


SUIVI DU PMAD ÉDITION 2021

DANS CE NUMÉRO

Présentation d'indicateurs de suivi en lien avec :

- Le développement urbain en aires TOD et hors aires TOD
- La zone agricole métropolitaine
- Le transport collectif et actif
- La protection des milieux naturels et la mise en valeur de la Trame verte et bleue





Pour télécharger ce numéro des
Cahiers métropolitains, visiter la section
« Publications de l'Observatoire » de
l'Observatoire Grand Montréal de la CMM.

[http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/
observatoire-grand-montreal](http://cmm.qc.ca/donnees-et-territoire/observatoire-grand-montreal)

Pour tout renseignement
additionnel, communiquer avec :

Philippe Rivet
Politiques, interventions
et développement. CMM

514 350-2550
philippe.rivet@cmm.qc.ca

ISSN 1925-2072

Dépôt légal : 2021
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

TABLE DES MATIÈRES

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	4
INTRODUCTION	6
Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du Grand Montréal.....	6
Le PMAD, la crise de la COVID-19 et la crise climatique.....	8
Le Suivi du PMAD, édition 2021	9
L'Agora métropolitaine et le Plan d'action du PMAD 2019-2023	9
ORIENTATION 1 DU PMAD : DES MILIEUX DE VIE DURABLES	10
Sommaire du suivi	11
Optimiser le développement urbain en aires TOD.....	13
Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD.....	23
Favoriser une occupation optimale de la zone agricole	35
ORIENTATION 2 DU PMAD : DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS	40
Sommaire du suivi	41
Hausser la part modale des déplacements effectués en transport collectif.....	42
Optimiser le réseau routier.....	48
Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine.....	53
ORIENTATION 3 DU PMAD : UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR	62
Sommaire du suivi	63
Protéger les milieux naturels du Grand Montréal.....	64
Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables du Grand Montréal.....	76
Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques.....	80
HARMONISATION ENTRE LES OUTILS DE PLANIFICATION RÉGIONAUX ET LOCAUX ET LE PMAD	86

ENCADRÉS

Encadré 1 — Le rayonnement national et international du PMAD.....	7
Encadré 2 — La planification intégrée des aires TOD.....	20
Encadré 3 — Les aires TOD, la mixité sociale et le logement social et abordable	22
Encadré 4 — La densité urbaine et la propagation de la COVID-19	29
Encadré 5 — La complémentarité entre la planification métropolitaine et périmétropolitaine.....	31
Encadré 6 — Le centre-ville de Montréal et la crise sanitaire	33
Encadré 7 — La sécurité alimentaire et le développement des secteurs de la production, de la transformation et de la distribution du bioalimentaire sur le territoire métropolitain.....	37
Encadré 8 — Les pressions de l'urbanisation sur la zone agricole protégée.....	38
Encadré 9 — Le Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole	39
Encadré 10 — Les orientations et les attentes de la CMM pour le futur plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM	44
Encadré 11 — La COVID-19 et l'achalandage du transport collectif.....	47
Encadré 12 — Le transport et les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le Grand Montréal	50
Encadré 13 — Mise en place d'ententes aménagement-transport collectif avec les municipalités du pourtour de la CMM	52
Encadré 14 — La COVID-19 et la mobilité active.....	58
Encadré 15 — De nouveaux outils pour favoriser les initiatives municipales de conservation des milieux naturels	70
Encadré 16 — La stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne	75
Encadré 17 — La gestion des inondations et la mise en place du bureau de projet de gestion des risques d'inondation (BPGRI) de la CMM	79
Encadré 18 — Le patrimoine bâti du Grand Montréal.....	84

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Créée en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal. Ses principaux champs d'intervention sont le développement économique, l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le logement social et les équipements à caractère métropolitain.

Le territoire du Grand Montréal coïncide, à quelques exceptions près, avec celui de la région métropolitaine de recensement (RMR) tel que délimité par Statistique Canada. Il est caractérisé par la continuité de son milieu bâti et par l'intensité des déplacements et des échanges entre les différents secteurs qui le composent. Le Grand Montréal constitue un milieu de vie pour 4,1 M d'habitants qui y demeurent, y travaillent, y étudient et s'y divertissent.

Le territoire du Grand Montréal regroupe 82 municipalités réparties en cinq secteurs géographiques : l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud.

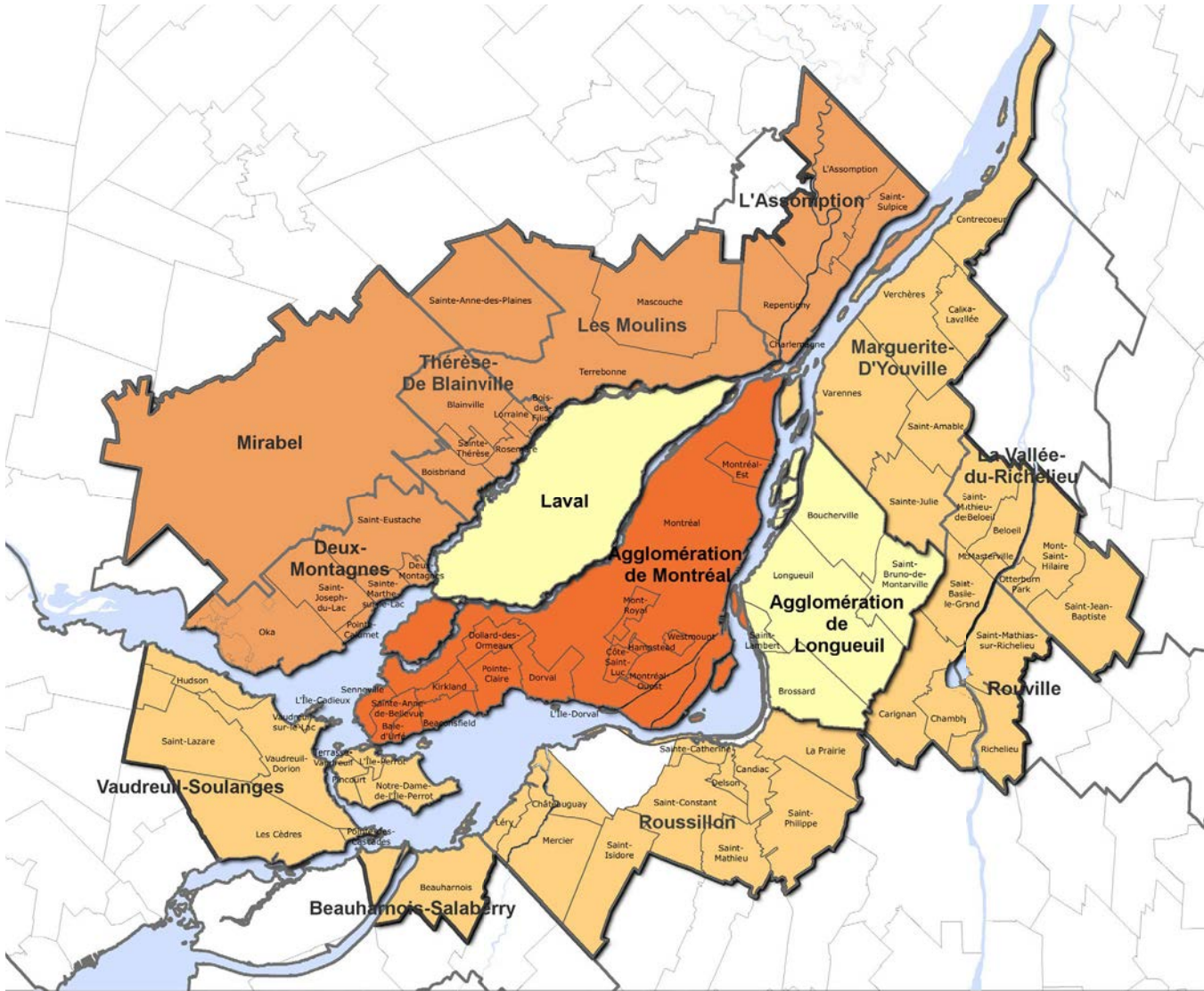
Dans les couronnes Nord et Sud, toutes les municipalités, à l'exception de Mirabel, font également partie d'une municipalité régionale de comté (MRC) comprise, en tout ou en partie, sur le territoire du Grand Montréal. Dans le cas de Mirabel, il s'agit, comme Laval, d'une municipalité exerçant certaines compétences de MRC.

Dans la couronne Nord, on retrouve les MRC de Les Moulins et de Thérèse-De Blainville, ainsi qu'une partie des MRC de L'Assomption et de Deux-Montagnes. Dans la couronne Sud, on retrouve les MRC de Marguerite-D'Youville et de Roussillon, ainsi qu'une partie des MRC de Beauharnois-Salaberry, de La Vallée-du-Richelieu, de Vaudreuil-Soulanges et de Rouville.



