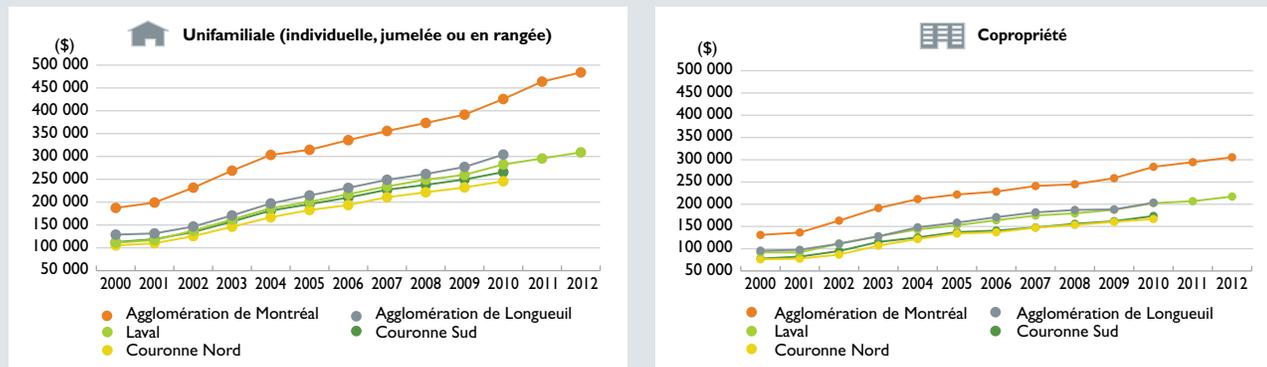


Source : Société canadienne d'hypothèques et de logement, *Relevés des mises en chantier, 2002 à 2012, compilation spéciale*. Traitement : CMM, 2013.

## Principaux facteurs expliquant la construction de produits résidentiels à plus forte densité

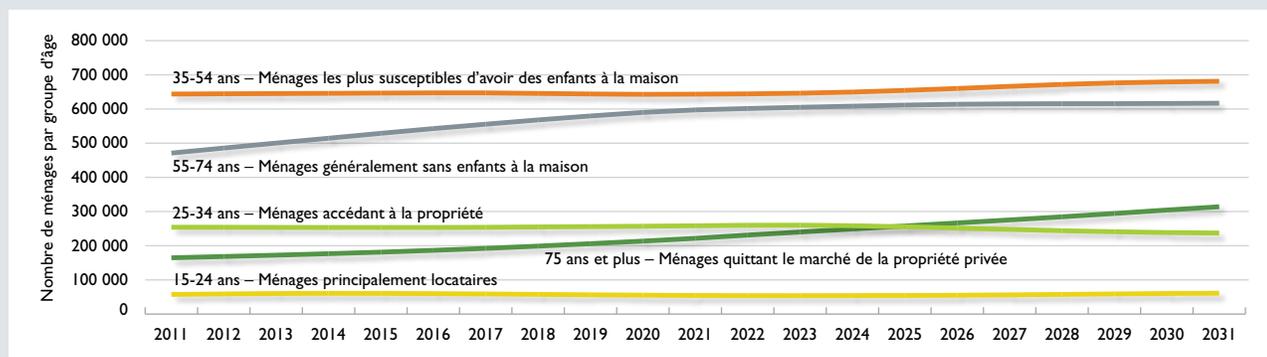
La hausse de la densité résidentielle dans la région coïncide notamment avec la forte hausse des valeurs foncières depuis le début des années 2000. De plus en plus de jeunes ménages optent, en particulier lors d'un premier achat, pour un logement en copropriété plutôt qu'une maison unifamiliale, jumelée ou en rangée, généralement plus dispendieuse. Également, l'augmentation de la part des ménages composés d'une seule personne ainsi que le vieillissement des ménages sont des tendances lourdes qui favorisent le marché de la copropriété.

### Prix moyen des maisons et des copropriétés sur le marché de la revente, Grand Montréal, 2000-2012



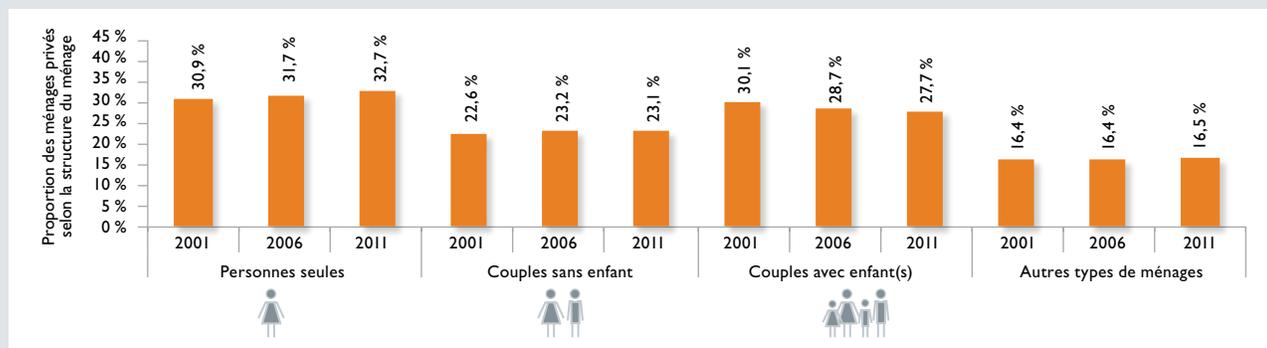
Source : Fédération des chambres immobilières du Québec, compilation spéciale. Traitement : CMM, 2013

### Estimation de la croissance des ménages par groupe d'âge, Grand Montréal, 2011-2031

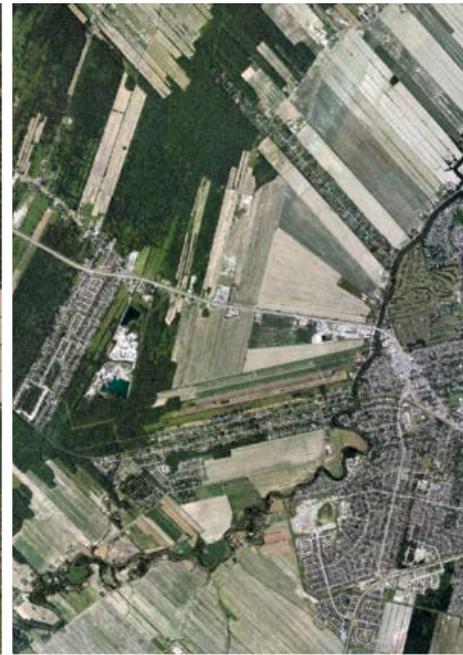


Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2006-2056, édition 2009. Traitement : CMM, 2012.

### Structure des ménages, Grand Montréal, 2001-2011



Source : Statistique Canada, Recensements de la population 2001 à 2011. Traitement : CMM, 2013.



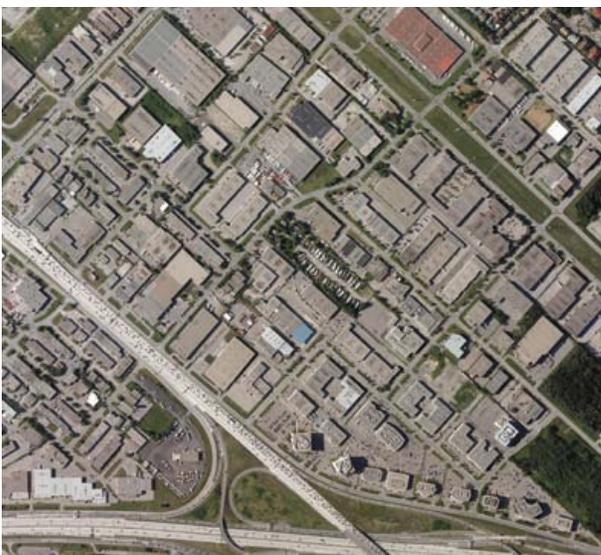
### ■ ■ ► Élaboration d'une stratégie métropolitaine de mise en valeur des espaces industriels

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

Cette stratégie, qui était l'une des actions prévues dans le Plan d'action 2012-2017, devra mettre à profit

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

La commission élabore présentement cette stratégie de mise en valeur des espaces industriels. Les travaux ont débuté en mars 2012 et devraient se terminer fin février 2013. Jusqu'à maintenant, la commission a fait état de la situation de l'offre et de la demande d'espaces industriels, a établi les principaux enjeux, a déterminé les axes de développement de la stratégie ainsi que les orientations stratégiques et a défini un plan d'action. La prochaine étape consiste à approuver le document final et à transmettre le rapport de la commission au comité exécutif de la Communauté pour adoption.