CARTE 1

LE GRAND MONTRÉAL, SES CINQ SECTEURS GÉOGRAPHIQUES, SES MRC ET SES 82 MUNICIPALITÉS



Source : CMM, 2020.



INTRODUCTION

LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU GRAND MONTRÉAL

Adopté le 8 décembre 2011 par le conseil de la Communauté, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal est entré en vigueur le 12 mars 2012, à la suite d'une importante consultation publique et de l'avis favorable du gouvernement du Québec.

Le PMAD agit sur les éléments permettant de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et plus compétitive dans une perspective de développement durable. Il souligne notamment l'importance d'une saine gestion de l'urbanisation, d'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. 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 la planification métropolitaine, régionale et locale, des mécanismes pour assurer la conformité et l'harmonisation des outils de planification sont prévus par la législation québécoise. Ainsi, le conseil d'une MRC ou d'une agglomération dont le territoire est en tout ou en partie compris dans celui de la Communauté se devait d'adopter 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 devaient à leur tour arrimer leurs plans et règlements d'urbanisme aux modifications apportées au SAD en vigueur sur leur territoire.



ENCADRÉ 1

LE RAYONNEMENT NATIONAL ET INTERNATIONAL DU PMAD

Avec l'élaboration et l'adoption du PMAD, la Communauté métropolitaine de Montréal a remporté plusieurs distinctions, dont :

- le Prix d'excellence en urbanisme, décerné par l'Institut canadien des urbanistes (ICU);
- un prix Distinction de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR);
- le Prix Jean-Paul-L'Allier, accordé par l'Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) aux élu(e)s des 82 municipalités formant la Communauté pour l'adoption d'une vision commune du développement et de l'aménagement de la grande métropole du Québec.

L'entrée en vigueur du PMAD a aussi été l'occasion, pour la CMM, de faire la promotion, sur la scène internationale, de l'importance de la planification et de l'aménagement à l'échelle des aires métropolitaines. À cet égard, en octobre 2015, la CMM a organisé, sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies (ONU), la Conférence thématique

de Montréal sur les aires métropolitaines. Cette conférence a été la première réunion d'envergure internationale à se tenir au Québec et au Canada sur le thème de l'urbain depuis Habitat I, qui s'était déroulée à Vancouver en 1976.

Au terme de la conférence, la Déclaration de Montréal sur les aires métropolitaines a été adoptée, mettant l'emphase sur l'importance de la coopération métropolitaine pour relever les défis de l'urbanisation mondiale. Adopté en 2016 à Quito dans le cadre d'Habitat III, le Nouvel agenda urbain, qui guidera les gouvernements nationaux dans leur politique urbaine pour les vingt prochaines années, a fait écho à la Déclaration de Montréal sur les aires métropolitaines en reconnaissant notamment le rôle clé des aires métropolitaines pour un développement durable.



LE PMAD, LA CRISE DE LA COVID-19 ET LA CRISE CLIMATIQUE

La crise sanitaire engendrée par la COVID-19, déclarée comme pandémie par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) le 11 mars 2020, a un impact sur différentes dynamiques liées à l'aménagement et au développement de la région métropolitaine. Cette crise a notamment provoqué des fluctuations sur le marché de l'immobilier résidentiel, une chute marquée de l'achalandage du transport collectif et une transformation des habitudes de déplacements – avec la mise en place de mesures de confinement, de télétravail et de télé-étude. Cette crise a également mis en lumière les défis pour les villes appartenant à une grande région métropolitaine d'assurer une meilleure résilience face aux épidémies et aux pandémies.

Toutefois, en termes d'orientation et d'objectif, la planification proposée par le PMAD a su démontrer toute sa pertinence, même en contexte de crise sanitaire. La protection et la mise en valeur d'une Trame verte et bleue, la mise en place d'infrastructures qui favorisent la mobilité durable, la mise en place de mécanismes favorisant l'autonomie alimentaire sont toutes des interventions privilégiées par le PMAD qui conserveront leur pertinence au cours des prochaines années et qui favoriseront la résilience face aux épidémies émergentes.

La densification intelligente du territoire, telle que visée par le PMAD, qui favorise la mixité sociale et fonctionnelle, le verdissement et le transport actif et collectif, s'avère également une approche incontournable dans un contexte de lutte et d'adaptation aux changements climatiques.

À cet égard, en 2018, citant les conclusions d'une étude du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) constatant l'urgence de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de déployer des mesures d'adaptation aux changements climatiques, le conseil de la CMM a adopté une [résolution](#) visant à reconnaître 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 degré Celsius le réchauffement planétaire tel que révélé par le GIEC.

Le conseil engageait la CMM à poursuivre la mise en œuvre du PMAD dans le cadre de son Plan d'action 2019-2023, permettant ainsi d'accélérer le déploiement d'initiatives visant la transition énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques.



LE SUIVI DU PMAD

ÉDITION 2021

Ce numéro des *Cahiers métropolitains* intitulé *Suivi du PMAD, édition 2021* fait partie des principaux outils de suivi de l'atteinte des objectifs du PMAD. Il fait suite au *Suivi du PMAD, 2012-2018*, diffusé dans le cadre de l'Agora métropolitaine 2018, au *Rapport de monitoring du PMAD, édition 2015*, diffusé dans le cadre de l'Agora métropolitaine 2015 et au *Bilan 2013 de la mise en œuvre du PMAD*, publié dans le cadre de l'Agora métropolitaine 2013.

Ce cahier a pour objectif de fournir un suivi sur :

- 1 l'atteinte des cibles et des objectifs des trois grandes orientations du PMAD;
- 2 certaines des principales initiatives mises sur pied par la Communauté afin d'appuyer la mise en œuvre du PMAD;
- 3 l'état d'avancement de l'harmonisation entre les outils de planification régionale et locale et le PMAD.

Ces trois éléments de suivi sont interreliés, puisque la mise en œuvre du PMAD par des actions concrètes ainsi que la concordance entre les plans régionaux et municipaux et le PMAD sont deux leviers essentiels à l'atteinte des objectifs et des cibles du plan. Pour certains objectifs du PMAD, le suivi est assuré grâce à des indicateurs quantitatifs, alors que pour d'autres, qui portent sur l'harmonisation entre les outils de planification, il est assuré indirectement par le suivi de la concordance entre les outils de planification régionale et locale et le PMAD (p.70 à 73).

Enfin, ce cahier permettra d'alimenter les réflexions et les échanges dans le cadre de la prochaine Agora métropolitaine et aidera à déterminer les pistes d'action à poursuivre au cours des prochaines années.

L'AGORA MÉTROPOLITAINE ET LE PLAN D'ACTION DU PMAD 2019-2023

En plus des publications sur le suivi du PMAD, l'un des principaux outils de suivi du PMAD est l'Agora métropolitaine, un événement organisé par la CMM regroupant les élus et les citoyens qui permet aux parties prenantes de s'informer, d'échanger, de débattre et de proposer des idées quant à la mise en œuvre du PMAD. Les trois premières éditions de l'Agora métropolitaine ont eu lieu en 2013, 2015 et 2018 et ont attiré chaque fois plus de 600 participants provenant de tous

les secteurs géographiques du Grand Montréal. La quatrième édition de l'Agora se tiendra au cours de l'année 2021. Au terme de l'Agora métropolitaine 2018, un rapport a été produit par la commission de l'aménagement de la CMM afin d'alimenter le [Plan d'action du PMAD 2019-2023](#). Ce plan d'action identifie les principales actions à réaliser pour assurer la mise en œuvre du PMAD dans les cinq prochaines années.



ORIENTATION 1

DU PMAD

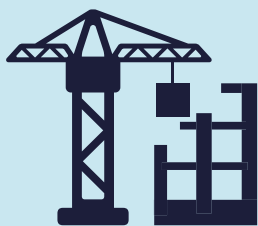
DES MILIEUX DE VIE DURABLES

En matière d'aménagement, le PMAD cherche à promouvoir le développement de milieux de vie de qualité. L'aménagement du territoire s'appuyant sur les principes du développement durable implique, au premier chef, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins de développement. Dans cette perspective, le PMAD détermine le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée, pour répondre aux transformations sociodémographiques appréhendées et pour accueillir les emplois qui seront créés d'ici 2031. Le PMAD souhaite également favoriser la mise en valeur de la zone agricole protégée, qui couvre plus de la moitié du territoire terrestre de la région.



ORIENTATION 1 : DES MILIEUX DE VIE DURABLES

SOMMAIRE DU SUIVI



CIBLE CLÉ

Orienter
40 % voire
60 % de la
croissance des
ménages dans
les aires TOD
D'ICI 2031

BILAN

De 2011 à 2019, **41,3 %** des logements ont été construits dans les aires TOD



CIBLE CLÉ

Augmenter
de **6 %** la
superficie des
terres cultivées
D'ICI 2031

BILAN

De 2012 à 2018, la croissance de la superficie des terres en culture a été approximativement de **1,5 %**





AUTRES CONSTATS

Développement en aires TOD

- Densification des aires TOD dans les cinq secteurs de la région
- Les appartements en copropriété ou en mode locatif représentent 95 % des nouveaux logements construits en aires TOD
- Près des trois quarts des aires TOD atteignent maintenant leur seuil minimal de densité
- Les seuils minimaux de densité demeurent plus difficile à atteindre dans les aires TOD situées hors des quartiers centraux de Montréal
- Planification de 45 projets novateurs appuyée par le Programme d'aide financière à la conception des aires TOD



Développement hors TOD

- La densification du périmètre d'urbanisation se poursuit également à l'extérieur des aires TOD
- Les logements à plus forte densité viennent diversifier l'offre d'habitation dans les couronnes de la région
- Les seuils minimaux de densité hors TOD sont maintenant atteints, voire surpassés, par presque toutes les MRC du Grand Montréal



Zone agricole

Plusieurs nouvelles initiatives métropolitaines viennent appuyer la protection et la mise en valeur de la zone agricole du Grand Montréal

Pôles économiques

Le nombre d'emplois dans les pôles économiques demeure stable, mais la proportion de l'emploi total dans ces pôles tant à diminuer



ORIENTATION 1 : DES MILIEUX DE VIE DURABLES

Objectif

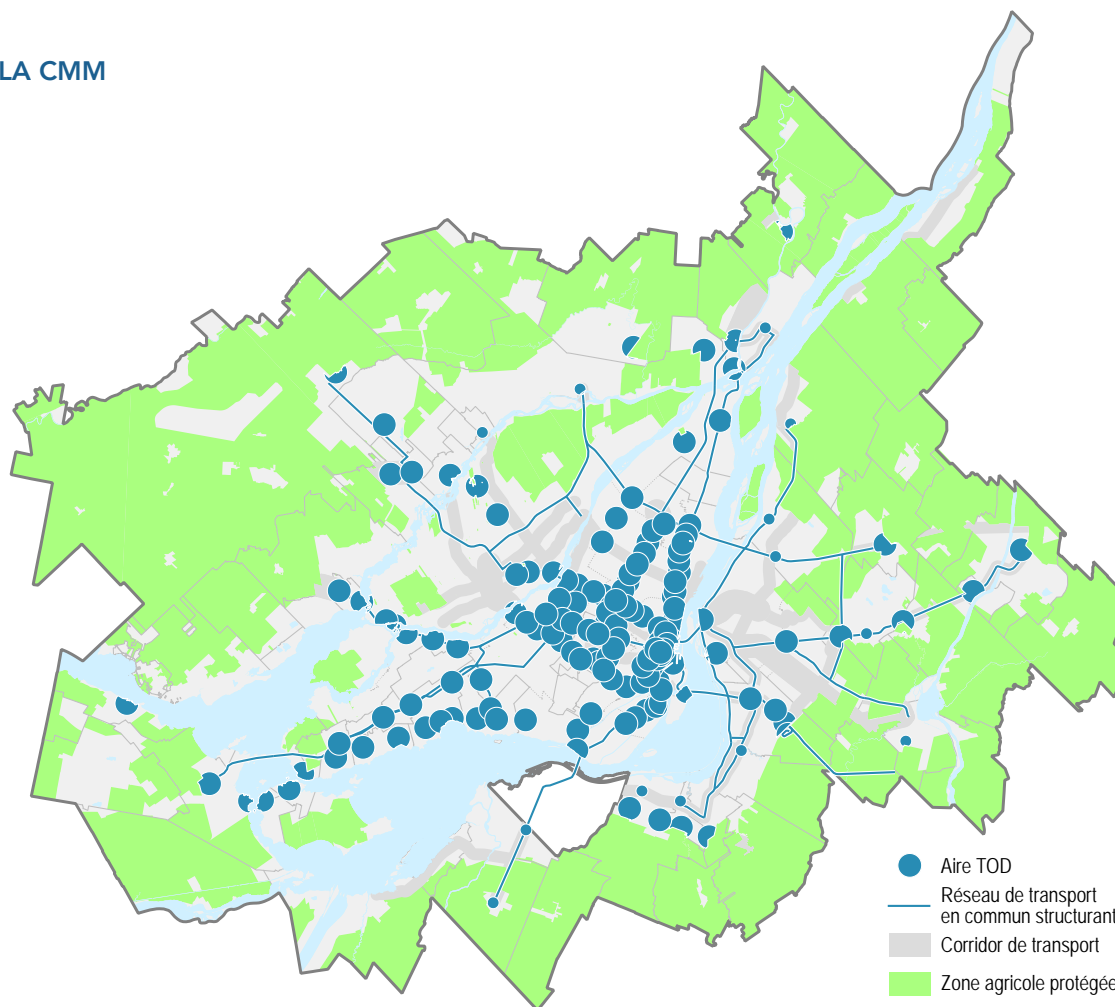
OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN EN AIRES TOD

L'une des grandes contributions du PMAD à la création de milieux de vie durables est le renforcement de la planification intégrée de l'aménagement et du transport en commun. Le PMAD propose d'orienter 40 % et, éventuellement, 60 % de la croissance démographique projetée d'ici 2031 dans les 159 aires TOD (Transit-Oriented Development) de la région, soit à proximité des principaux points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant (RTCMS). Plus précisément, les aires TOD sont les secteurs situés dans un rayon d'un kilomètre autour des stations de métro, de trains de banlieue et du REM et dans les secteurs situés dans un rayon de

500 mètres autour des principaux points d'accès aux services rapides par autobus du RTCMS.

Afin d'optimiser le développement urbain en aires TOD, le PMAD mise sur deux principaux axes : il fixe des seuils de densité minimaux pour chacune des aires TOD, seuils plus élevés que pour le reste du territoire et il oblige les municipalités à réaliser une planification détaillée aménagement/transport de leurs aires TOD. Le PMAD souhaite que ces quartiers soient aménagés de façon à créer des milieux de vie denses et de qualité qui soutiennent le transport collectif, qui favorisent le transport actif et qui offrent une diversité de logements, de lieux d'emploi et de récréation, de commerces et de services.

CARTE 2 AIRES TOD DE LA CMM



Atteinte, pour la période 2011-2019, de la cible visant à concentrer 40 % de la croissance des ménages dans les aires TOD.

Depuis l'adoption du PMAD en 2011, 41,3 % des nouveaux logements ont été construits à proximité des principaux points d'accès au transport collectif, soit dans l'une des 159 aires TOD de la région. Jusqu'à présent la cible minimale de concentrer 40 % de la croissance des ménages dans les aires TOD pour la période 2011-2031 est donc atteinte. Toutefois, rappelons qu'une cible plus ambitieuse de 60 % avait été fixée, si certains investissements majeurs dans le transport collectif étaient réalisés. C'est notamment le cas avec le développement actuel du Réseau express métropolitain (REM) et le projet de prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal.

À l'échelle des cinq secteurs géographiques de la CMM, 75,3 % des logements construits dans l'agglomération de Montréal entre 2011 et 2019 sont situés dans une aire TOD, contre 21,9 % dans l'agglomération de Longueuil, 19,3 % dans la couronne Sud, 17 % dans la couronne Nord et 14,8 % à Laval. Ces proportions varient notamment en fonction de la répartition des aires TOD sur le territoire métropolitain : parmi les 159 aires TOD de la région, 106 (67 %) sont situées dans l'agglomération de Montréal, 20 (13 %) dans la couronne Sud, 15 (9 %) dans la couronne Nord, 11 (7 %) dans l'agglomération de Longueuil et 7 (4 %) à Laval.