### ■ ■ ► Soutien à l'élaboration de plans de développement de la zone agricole

La région métropolitaine de Montréal se distingue par la présence d'une zone agricole couvrant 58 % de son territoire pour un total d'environ 220 500 hectares. Considérant l'importance des activités agricoles et agroalimentaires sur le territoire métropolitain, le PMAD entend favoriser la réalisation, par les MRC et les agglomérations, d'outils de développement et de mise en valeur de la zone agricole.



Pour ce faire, en juin 2012, la Communauté s'est associée financièrement au ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) et au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) pour soutenir les MRC et les agglomérations qui désiraient élaborer un plan de développement de la zone agricole (PDZA). L'aide conjointe de la Communauté et du gouvernement du Québec s'élève à 25 000 \$ par MRC ou agglomération. Les PDZA doivent être complétés au plus tard au mois de juin 2014.

Toujours dans l'objectif de soutenir les MRC et les agglomérations dans l'élaboration harmonisée de leur PDZA, la CMM et le MAPAQ ont réalisé conjointement, au début de l'automne 2012, une série de portraits statistiques agricoles pour les différents territoires de la région.

### ■ ■ ► Tenue d'un forum de réflexion sur la mise en valeur de la zone et des activités agricoles

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

Cet événement, qui s'inscrit dans le cadre des travaux visant à soutenir l'élaboration des plans de développement de la zone agricole (PDZA) des MRC et agglomérations de la CMM, était l'une des mesures prévues dans le protocole d'entente signé avec le MAMROT en ce qui a trait à la réalisation des PDZA sur le territoire métropolitain de Montréal.

Plus d'une centaine de participants, élus et professionnels, ont assisté à l'événement, dont les réflexions ont mis en lumière l'ensemble des mutations sociales, économiques et environnementales qui doivent être prises en compte dans la mise en valeur de la zone et des activités agricoles.

Ce forum a également été l'occasion de lancer les portraits statistiques agricoles du Grand Montréal. Réalisés par la CMM et le MAPAQ, ces portraits statistiques présentent, pour chacune des 14 MRC et agglomérations de la région, diverses données relatives au territoire et aux activités agricoles.

Les commentaires et opinions exprimés au cours de ce forum témoignent de l'intérêt et de l'engagement de l'ensemble des acteurs à l'égard de la zone agricole. Suite au succès de ce premier forum, un second est déjà en préparation pour l'automne 2013. Celui-ci sera organisé avec la participation du comité consultatif agricole de la CMM et contribuera à alimenter les travaux des MRC, à approfondir les réflexions et à favoriser la mise en pratique de mesures innovantes.

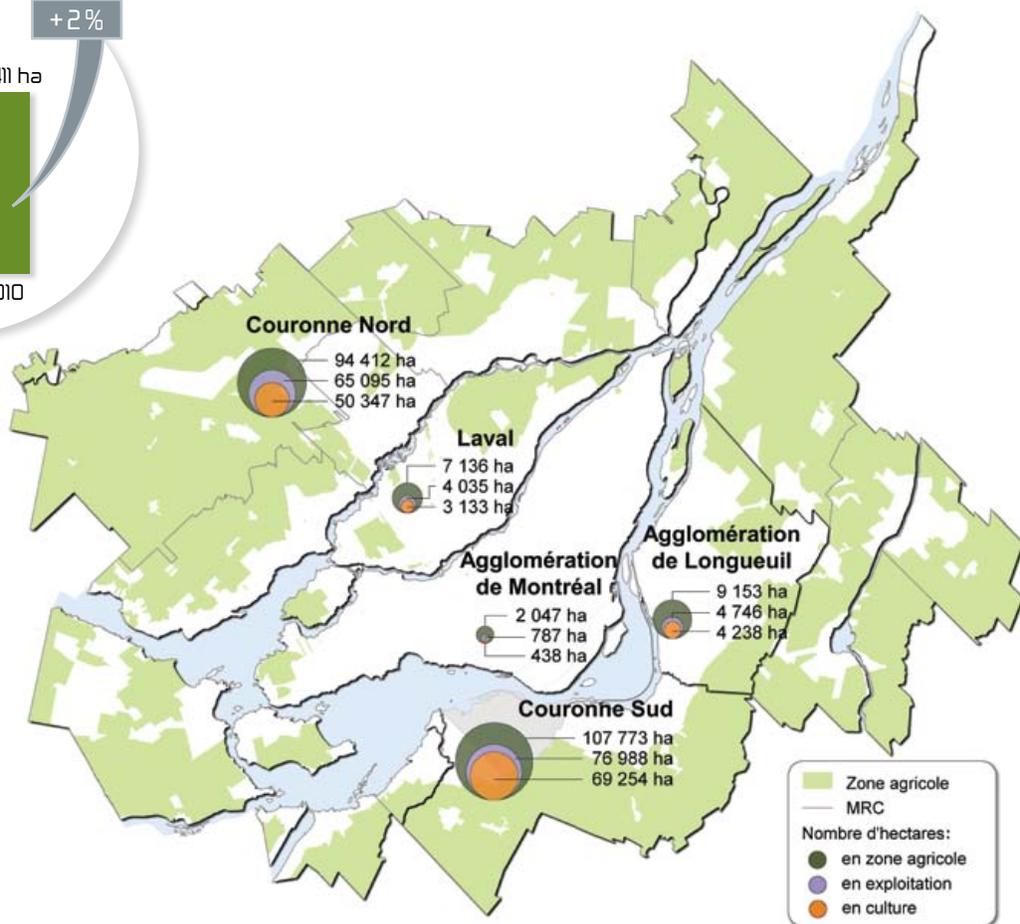
## CAPSULE

### La zone agricole et la superficie en culture

Bien que la partie centrale du Grand Montréal soit fortement urbanisée, l'activité agricole périurbaine fait partie intégrante de la réalité de la région. La zone agricole, protégée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, couvrait, en 2010, une superficie de 220 520 hectares, soit 58 % de la superficie terrestre totale de la région. Grâce à la qualité des sols, à des conditions climatiques parmi les plus favorables au Québec, à la proximité d'un marché important de consommateurs et à la présence de nombreuses entreprises liées à l'industrie agroalimentaire, l'activité agricole dans le Grand Montréal est particulièrement dynamique. Avec à peine un peu plus de 3 % de la zone agricole protégée du Québec, la région métropolitaine génère 13 % du PIB agricole de la province<sup>1</sup>. L'agriculture est aussi le premier maillon d'une importante industrie agroalimentaire métropolitaine, qui génère 214 000 emplois, soit 43 % de l'emploi agroalimentaire du Québec et 11 % de l'emploi métropolitain total<sup>2</sup>.

Selon les dernières données provenant des fiches d'enregistrement du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), en 2010, 57,8% de la zone agricole était cultivée, ce qui représentait 127 411 hectares de terre cultivée, le reste de la superficie de la zone étant couvert par des bâtiments ou structures aux usages non agricoles (résidences le long des rangs, infrastructures routières et ferroviaires, projets institutionnels et d'utilité publique, lignes de transport d'énergie et infrastructures de communication, industries et commerces), des cours d'eau, des milieux humides, des terres boisées, des aires protégées ou des friches agricoles. Entre 2004 et 2010, les données du MAPAQ démontrent une augmentation de 2% de la superficie cultivée dans la région, qui est passée de 124 351 à 127 411 hectares.