FIGURE 1
PART DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2011 ET 2019 QUI SONT SITUÉS DANS LES AIRES TOD, CMM ET SES CINQ SECTEURS

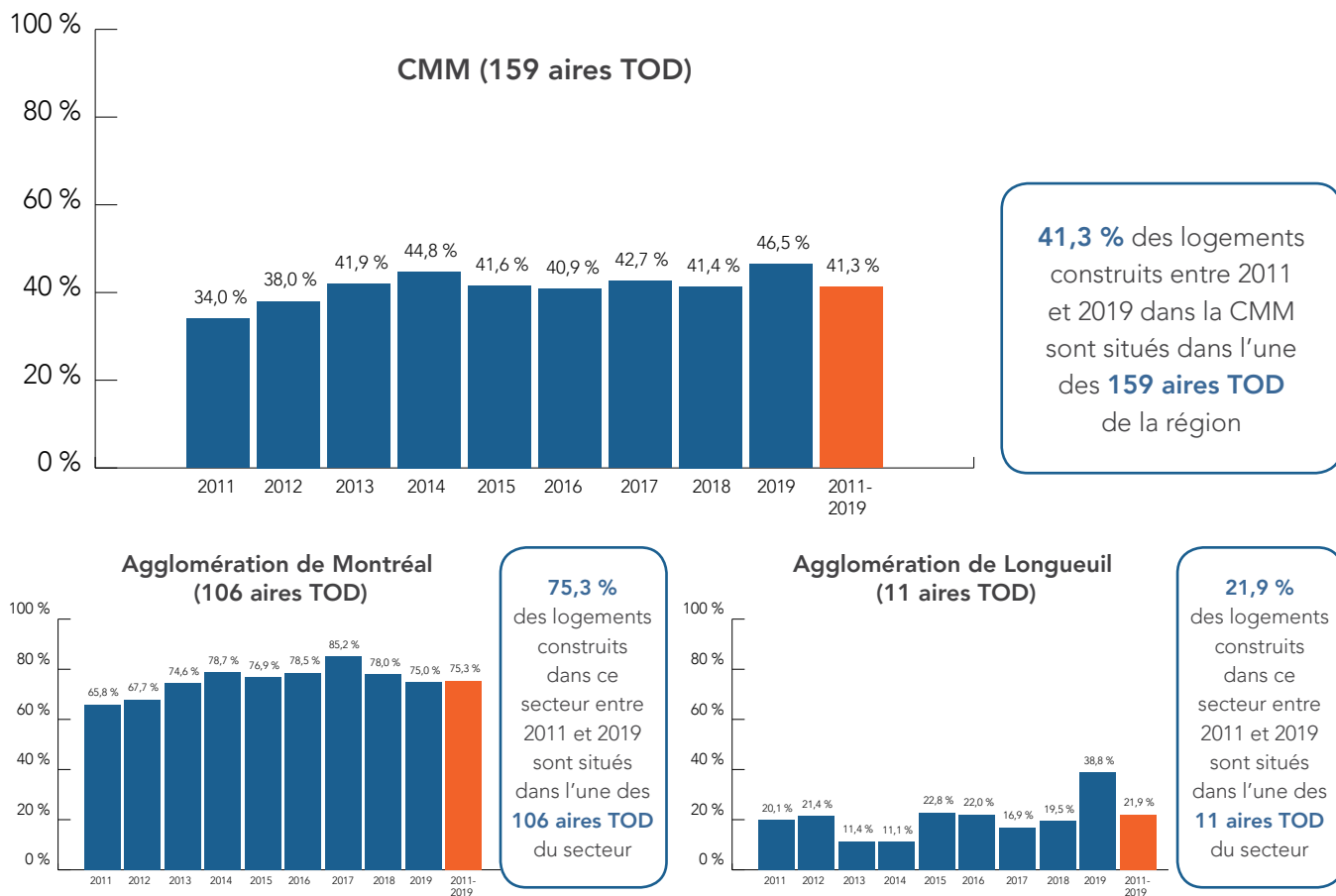
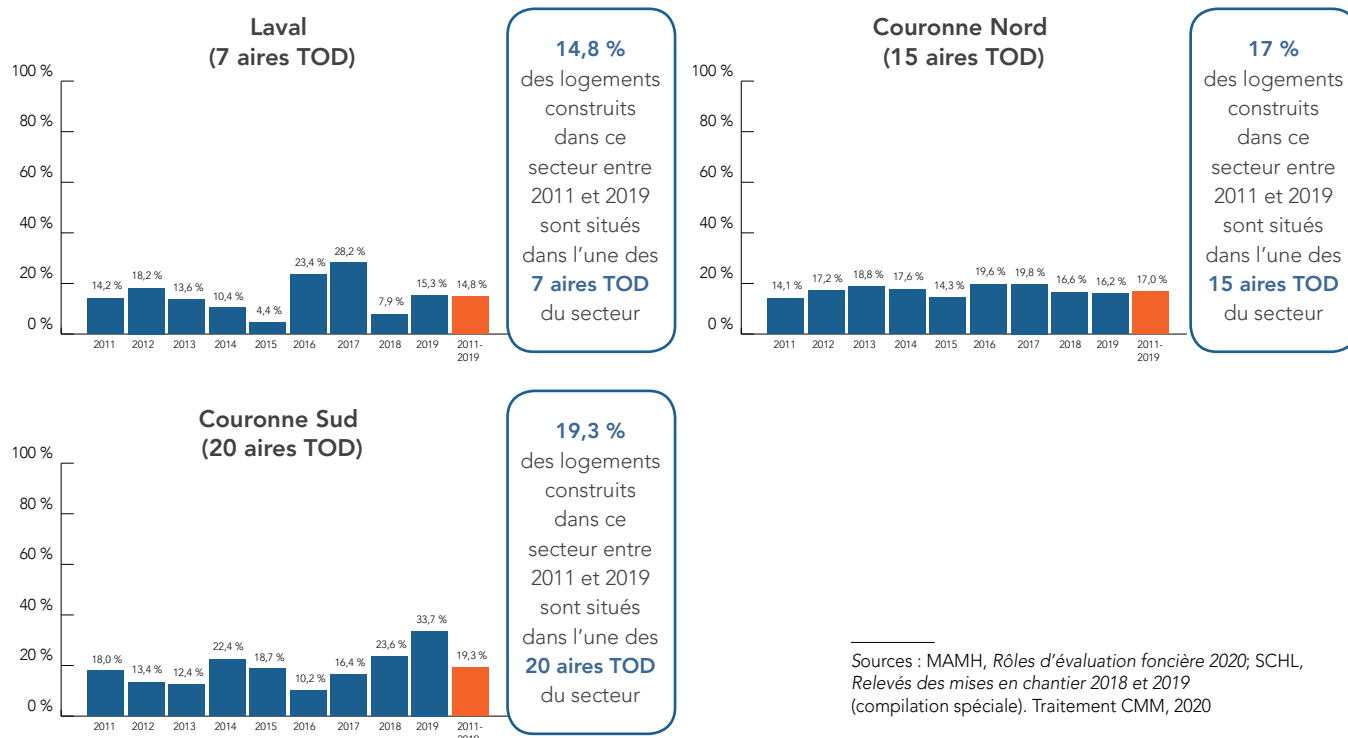


FIGURE 1 (SUITE)
PART DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2011 ET 2019 QUI SONT SITUÉS DANS LES AIRES TOD, CMM ET SES CINQ SECTEURS

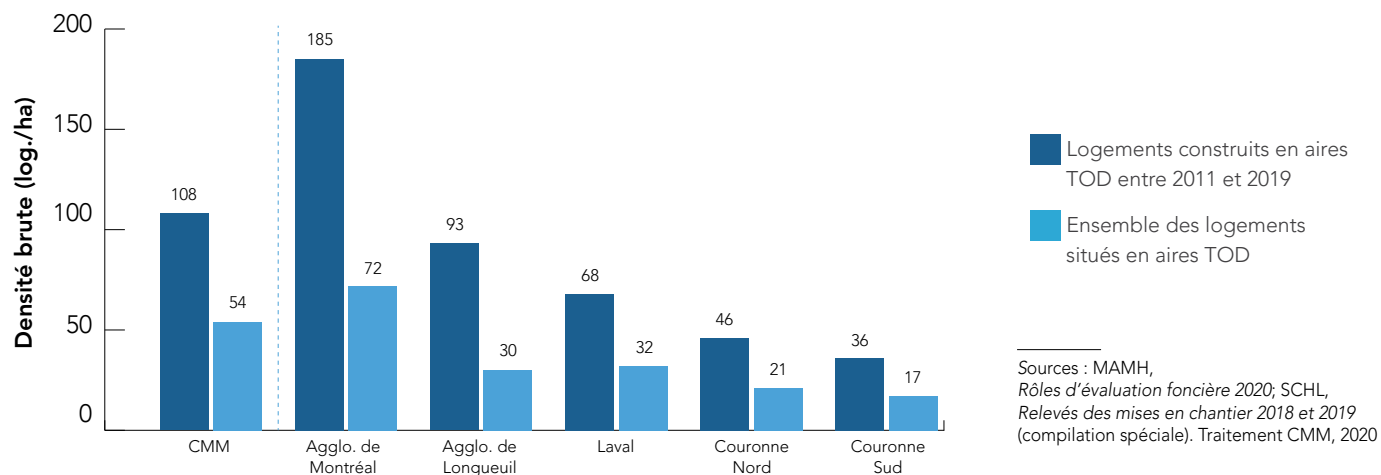


Une densification des aires TOD dans les cinq secteurs de la région

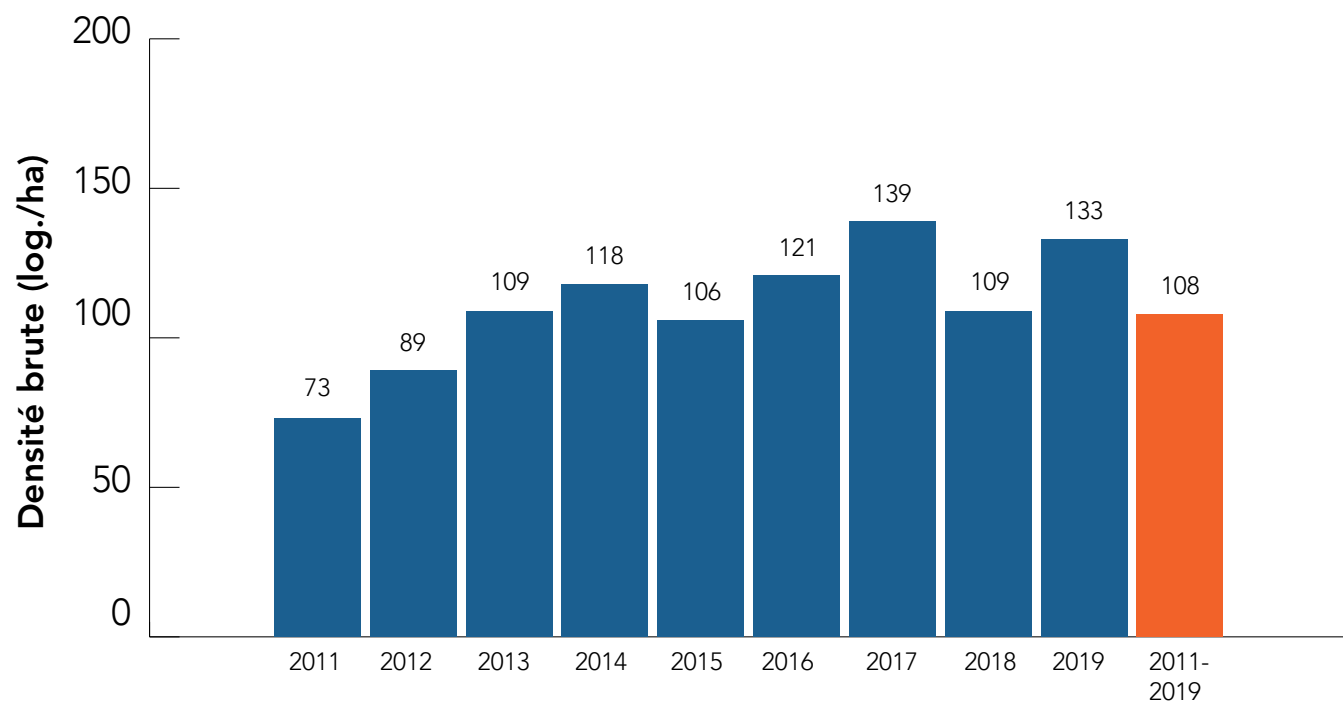
Les aires TOD du Grand Montréal connaissent aujourd'hui une densification de leur cadre bâti résidentiel. Alors que la densité brute de l'ensemble des logements en aires TOD, sans égard à la période de construction, est de 54 logements à l'hectare, la densité brute des nouveaux logements construits dans les aires TOD de 2011 à 2019 se chiffre à 108 logements à l'hectare.

Cette densification résidentielle en aires TOD s'observe dans les cinq grands secteurs géographiques de la région, où la densité de l'ensemble des logements construits depuis 2011 dans les aires TOD est au moins deux fois plus élevée que la densité globale de l'ensemble des logements en aires TOD, sans égard à la période de construction.



FIGURE 2**DENSITÉ RÉSIDENIELLE BRUTE DANS LES AIRES TOD, EN FONCTION DE L'ENSEMBLE DES LOGEMENTS ET DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2011 ET 2019, CMM ET SES CINQ SECTEURS GÉOGRAPHIQUES**

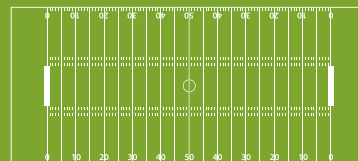
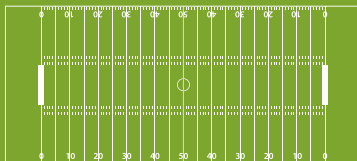
La densité brute des nouveaux logements en aires TOD a augmenté année après année entre 2011 et 2014 et a dépassé les 130 logements à l'hectare en 2017 et 2019.

FIGURE 3**DENSITÉ RÉSIDENIELLE BRUTE DANS LES AIRES TOD EN FONCTION DE L'ANNÉE DE CONSTRUCTION DES LOGEMENTS, CMM**

Sources : MAMH, Rôles d'évaluation foncière 2020; SCHL, Relevés des mises en chantier 2018 et 2019 (compilation spéciale). Traitement CMM, 2020.

QUE
REPRÉSENTE
1 HECTARE ?

1 HECTARE
2 TERRAINS
DE FOOTBALL
AMÉRICAIN



Les appartements en copropriété ou en mode locatif représentent 95 % des nouveaux logements construits en aires TOD

La densification qui s'opère actuellement dans les aires TOD de la région est notamment le reflet de la typologie des nouveaux logements mis en chantier. Entre 2016 et 2019, période pour laquelle les données sont disponibles, 95 % des logements mis en chantier dans les aires TOD de la région étaient des logements en appartements — 52,6 % des logements en copropriété et 42,4 % des appartements en mode locatif, qui inclut à la fois des logements locatifs traditionnels, des logements en résidences pour personnes âgées et des logements en coopérative ou OBNL d'habitation. Les maisons jumelées ou en rangée ainsi que les maisons individuelles ne représentent pour leur part que respectivement 3,1 % et 1,7 % des mises en chantier résidentielles

dans les aires TOD. Parmi les cinq grands secteurs géographiques de la région, la proportion des nouveaux logements qui sont des appartements, tant en copropriété qu'en mode locatif, varie entre 97 % pour les aires TOD de l'agglomération de Montréal et 86 %, pour les aires TOD de la couronne Sud. Au cours des dernières années, le mode locatif a connu une forte croissance, qui se reflète sur la proportion de ce type de logements construits dans les aires TOD. Cette proportion est particulièrement élevée dans les couronnes Nord et Sud où environ les deux tiers de tous les logements mis en chantier entre 2016 et 2019 sont en mode locatif.

FIGURE 4

PROPORTION DES LOGEMENTS MIS EN CHANTIER DANS LES AIRES TOD ENTRE 2016 ET 2019 SELON LEUR TYPOLOGIE, CMM ET SES CINQ SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