Superficie  
cultivée



1 Institut de la statistique du Québec, *PIB par région*, 2010.

2 Statistique Canada, *Enquête sur la population active*, 2012.

## Occupation du territoire agricole du Grand Montréal, 2004-2010

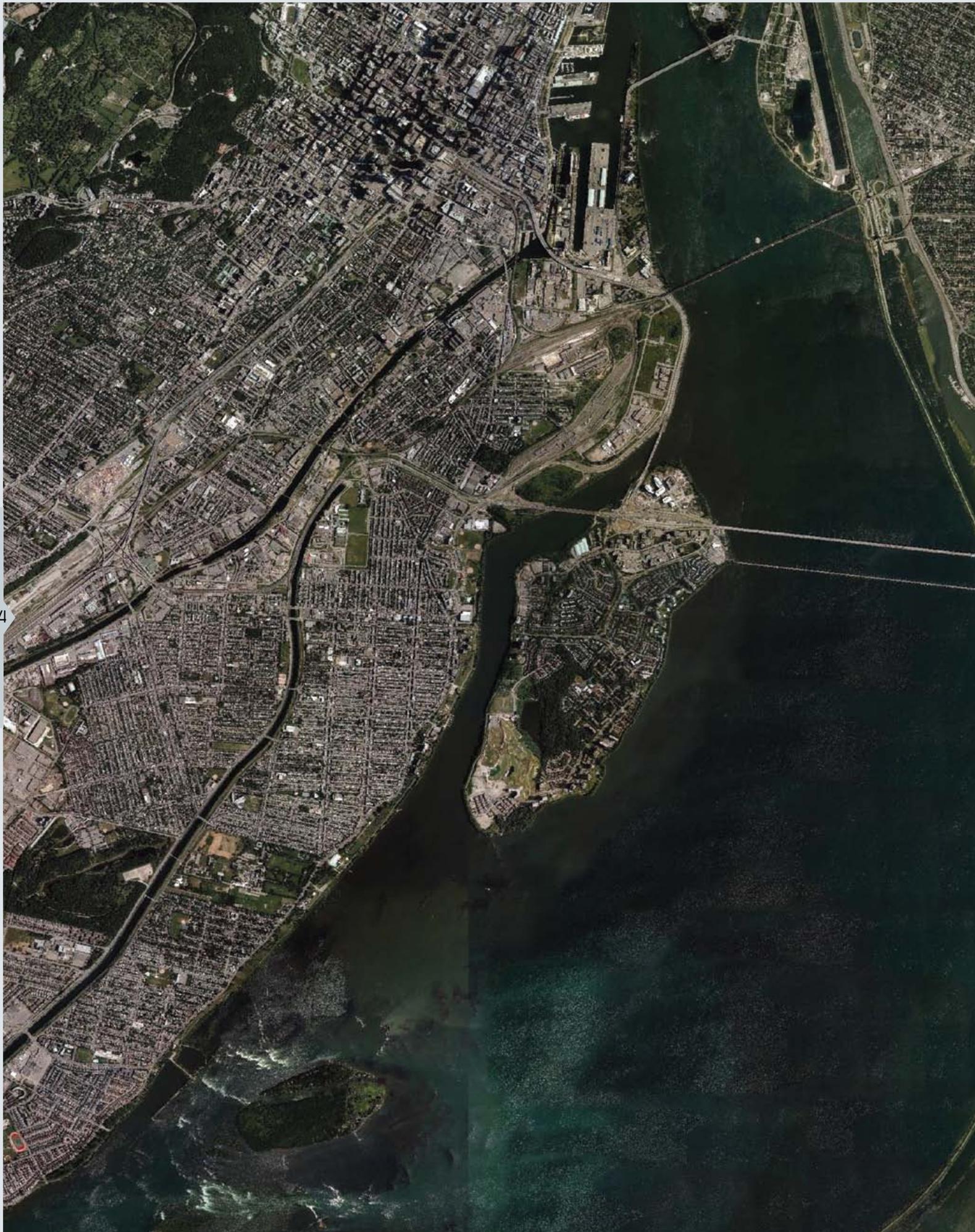
	Superficie terrestre totale (en territoire municipalisé)	Superficie de la zone agricole	Portion du territoire en zone agricole	Nombre d'exploitations agricoles			Superficie exploitée totale			Superficie cultivée			Portion cultivée des exploitations agricoles		Portion cultivée de la zone agricole
	km <sup>2</sup>	ha	%				ha			ha			%		%
	2010	2010	2010	2004	2010	Variation (%)	2004	2010	Variation (%)	2004	2010	Variation (%)	2004	2010	2010
Agglomération de Montréal	498,1	2 047	4,1	18	17	-6%	586	787	34%	557	438	-21%	95,1	55,7	21,4
Agglomération de Longueuil	281,9	9 153	32,5	52	51	-2%	4 627	4 746	3%	4 117	4 238	3%	89,0	89,3	46,3
Laval	246,1	7 136	29,0	160	120	-25%	3 862	4 035	4%	3 373	3 133	-7%	87,3	77,7	43,9
Couronne Nord	1 339,1	94 412	70,5	950	875	-8%	63 631	65 095	2%	48 538	50 347	4%	76,3	77,3	53,3
Couronne Sud	1 463,1	107 773	73,7	770	733	-5%	75 286	76 988	2%	67 765	69 254	2%	90,0	90,0	64,3
Grand Montréal	3 828,3	220 520	57,6	1 950	1 796	-8%	147 992	151 651	2%	124 351	127 411	2%	84,0	84,0	57,8

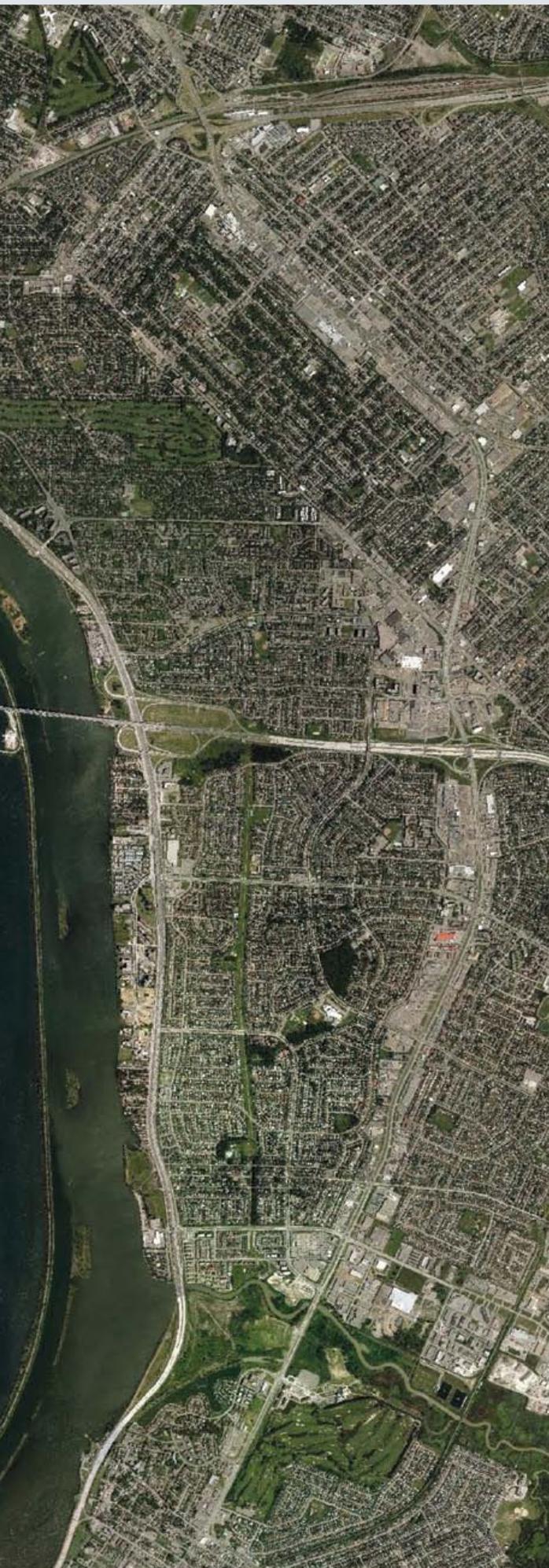
Note : La superficie exploitée totale est la superficie déclarée par les exploitants, qui inclut des superficies cultivées et non cultivées, louées ou possédées.

Sources : CPTAQ, *Rapport annuel 2010*; MAPAQ, *Enregistrement des exploitations agricoles du Québec, 2004* (à jour janvier 2005) et *version certifiée 2010*.

Traitement : MAPAQ-CMM, 2012.