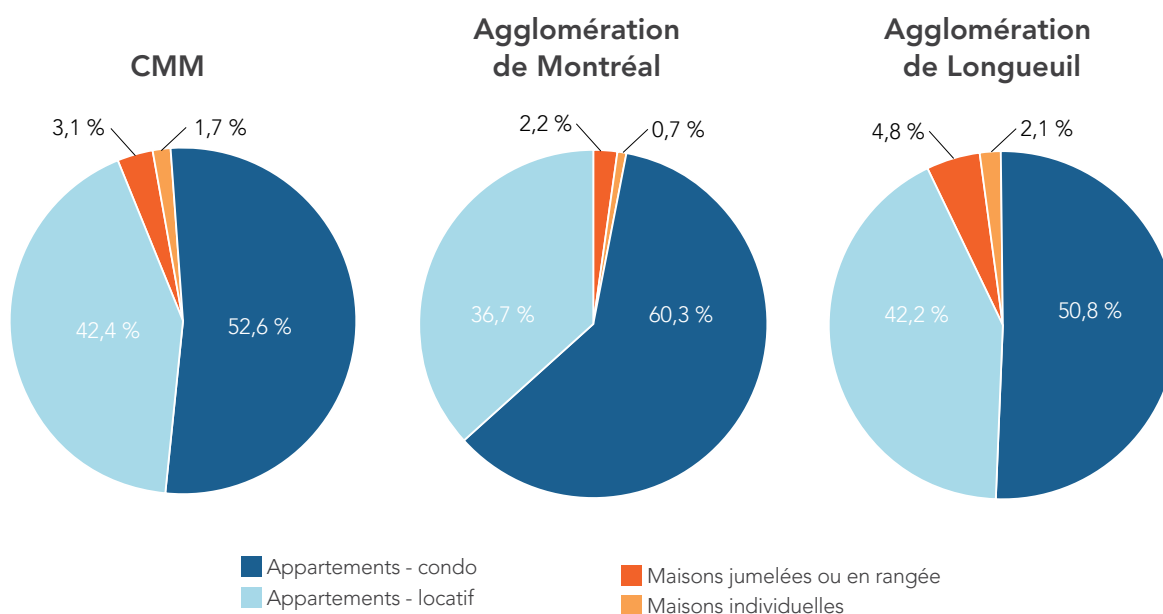
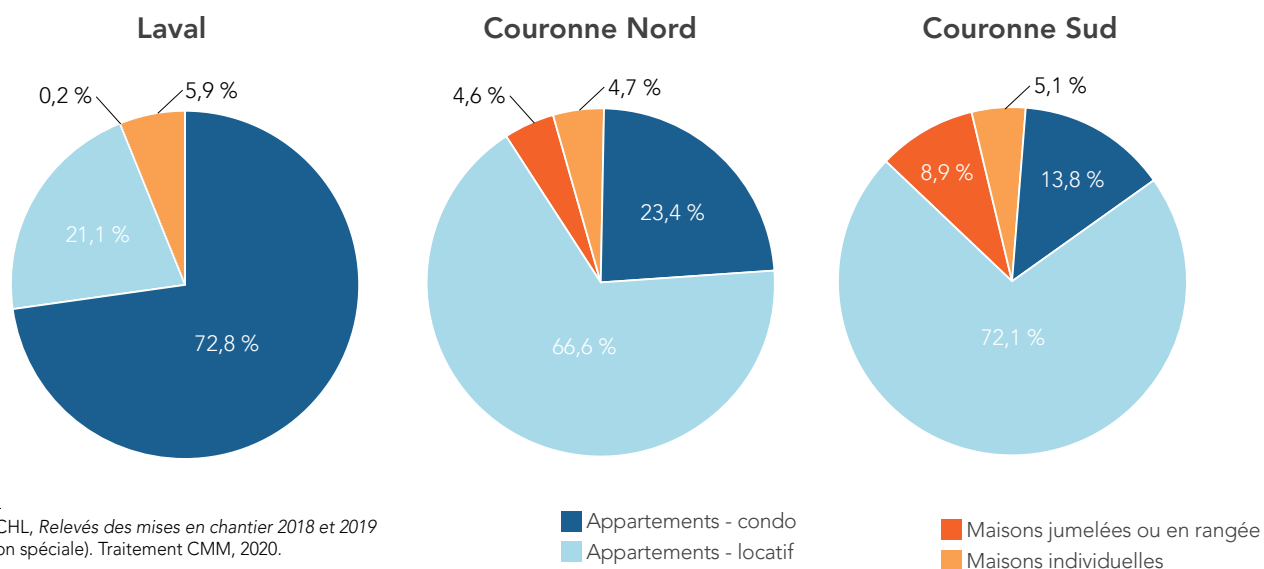


FIGURE 4 (SUITE)



Malgré la densification, l'atteinte des seuils minimaux de densité demeure un défi pour plusieurs aires TOD plus périphériques

Pour la période 2011-2031, le PMAD établit des seuils minimaux de densité résidentielle brute pour les aires TOD, en tenant compte du tableau de référence ci-dessous :

	Métro ou SLR (REM)	Train de banlieue	Tramway ou bus
Densité	log./ha		
Très élevé	150	110	80
Élevé	110	80	60
Moyen	80	60	40
Faible	60	40	30

De 2011 à 2019, près des trois quarts (73 %) des aires TOD ayant enregistré un nombre significatif de nouveaux logements (plus de 20 logements) ont atteint le seuil de densité minimal prescrit par le PMAD (carte 3). À noter que la plupart des municipalités de la région n'ont pu rendre leurs plans et règlements d'urbanisme conformes au PMAD avant 2016 (voir p.88), ce qui peut expliquer le délai avant l'atteinte des seuils minimaux de densité.

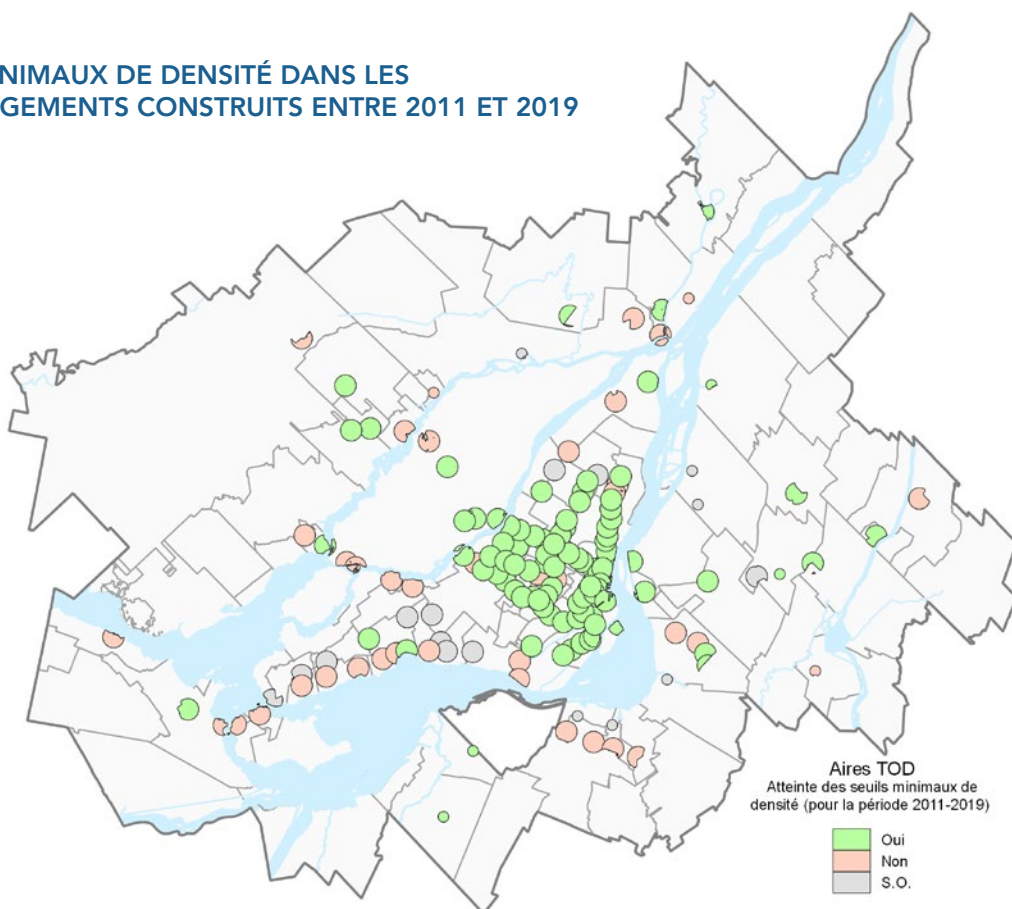
Dans l'agglomération de Montréal, 79 des 96 aires TOD (82 %) où plus de 20 logements ont

été construits entre 2011 et 2019 ont atteint leur seuil de densité résidentielle. Les aires TOD de l'île de Montréal qui n'ont pas encore atteint leur seuil de densité se trouvent principalement dans l'ouest de l'île, à proximité des gares de train de banlieue. Dans l'agglomération de Longueuil, c'est le cas de 6 aires TOD sur 8 (75 %), alors que c'est le cas de 4 aires TOD sur 7 à Laval (57 %), 7 aires TOD sur 14 dans la couronne Nord (50 %) et 7 aires TOD sur 17 dans la couronne Sud (41 %).

De façon générale, on constate que les seuils de densité sont plus difficiles à atteindre dans les aires TOD situées autour des gares de trains de banlieue. Toutefois, différents projets à plus forte densité et intégrant les principes du TOD sont actuellement en cours de réalisation dans les aires TOD situées à l'extérieur des quartiers centraux de Montréal. C'est notamment le cas des projets TOD aux gares de Candiac et de Sainte-Thérèse, ou des projets TOD aux stations de la Concorde et Cartier, à Laval. Le développement du Réseau express métropolitain (REM) favorisera également la densification aux abords de ces gares au cours des prochaines années.