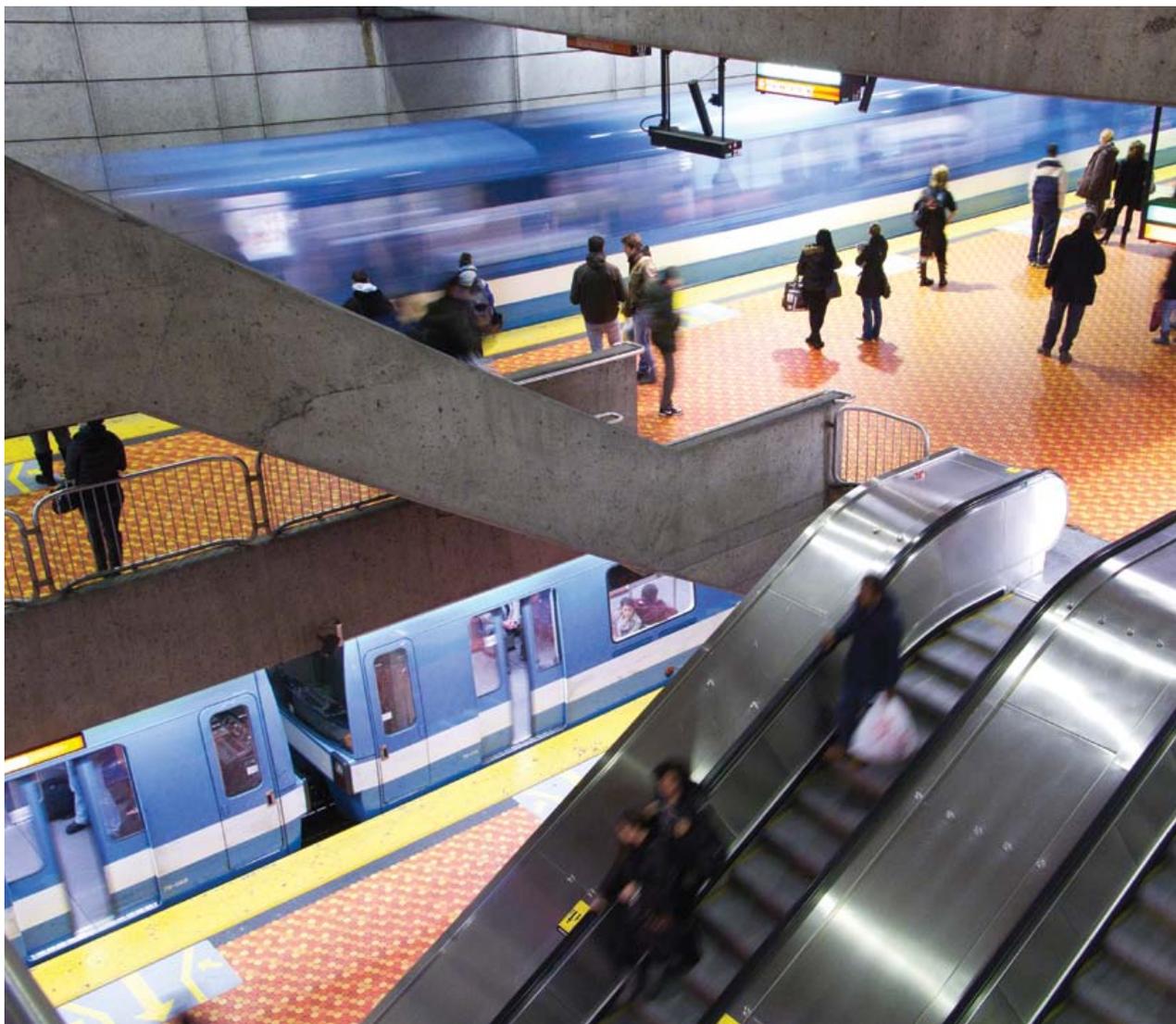
## SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 2 :

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

- Tenue d'une consultation publique sur le financement du transport collectif
- Début des travaux sur la priorisation des projets de transport en commun
- Premiers pas vers la mise en place du Réseau vélo métropolitain
- Adoption d'un projet de règlement sur le réseau artériel métropolitain

## SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 2

### *Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants*



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

Dans cette perspective, le PMAD souhaite notamment soutenir le virage vers le transport en commun et la

réduction de l'utilisation de l'auto-solo en assurant une offre améliorée en transport en commun pour le déplacement des personnes, ainsi qu'améliorer les conditions de déplacement intramétropolitain des personnes et des marchandises en réduisant les retards associés à la congestion. De plus, le PMAD considère le développement des transports actifs à des fins récréatives et utilitaires comme une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport.

## ► Tenue d'une consultation publique sur le financement du transport en commun

Le réseau de transport en commun métropolitain représentant l'armature du PMAD, le développement et le financement de ce réseau est une priorité pour la Communauté. En novembre 2011, le comité exécutif mandatait la commission du transport pour évaluer de nouvelles sources de revenus qui pourraient être mises en place afin de pourvoir au financement adéquat du transport en commun métropolitain et lui faire des recommandations à cet effet.

Pour réaliser ce mandat, la commission du transport a notamment procédé à une démarche de consultation en deux volets: le premier était axé sur des rencontres particulières avec des experts et le second consistait en des séances de consultation publique. Les séances de consultation publique se sont tenues au cours des mois d'avril et de mai 2012 et, au total, 107 mémoires ont été transmis à la commission du transport. De ce nombre, 63 ont fait l'objet d'une présentation.

La commission a déposé son rapport au comité exécutif au mois d'août 2012. À la suite de ce dépôt, le comité exécutif a rendu public le rapport et adressait ses demandes aux partis politiques du Québec dans le cadre de la campagne électorale. Les principales demandes sont :

En termes de nouvelles sources de financement :

- De majorer de 0,5 cent par année, au cours des 10 prochaines années et en tenant compte du rythme des investissements, la taxe sur l'essence dans le territoire de l'AMT;
- De procéder à une modulation de la taxe sur les droits d'immatriculation selon le nombre de cylindrées des véhicules et d'y soumettre les véhicules commerciaux;
- De majorer de l'équivalent de 2 cents par litre d'essence, à l'échelle du Québec, le budget consacré au transport en commun;
- D'amorcer les études relatives à la tarification routière métropolitaine ainsi que les autres études portant sur la taxation du stationnement, la contribution additionnelle du secteur privé, la captation de la valeur foncière et l'harmonisation de la tarification métropolitaine.



En termes d'investissement :

- De compléter l'ordonnancement et le calendrier de réalisation des projets de transport en commun.

À noter qu'en ce qui concerne les sources de financement, la Communauté a fait appel, en janvier 2013, au Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations (CIRANO), organisme de recherche à but non lucratif, pour réaliser une étude portant sur l'introduction d'un système de tarification routière dans la région de Montréal. L'étude devrait être complétée pour la fin de juin 2013. De plus, au printemps 2013, la Communauté entamera des études portant sur la taxation du stationnement, la contribution additionnelle du secteur privé et la captation de la valeur foncière.

## ► Début des travaux sur la priorisation des projets de transport en commun

En ce qui concerne l'ordonnancement et le calendrier de réalisation des projets de transport en commun, le comité exécutif de la Communauté a confié à la commission du transport, le 24 janvier 2013, un mandat concernant la priorisation des projets de transport en commun. La commission fera ses recommandations au comité exécutif de la Communauté en mai 2013.

La commission devra déterminer la séquence de réalisation des projets à partir des planifications des autorités organisatrices de transport (AOT) et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) afin qu'ils puissent être évalués du point de vue de l'achalandage, des avantages, des coûts d'exploitation et des investissements requis pour la Communauté, conformément aux orientations découlant du PMAD. Dans le cadre de son mandat, la commission pourra consulter, à huis clos, les AOT et l'AMT.

Les AOT et l'AMT ont identifié les projets de transport en commun nécessaires pour assurer la bonne mobilité des personnes sur un horizon de 10 ans. Un total de 22,9 G\$ d'investissements est nécessaire pour réaliser l'ensemble des projets identifiés, dont 10,3 G\$ pour maintenir et améliorer les actifs actuels et 12,6 G\$ pour développer l'offre de transport en commun.

La commission devra ainsi tenir compte des plans récemment adoptés par plusieurs des AOT du Grand Montréal, dont :

- le *Plan stratégique 2020* de la Société de transport de Montréal (STM);
- le *Plan stratégique (Vision 2020)* de l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
- le *Plan de mobilité durable pour la couronne Sud* de la Table des préfets et élus de la Couronne Sud (TPECS);
- le *Plan de mobilité durable* du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL).

Ces plans précisent les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs du transport en commun du PMAD et convergent en termes de principes et de projets. De plus, la commission devra également

tenir compte des études actuellement en cours et dont les résultats sont attendus à court terme. À ce chapitre, notons :

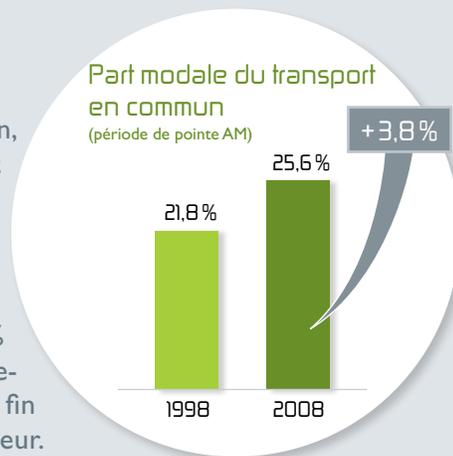
- le bureau de projet mis en place pour établir un ordre de priorité et réviser les coûts associés aux projets de prolongement des lignes du métro (lignes bleue, orange et jaune). Ces projets représentent à eux seuls plusieurs milliards de dollars de travaux et constituent donc une part importante de l'enveloppe de 22,9 G\$. On peut aisément supposer l'importance des recommandations qui découleront des travaux de ce bureau sur les besoins en financement.
- le bureau des partenaires du pont Champlain qui doit, entre autres, faire des recommandations quant aux améliorations de service en transport en commun à mettre en place entre la Rive-Sud et l'île de Montréal dans le cadre de la reconstruction du pont. Le choix du mode de transport en commun à privilégier sera connu à l'été 2013. Le début des travaux de reconstruction du pont est projeté pour 2017.



## CAPSULE

### Utilisation du transport en commun

Entre 1998 et 2008, année de la dernière enquête Origine-Destination, on a pu constater une augmentation de la part modale du transport en commun. Celle-ci est passée de 21,8 % en 1998 à 25,6 % en 2008. Plus du tiers (35,7 %) des déplacements qui originent de l'agglomération de Montréal sont effectués en transport en commun alors que cette proportion est de 24,7 % pour l'agglomération de Longueuil, 19,3 % pour Laval, 10,9 % pour la couronne Sud et 8,5 % pour la couronne Nord. Les données de la prochaine enquête Origine-Destination, soit celle de 2013, devraient être disponibles vers la fin de 2014 ou le début de 2015 et permettront le suivi de cet indicateur.



Part modale du transport en commun en période de pointe du matin, tous motifs, selon l'origine et la destination, 2008

Origine	Destination					Total
	Agglomération de Montréal	Agglomération de Longueuil	Laval	Couronne Nord	Couronne Sud	
Agglomération de Montréal	37,3%	19,4%	12,1%	n.s.	n.s.	35,7%
Agglomération de Longueuil	51,5%	10,7%	n.s.	n.s.	n.s.	24,7%
Laval	32,2%	n.s.	10,8%	n.s.	n.s.	19,3%
Couronne Nord	27,3%	n.s.	n.s.	2,2%	n.s.	8,5%
Couronne Sud	32,0%	3,6%	n.s.	n.s.	n.s.	10,9%
Total	37,0%	10,0%	9,6%	2,4%	0,8%	25,6%

Notes :

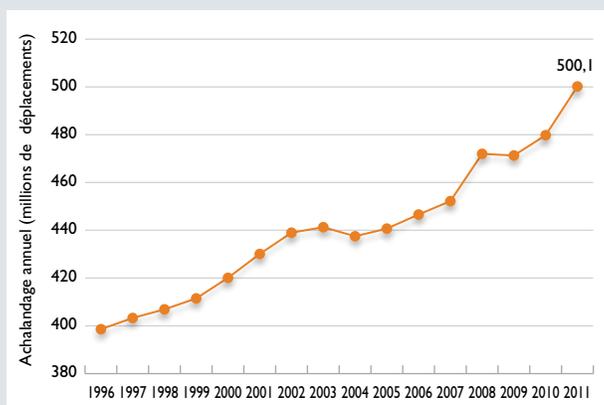
- n. s. : non significatif.

- La part modale du transport en commun est calculée en divisant les déplacements en transport en commun et bimodaux par les déplacements tous modes motorisés (automobile, transport en commun, bimodaux, autobus scolaire, autre autobus, taxi, motocyclette et transport adapté).

Source : Agence métropolitaine de transport, Enquêtes Origine-Destination 1998 et 2008, versions v-3 et 8.2a niveau 2. Traitement : CMM, 2012.

En lien avec l'augmentation de la part modale, l'achalandage du transport en commun, soit le nombre de passagers utilisant le transport en commun, est également en croissance dans la région. De 1996 à 2011, tous modes confondus (autobus, métro, train de banlieue), le nombre annuel de déplacements en transport en commun a augmenté de 25,6 %, passant de 398 à 500 millions de déplacements. Cette croissance est supérieure à celle de la population de la région, qui a été de 13,6 % durant cette même période.

Achalandage du transport en commun, région métropolitaine de Montréal, 1996-2011



Source : Agence métropolitaine de transport, Rapport d'activités 2011.

	Achalandage annuel du transport en commun en nombre de déplacements		
	1996	2011	Variation
AMT-Train	6 939 000	16 649 000	+ 9 710 000
AMT-Bus	0	1 528 000	+ 1 528 000
STM	336 472 000	404 815 000	+ 68 343 000
Métro seulement	194 000 000	250 009 000	+ 56 009 000
STL	15 955 000	20 115 000	+ 4 160 000
RTL	26 821 000	33 809 000	+ 6 988 000
OMIT	11 909 000	23 220 000	+ 11 311 000
Total	398 096 000	500 136 000	+ 102 040 000

Note : OMIT : organismes municipaux et intermunicipaux de transport.

Source : Agence métropolitaine de transport, Rapport d'activités 2011.

## ■► Premiers pas vers la mise en place du Réseau vélo métropolitain

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

Un réseau cyclable utilitaire et de loisir mis en place sur l'ensemble du territoire métropolitain, soit un Réseau vélo métropolitain complet et de qualité, constituera non seulement un équipement attrayant pour les citoyens du Grand Montréal, mais aussi un produit complémentaire à l'offre touristique actuelle. Ainsi, afin de soutenir son objectif de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine, la Communauté a commencé, en 2012, la réalisation d'un plan directeur qui représentera la vision de ce réseau vélo métropolitain à l'horizon 2031.

L'élaboration du plan directeur devrait être terminée au printemps 2013 et les travaux pour la mise en place d'un premier lien structurant, soit un sentier

cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, s'amorceront cette année. Tel qu'il a été annoncé dans la présentation du budget 2012-2013 du gouvernement du Québec, ce sentier s'inscrit dans un esprit de continuité en reliant les principaux parcs de la Trame verte et bleue (voir carte p. 37). L'étude de faisabilité du sentier, réalisée en partenariat avec les municipalités et terminée en novembre 2012, a permis de déterminer le tracé et les interventions à effectuer d'ici 2017 pour l'aménagement d'un sentier cyclable et pédestre de 140 km permettant de relier les parcs nationaux d'Oka, les Îles-de-Boucherville, le mont Saint-Bruno, le Centre de la Nature du mont Saint-Hilaire ainsi que plusieurs autres espaces verts et bleus du Grand Montréal.

La réalisation de ce premier grand projet lié à un réseau cyclable métropolitain, estimé à 60 M\$, est possible grâce à un financement tripartite entre le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les municipalités. Une entente a été conclue à cet effet entre la CMM et le gouvernement du Québec en juillet 2012. La CMM et le MAMROT ont également convenu des modalités de l'aide financière qui sera accordée aux municipalités pour la réalisation du sentier par l'adoption d'un programme d'aide.



La part modale du transport actif dans le Grand Montréal



Selon les données de la dernière enquête Origine-Destination, 13,3% des déplacements dans la région étaient effectués en transport actif (à pied et à vélo) en 2008. Il s'agit d'une légère baisse de 0,3 point de pourcentage comparativement à 1998.

Entre ces deux années, la part modale du transport actif a légèrement diminué dans chacun des cinq secteurs du Grand Montréal, à l'exception de l'agglomération de Montréal où elle est passée de 17,1% en 1998 à 18,1% en 2008. À noter que depuis, dans les quartiers centraux de la ville de Montréal où s'est déployé, à partir de 2009, le système de vélos en libre-service BIXI, il est fort probable que la part modale du transport actif ait augmenté de façon notable. Une nouvelle enquête Origine-Destination sera réalisée en 2013. Les données, qui seront disponibles fin 2014-début 2015, permettront le suivi de cet indicateur.

Déplacements des résidents du Grand Montréal selon le mode de déplacement, 2008 (période de 24 heures)

	Total	Tous modes motorisés		Transport actif	
		nb	%	nb	%
Agglomération de Montréal	3 826 913	3 133 455	81,9%	693 458	18,1%
Agglomération de Longueuil	813 789	736 326	90,5%	77 463	9,5%
Laval	743 684	697 152	93,7%	46 532	6,3%
Couronne Nord	1 013 550	934 760	92,2%	78 790	7,8%
Couronne Sud	878 629	809 975	92,2%	68 654	7,8%
Grand Montréal	7 276 565	6 311 668	86,7%	964 897	13,3%

Notes :

- Les déplacements tous modes motorisés incluent les déplacements automobiles, en transport en commun, bimodaux, en autobus scolaire ou autres autobus, en taxi et en motocyclette.
- Contrairement à la part modale du transport en commun (p. 29) qui a été calculée en ne prenant en considération que les déplacements motorisés en période de pointe du matin, la part modale du transport actif est calculée sur l'ensemble des déplacements sur une période de 24 h.

Source : Agence métropolitaine de transport, Enquête Origine-Destination 2008, version 8.2a niveau 2. Traitement : CMM, 2013.