CARTE 3

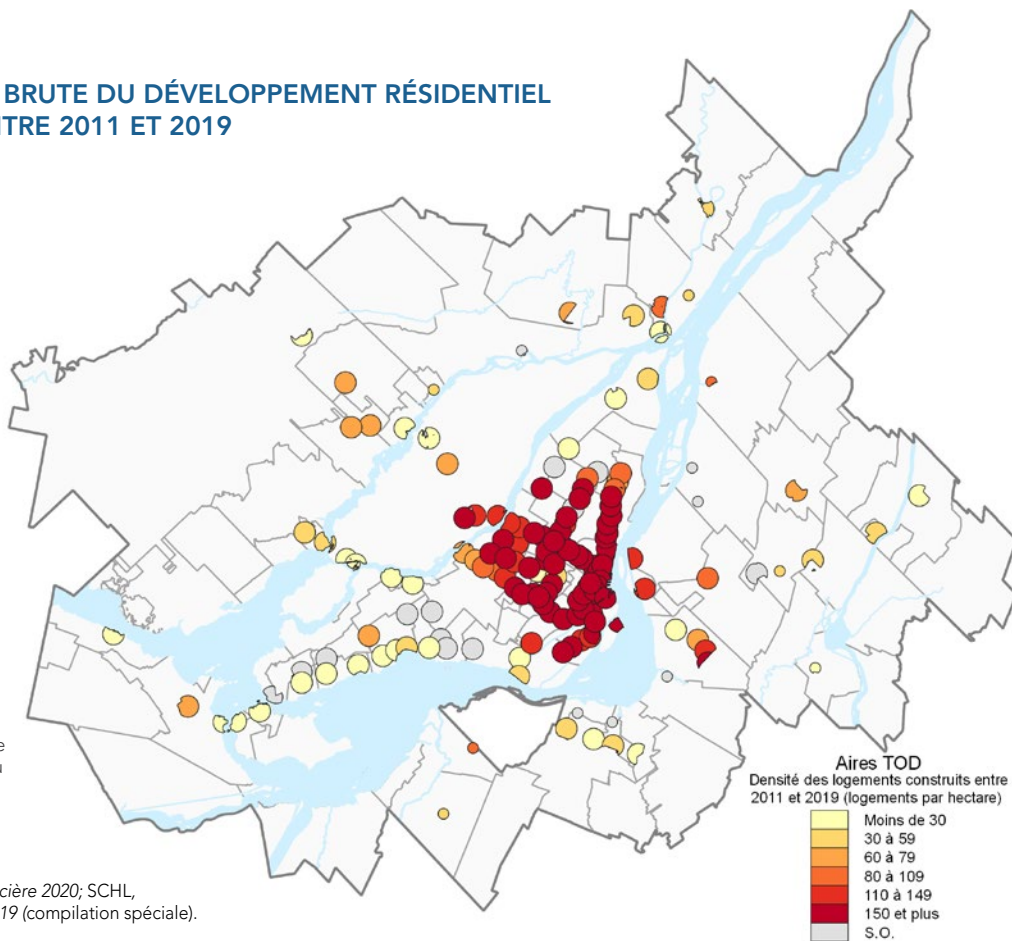
ATTEINTE DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ DANS LES AIRES TOD POUR LES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2011 ET 2019



Source : CMM, 2020.

CARTE 4

DENSITÉ RÉSIDENTIELLE BRUTE DU DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL DANS LES AIRES TOD ENTRE 2011 ET 2019



Note : Les aires TOD classifiées comme sans objet (S.O.) sont des aires TOD où moins de 20 nouveaux logements ont été enregistrés entre 2011 et 2019.

Sources : MAMH, *Rôles d'évaluation foncière 2020*; SCHL, *Relevés des mises en chantier 2018 et 2019 (compilation spéciale)*.
Traitement CMM, 2020.

ENCADRÉ 2

LA PLANIFICATION INTÉGRÉE DES AIRES TOD

45

projets novateurs TOD financés dans le cadre du Programme d'aide financière à la conception des aires TOD depuis 2013

En plus de fixer des seuils minimaux de densité en aires TOD et d'énoncer l'objectif d'y concentrer 40 %, voire 60 % de la croissance des ménages d'ici 2031, le PMAD demande également aux municipalités de la CMM qu'elles réalisent une planification détaillée aménagement/transport pour leurs aires TOD respectives. Cet exercice de planification vise à développer des quartiers complets, qui favorisent la mobilité durable, mais également la mixité sociale et fonctionnelle, la mise en chantier de logements de qualité, accessible et de taille convenable ou le verdissement, par exemple.

Afin d'accompagner les municipalités et d'accélérer la réalisation des planifications détaillées, la CMM a mis en place un Programme d'aide financière à la planification et à la conception de projets novateurs dans les aires TOD. Ce programme est actuellement à sa 3^e phase.

PHASE 1 :

Dans le cadre de la phase 1, amorcée en 2013, 1,7 M\$ a été investi dans le financement de 17 projets novateurs TOD, répartis au sein de 14 villes du Grand Montréal.

PHASE 2 :

La phase 2 du programme a été lancée en 2018. Au total, 18 initiatives dans 13 municipalités ont été retenues à la suite d'un appel à projets. Le financement de ces projets représente, pour la CMM, un investissement de 1,8 M\$ à même son Fonds de développement métropolitain. Cette phase a permis de doubler le nombre de projets financés grâce au Programme d'aide financière à la conception de l'aménagement des aires TOD depuis sa création, celui-ci passant de 17 à 35.

PHASE 3 :

Pour les années 2020 à 2022, la CMM consacra une somme de 1 M\$ à même son Fonds de développement métropolitain pour soutenir la conception de nouveaux projets novateurs TOD. Pour cette phase, 10 nouveaux projets ont été sélectionnés au cours de l'automne 2020.

Pour plus de détails sur les projets novateurs TOD, consultez :

- [Programme d'aide financière à la conception des aires TOD](#)
- [Guide d'aménagement pour les aires de TOD](#)
- [Rapport d'activités des projets novateurs TOD 2015-2016](#)



TABLEAU 1

LISTE DES PROJETS NOVATEURS TOD, PHASE I, II ET III

Phase	Secteur	Municipalité	Nom de l'aire TOD	Nom du projet	Année de réalisation de l'étude
Phase I	Agglo. de Longueuil	Brossard	Panama	Études visant l'optimisation des potentiels de développement	2016
Phase I	Agglo. de Longueuil	Longueuil	Saint-Hubert	Planification intégrée du quartier TOD de la gare	2016
Phase I	Agglo. de Longueuil	Saint-Bruno-de-Montarville	Saint-Bruno	Analyse pour une relocalisation de la gare	2016
Phase I	Agglo. de Montréal	Montréal	Namur	Planification détaillée de l'aire TOD de la station	2016
Phase I	Agglo. de Montréal	Montréal	L'Assomption	Étude du concept de « Workforce Housing » dans l'aire TOD de la station de métro	2016
Phase I	Agglo. de Montréal	Montréal	Anjou	Étude sur la gestion des stationnements des futures stations Anjou et Langelier	2017
Phase I	Couronne Nord	Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	Planification détaillée de l'aire TOD de la gare	2016
Phase I	Couronne Nord	Mascouche	Mascouche	Étude de design pour l'aménagement d'une place publique et l'identité du secteur de la gare et étude pour le développement des terrains vacants et à redévelopper	2017
Phase I	Couronne Nord	Repentigny	Repentigny	Planification détaillée de l'aire TOD de la gare	2016
Phase I	Couronne Nord	Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	Concept d'aménagement de l'aire TOD de la gare	2016
Phase I	Couronne Sud	Candiac	Candiac	Planification détaillée de l'aire TOD de la gare	2016
Phase I	Couronne Sud	Châteauguay	Châteauguay	Concept d'aménagement de l'aire TOD du stationnement incitatif	2016
Phase I	Couronne Sud	McMasterville	McMasterville	Planification détaillée de l'aire TOD de la gare	2017
Phase I	Couronne Sud	Mont-Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	Planification détaillée de l'aire TOD de la gare	2016
Phase I	Couronne Sud	Sainte-Julie	Sainte-Julie	Étude d'opportunité pour l'aménagement d'un stationnement étagé à proximité du nouveau terminus d'autobus	2016
Phase I	Laval	Laval	Cartier	Étude de design pour la station de métro	2016
Phase I	Laval	Laval	de la Concorde	Étude de design pour la station de métro	2016
Phase II	Agglo. de Longueuil	Brossard	Panama	Étude pour améliorer les accès actifs et en transport collectif à la station	En cours
Phase II	Agglo. de Longueuil	Longueuil	Longueuil	Étude sur les contraintes sonores	2020
Phase II	Agglo. de Longueuil	Longueuil	Longueuil	Optimisation de la desserte en stationnement	En cours
Phase II	Agglo. de Montréal	Montréal	Bois-Franc	Planification détaillée	En cours
Phase II	Agglo. de Montréal	Montréal	Ahuntsic/Chabanel	Planification détaillée	En cours
Phase II	Agglo. de Montréal	Montréal	Correspondance A40	Étude sur la densification industrielle	En cours
Phase II	Agglo. de Montréal	Montréal	du Canal	Étude sur la gestion des matières résiduelles	En cours
Phase II	Agglo. de Montréal	Pointe-Claire	Valois	Guide d'aménagement du domaine public et boîte à outils pour le logement abordable	2020
Phase II	Couronne Nord	Bois-des-Filion	Bois-des-Filion	Analyse des enjeux particuliers de planification dans une perspective d'une offre accrue du transport collectif	En cours
Phase II	Couronne Nord	L'Assomption	L'Assomption	Étude sur les potentiels de développement et de redéveloppement de l'aire TOD	En cours
Phase II	Couronne Nord	Mascouche	Mascouche	Stratégie d'interventions foncières municipales	2020
Phase II	Couronne Sud	Delson Sainte-Catherine Saint-Constant	R-132	Planification aménagement-transport du corridor	En cours
Phase II	Couronne Sud	Hudson	Hudson	Réaménagement et mise en valeur de l'espace public	En cours
Phase II	Couronne Sud	La Prairie	La Prairie	Planification détaillée	En cours
Phase II	Laval	Laval	Montmorency	Planification détaillée	En cours
Phase II	Laval	Laval	Sainte-Rose	Planification détaillée	En cours
Phase II	Laval	Laval	Vimont	Caractérisation du secteur	En cours
Phase III	Agglo. de Longueuil	Brossard	Panama	Planification détaillée	À venir
Phase III	Agglo. de Longueuil	Longueuil	Axe structurant Taschereau	Planification détaillée	À venir
Phase III	Agglo. de Montréal	Montréal	LaSalle	Planification détaillée	À venir
Phase III	Agglo. de Montréal	Montréal	Radisson	Études de besoins et pistes de solutions pour l'aménagement d'une gare intermodale à la station Radisson	À venir
Phase III	Agglo. de Montréal	Montréal	Pie-IX, Viau, Lacordaire et Langelier	Réalisation d'un guide d'aménagement	À venir
Phase III	Couronne Nord	Boisbriand	Boisbriand	Aménagement d'un pôle intermodal dans l'aire TOD	À venir
Phase III	Couronne Nord	Mascouche	Mascouche	Gestion des matières résiduelles notamment pour les multilogements, commerces et industries	À venir
Phase III	Couronne Nord	Mirabel	Mirabel	Guide d'aménagement accompagnant la planification détaillée réalisée	À venir
Phase III	Couronne Sud	Candiac	Candiac	Étude de faisabilité pour une navette 100 % électrique/autonome	À venir
Phase III	Couronne Sud	Vaudreuil-Dorion	Vaudreuil	Étude de circulation et des déplacements actifs	À venir