## Adoption d'un projet de règlement sur le réseau artériel métropolitain

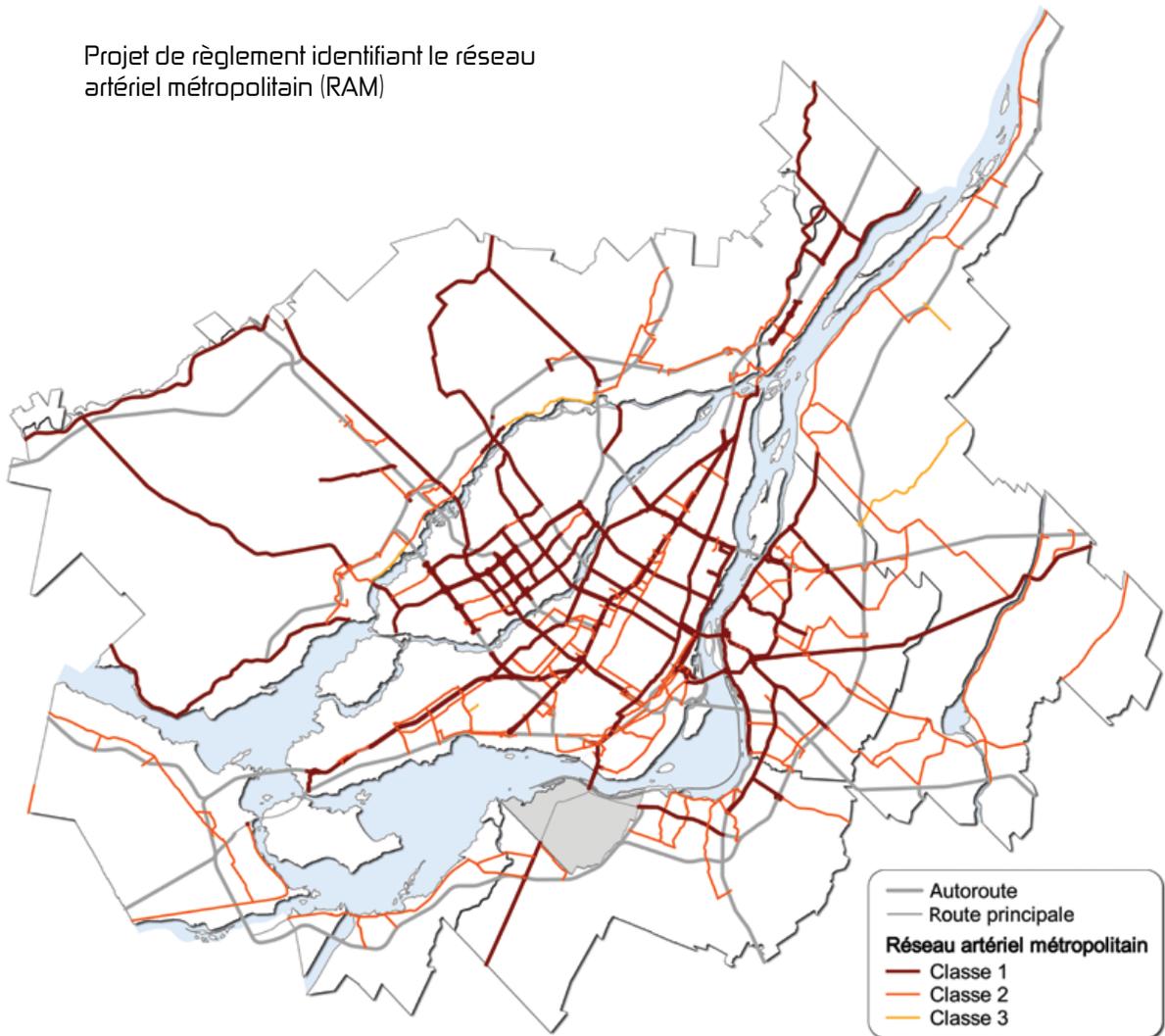
L'identification du réseau artériel métropolitain (RAM) sur le territoire de la Communauté vise à donner suite à la demande du gouvernement du Québec, formulée dans l'avis gouvernemental favorable sur le PMAD, marquant, en mars 2012, l'entrée en vigueur de celui-ci. De plus, il s'agit d'une des actions prévues dans le Plan d'action 2012-2017.

La Communauté a ainsi réalisé, entre les mois de mai et octobre 2012, les travaux techniques requis en vue d'identifier un projet de RAM en s'appuyant sur les dispositions de l'article 158.1 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*. Ces travaux ont été effectués en partenariat avec les intervenants

présents au sein du comité Mobilité Montréal, dont le ministère des Transports du Québec (MTQ) et Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée (PJCCI), auxquels ont été associés des représentants des cinq secteurs de la Communauté.

Sur la base des travaux techniques, un projet de règlement identifiant le RAM a été soumis au conseil de la Communauté le 15 novembre 2012 et adopté. Le 19 novembre, conformément à l'article 158.1 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, le projet de règlement a été transmis aux municipalités dont le territoire est compris dans celui de la Communauté, au MTQ et à l'Agence métropolitaine de transport. Ceux-ci disposent d'un délai de 90 jours pour transmettre leur avis à la Communauté. Le projet de règlement, avec les modifications requises le cas

Projet de règlement identifiant le réseau artériel métropolitain (RAM)



Note : Projet de règlement identifiant le réseau artériel métropolitain (RAM) tel qu'il a été adopté par le conseil de la Communauté le 15 novembre 2012.

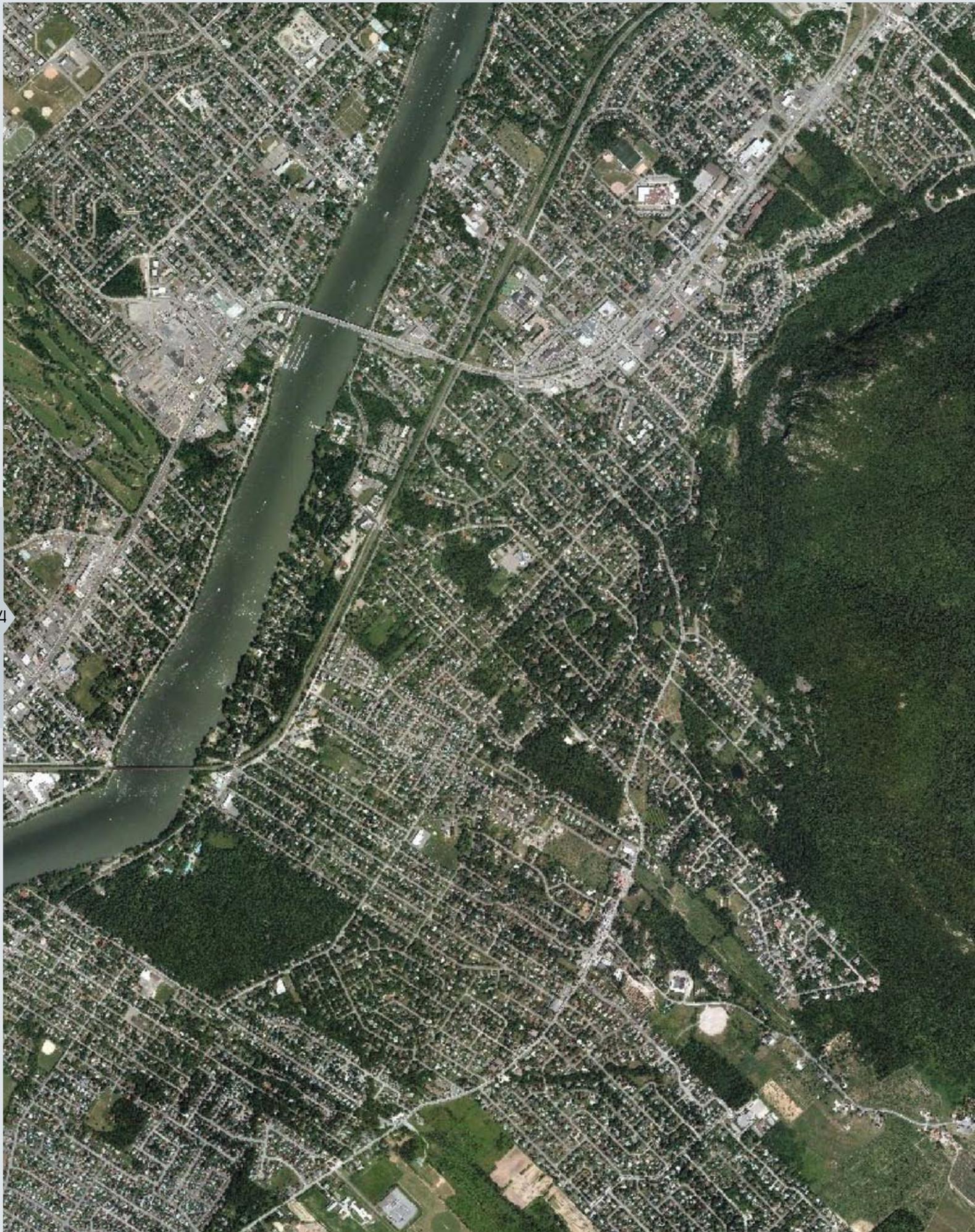
échéant, sera par la suite soumis au conseil de la Communauté pour adoption au printemps 2013 sur recommandation du comité exécutif.

Le réseau artériel métropolitain doit être complémentaire au réseau routier métropolitain (PMAD, critère 2.3.2) et l'adoption du projet de règlement identifiant le RAM a pour objectif d'appuyer les efforts d'optimisation des conditions de circulation sur le territoire métropolitain en appui au réseau routier supérieur se trouvant sous la responsabilité du MTQ, conformément à l'attente 6.1 des *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*.

Le réseau artériel métropolitain, tel qu'il est présenté dans le projet de règlement, est constitué d'axes routiers répartis selon trois classes, soit :

- classe 1 : voie de circulation désignée pour assurer les déplacements entre municipalités, en complément du réseau d'autoroutes.
- classe 2 : voie de circulation de substitution à une voie de classe 1 ou aux autoroutes.
- classe 3 : voie de circulation qui relie le territoire d'une municipalité à une voie de classe 1 ou à une autoroute sur le territoire de la Communauté.







## SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 3 :

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

- Mise en œuvre de cinq projets métropolitains pour la Trame verte et bleue
- Développement d'un partenariat pour la mise sur pied de la Table de concertation régionale pour la gestion intégrée du Saint-Laurent
- Tenue d'un atelier sur la protection des milieux naturels du Grand Montréal

## SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ORIENTATION 3 : *Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur*



Inspirée du concept de « ceinture verte », la Trame verte et bleue du Grand Montréal est l'élément central de l'orientation 3 du PMAD, soit *Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur*. La Trame verte et bleue représente un vaste chantier pour l'atteinte de l'objectif de protection de 17% fixé par la convention sur la biodiversité de Nagoya et repris dans le PMAD. Déjà, il existe dans la région de nombreux exemples de partenariats pour protéger et mettre en valeur les atouts verts et bleus de la région.

La région métropolitaine bénéficie d'un site exceptionnel, avec le fleuve, l'archipel, les rivières et les plans d'eau ainsi que les Montérégiennes. La Trame verte et bleue du Grand Montréal consiste en la réalisation de différents projets de mise en valeur de ces symboles forts de l'identité du Grand Montréal. Accessible par les circuits cyclables, navigables et de transport en commun, la Trame permettra aux résidents et aux visiteurs de bénéficier de l'archipel et des effets bénéfiques que procure la pratique d'une activité en milieu naturel.

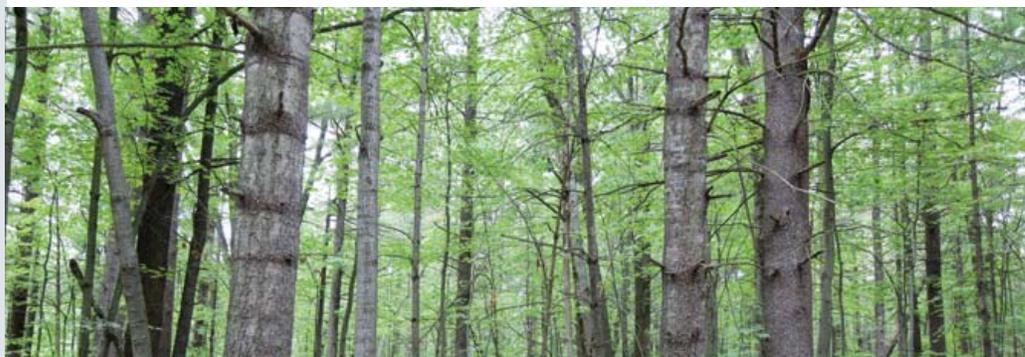
### ► Mise en œuvre de cinq projets métropolitains pour la Trame verte et bleue

Afin d'amorcer la mise en place de la Trame verte et bleue du Grand Montréal, la commission de l'environnement de la Communauté métropolitaine de Montréal a recommandé d'approuver des ententes de financement entre le gouvernement du Québec et la Communauté, de mettre sur pied un programme de financement tripartite et de procéder à la mise en œuvre de cinq grands projets métropolitains.

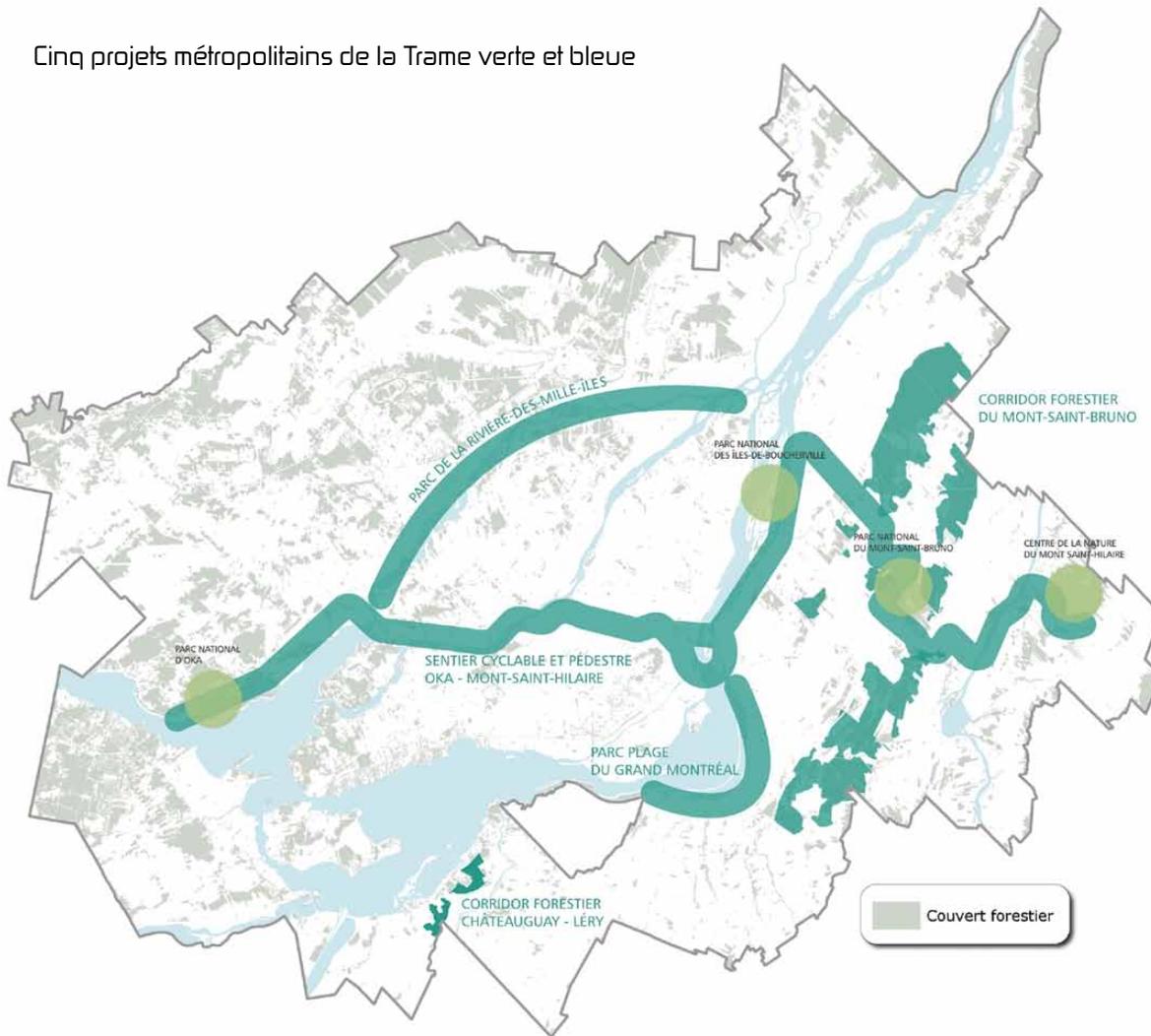
Le gouvernement du Québec a ciblé cinq projets métropolitains de mise en place de la Trame verte et bleue et a offert son appui financier à hauteur de 50 millions de dollars sur six ans. Ces projets sont :

- le sentier cyclable et pédestre Oka–Mont-Saint-Hilaire ;
- le parc plage du Grand Montréal ;
- le parc de la rivière des Mille-Îles ;
- le corridor forestier du mont Saint-Bruno ;
- le corridor forestier Châteauguay-Léry.

Ces cinq projets métropolitains contribuent de façon importante aux exigences du PMAD. Plus spécifiquement, les deux projets de corridors écologiques, par le biais d'acquisitions stratégiques et de projets de mise en valeur sur des ensembles forestiers couvrant plus de 18 000 hectares (équivalant à 4% du territoire total du Grand Montréal), contribuent à la protection des secteurs boisés de la région.



## Cinq projets métropolitains de la Trame verte et bleue



Ces projets permettront de jeter les bases de la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Toutefois, diverses initiatives complémentaires sont envisagées afin d'atteindre les objectifs en matière de protection et de mise en valeur des milieux naturels :

- collaboration avec les MRC et les agglomérations à l'identification et à la protection des espaces boisés lors de l'exercice de la conformité des schémas d'aménagement et de développement;
- évaluation de diverses options de gestion des corridors écologiques;
- initiatives de restauration et de connectivité écologique entre les réservoirs de biodiversité;
- mise sur pied d'un programme de financement des plans de conservation des milieux humides;
- plan de reboisement en milieux urbain, agricole, industriel, commercial, institutionnel et le long des grands axes de transport;
- aménagement de points d'accès aux berges et aux cours d'eau;
- connectivité des réseaux cyclables, nautiques et de transport en commun;
- mise en valeur des attraits récréotouristiques du territoire liés aux milieux naturels, au paysage et au patrimoine.



## ■ ■ ► Développement d'un partenariat pour la mise sur pied de la Table de concertation régionale pour la gestion intégrée du Saint-Laurent

Toujours en lien avec les objectifs du PMAD et en vue d'atteindre les objectifs de la cinquième entente du Plan d'action Saint-Laurent (2011-2026) liés à la conservation de la biodiversité, à l'amélioration de la qualité de l'eau de même qu'à la pérennité des usages, la Communauté participe au développement d'un partenariat avec les comités Zone d'intervention prioritaire (ZIP) et le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) pour lancer le début des travaux de la Table de concertation régionale, qui aura pour mandat l'élaboration d'un Plan de gestion intégrée du Saint-Laurent, secteur Grand Montréal.

## ■ ■ ► Tenue d'un atelier sur la protection des milieux naturels du Grand Montréal

Dans le cadre des Ateliers sur la conservation des milieux naturels 2012 du Réseau de milieux naturels protégés, la Communauté a participé, le 26 novembre 2012, à l'organisation d'un atelier portant sur les « Pistes de mise en œuvre de la protection des milieux naturels de la CMM ».

L'objectif de cet atelier, qui s'est déroulé sur une journée, était de regrouper des intervenants-clés issus des milieux associatifs, municipaux et gouvernementaux pour partager des stratégies d'intervention visant l'atteinte des objectifs du PMAD en matière de protection de milieux naturels.

Le programme de cet événement a été bâti autour de présentations de près d'une dizaine d'intervenants, de même que d'ateliers de travail sur trois thèmes liés au PMAD et à la protection des milieux naturels. Ces thèmes sont les suivants :

- Thème 1 : *Avec qui on le fait : le défi de l'harmonisation*  
Ce groupe de travail a échangé sur les besoins et les attentes, sur les ressources disponibles et sur les mécanismes à mettre en place pour participer à la réalisation de la protection des milieux naturels tel que prévu au PMAD.
- Thème 2 : *Comment on le fait : le défi de l'approche réglementaire*  
Ce groupe de travail a échangé sur certains enjeux liés à la réglementation et sur les améliorations possibles aux outils réglementaires.
- Thème 3 : *Comment on finance les interventions : le défi du financement*  
Ce groupe de travail a échangé sur les besoins à financer et propose des pistes de solution au problème du financement pour participer à la réalisation de la protection des milieux naturels, tel que prévu au PMAD.



## CAPSULE

## Aires protégées du Grand Montréal enregistrées au registre des aires protégées

L'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) a élaboré un système reconnu de classification des aires protégées. Ce système permet une harmonisation relative à l'évaluation des moyens de protection de la biodiversité de même qu'il facilite la comparaison d'un État à un autre ou d'une région à une autre par l'utilisation de critères communs.

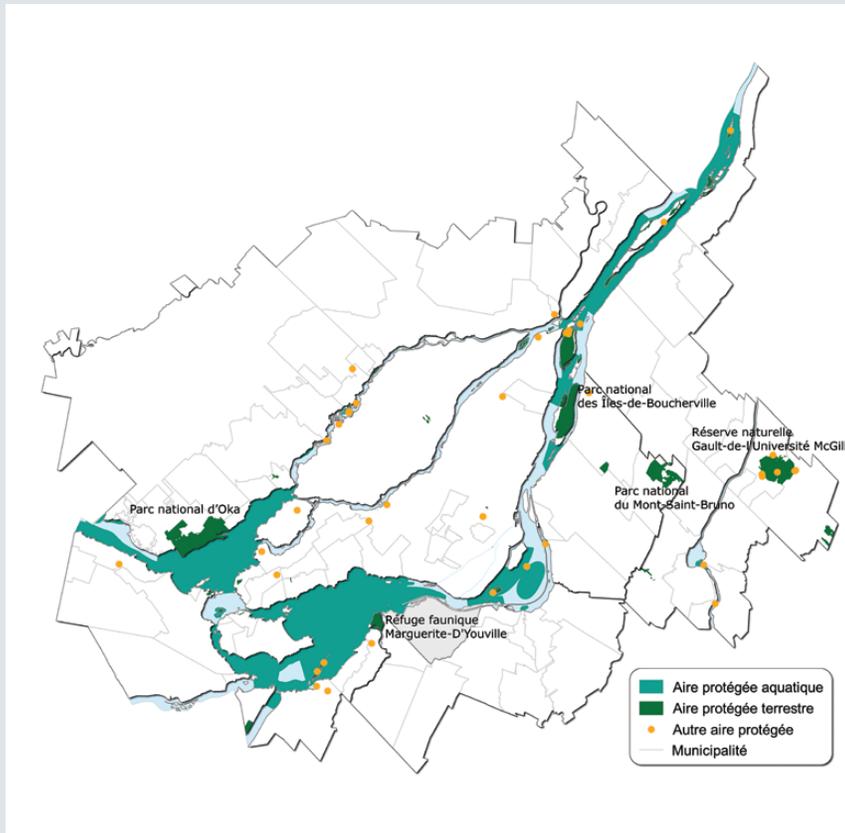
Au Québec, le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) a le devoir, à la suite de l'adoption de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (2002), de tenir un registre des aires protégées et de procéder à sa mise à jour, en tenant compte des catégories reconnues de l'UICN.

En 2010, les aires protégées dans le Grand Montréal couvraient 42 022 hectares, dont 9 164 hectares en milieu terrestre (22 %) et 32 858 hectares en milieu aquatique (78 %).

Au total, les aires protégées couvrent 9,6 % de la superficie de la région, soit 2,4 % du territoire terrestre et 62,6 % des milieux aquatiques du Grand Montréal.

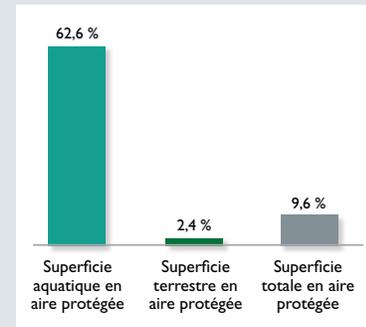
En ce qui concerne les aires protégées terrestres, les principaux sites sont le parc national d'Oka (2 361 ha), la réserve naturelle Gault-de-l'Université McGill (Mont-Saint-Hilaire) (971 ha), le parc national des Îles-de-Boucherville (817 ha), le parc national du Mont-Saint-Bruno (590 ha) et le refuge faunique Marguerite-D'Youville (Châteauguay) (224 ha).

## Aires protégées du Grand Montréal, 2010

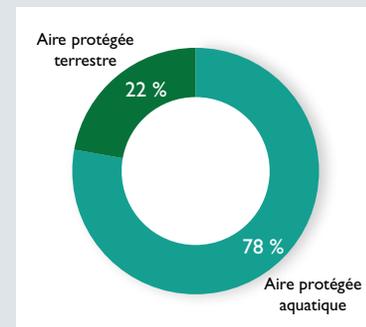


Note : Les « autres aires protégées » présentées dans la carte sont des milieux naturels de conservation volontaire, des refuges d'oiseaux migrateurs et des réserves nationales de faune.

## Proportion de la superficie aquatique, terrestre et totale en aire protégée (AP)



## Répartition des superficies d'aires protégées du Grand Montréal



Source : MDDEFP, *Registre des aires protégées au 31 décembre 2010, compilation spéciale*.  
Traitement : CMM, 2013.

NOTES

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, dont Montréal, Laval et Longueuil. Elle compte, en 2013, 3,8 millions d'habitants répartis sur une superficie de plus de 4 360 kilomètres carrés.



Communauté métropolitaine  
de Montréal

# Connaissez-vous votre Grand Montréal?

Connaissez-vous  
votre Grand Montréal?



D É C R I R E • C O M P A R E R • C O M P R E N D R E

La Communauté métropolitaine de Montréal  
vous invite à découvrir l'**Observatoire Grand Montréal**

Un outil interactif sur Internet pour mieux connaître  
votre région et ses 82 municipalités.

[observatoire.cmm.qc.ca](http://observatoire.cmm.qc.ca)



Communauté métropolitaine  
de Montréal

Observatoire  
Grand Montréal

[www.cmm.qc.ca](http://www.cmm.qc.ca)

Communauté métropolitaine de Montréal  
1002, rue Sherbrooke Ouest, bureau 2400  
Montréal (Québec) H3A 3L6