ENCADRÉ 3

LES AIRES TOD, LA MIXITÉ SOCIALE ET LE LOGEMENT SOCIAL ET ABORDABLE

Le PMAD met en lumière l'importance de tenir compte de la mixité sociale dans le développement des quartiers TOD. Une des mesures permettant de préserver ou de favoriser la mixité sociale est d'encourager la présence de logements sociaux et abordables, qui pourront convenir notamment aux ménages à revenu faible ou modeste.

Selon les données du dernier recensement, les ménages demeurant dans des logements locatifs subventionnés, qui regroupent les logements sociaux et abordables, représentent, selon le secteur géographique, de 1,1 % (couronne Sud) à 5,8 % (agglomération de Montréal) des ménages demeurant en aires TOD.

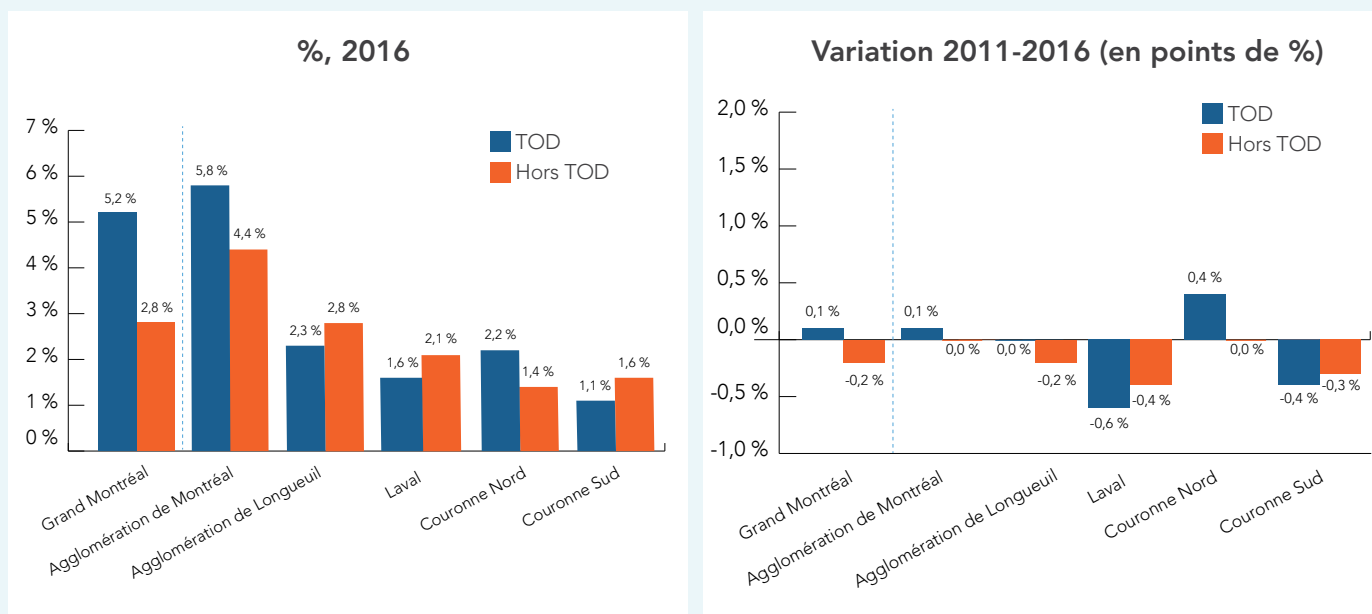
De 2011 à 2016, la proportion de ménages demeurant dans des logements locatifs subventionnés a peu progressé et a même diminué dans les aires TOD de Laval et de la couronne Sud.

La question de la mixité sociale du logement social et abordable est prise en compte dans la planification des projets novateur TOD appuyée par la CMM. Également, dans le cadre de son Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable (PAMLSA), la CMM travaille actuellement à la mise en œuvre d'une stratégie assurant la pérennité et le développement des logements sociaux et abordables dans les aires TOD.

Pour en savoir plus, consultez :

- [Plan d'action métropolitain pour le logement social et abordable](#)
- [Tableau de bord du PAMLSA \(action 7\)](#)
- [Guide d'élaboration d'un règlement municipal visant à améliorer l'offre de logement social, abordable ou familial](#)

FIGURE 5
LOGEMENTS LOCATIFS SUBVENTIONNÉS SUR L'ENSEMBLE DES LOGEMENTS PRIVÉS OCCUPÉS EN AIRES TOD ET HORS AIRES TOD, GRAND MONTRÉAL ET SES CINQ SECTEURS



ORIENTATION 1 : DES MILIEUX DE VIE DURABLES

Objectif

OPTIMISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD

Le PMAD vise l'optimisation du développement urbain dans les aires TOD, mais également dans les secteurs situés à l'extérieur de ces aires où pourraient s'établir jusqu'à 60 % des nouveaux ménages d'ici 2031.

Pour assurer une utilisation optimale du périmètre d'urbanisation métropolitain à l'extérieur des aires TOD, le PMAD demande aux municipalités régionales de comté (MRC) et aux agglomérations de consolider le tissu urbain existant et établi, pour ces mêmes territoires, des seuils minimaux de densité résidentielle.

Cette optimisation de l'espace urbain s'avère cruciale dans un objectif de développement durable de la région, en favorisant notamment la protection des milieux agricoles et naturels du Grand Montréal.

Enfin, le PMAD mise aussi sur une consolidation de ses grands pôles économiques, qui permettra de protéger et de mettre en valeur des acquis en ce qui concerne les infrastructures et les activités économiques majeures, essentielles à la compétitivité du Grand Montréal.



Crédit photo: Vivre en Ville

LA DENSIFICATION « INTELLIGENTE », AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN DURABLE

Partout dans le monde, des régions métropolitaines tendent vers une densification de leur territoire. On parle d'une densification « intelligente », qui favorise la mixité sociale et fonctionnelle, le verdissement et le transport actif et collectif. Les facteurs fondamentaux ayant mené les décideurs et les planificateurs à favoriser la densification au cours des dernières années n'ont pas changé et devraient conserver toute leur pertinence au cours des prochaines années, même si la pandémie de la COVID-19 a mis en lumière l'importance de pouvoir déployer des mesures rendant les

milieux denses plus résilients face aux épidémies émergentes. La commission de l'aménagement de la CMM se penche d'ailleurs sur cette question et doit déposer son rapport au printemps 2021. En favorisant la protection des milieux agricoles et naturels, la sécurité alimentaire, le développement des réseaux de transport collectif et l'augmentation des déplacements actifs, la densification présente des avantages collectifs qui surpassent amplement, dans une perspective de développement durable à moyen et long termes, les inconvénients de la densité dans les épisodes ponctuels d'épidémies.

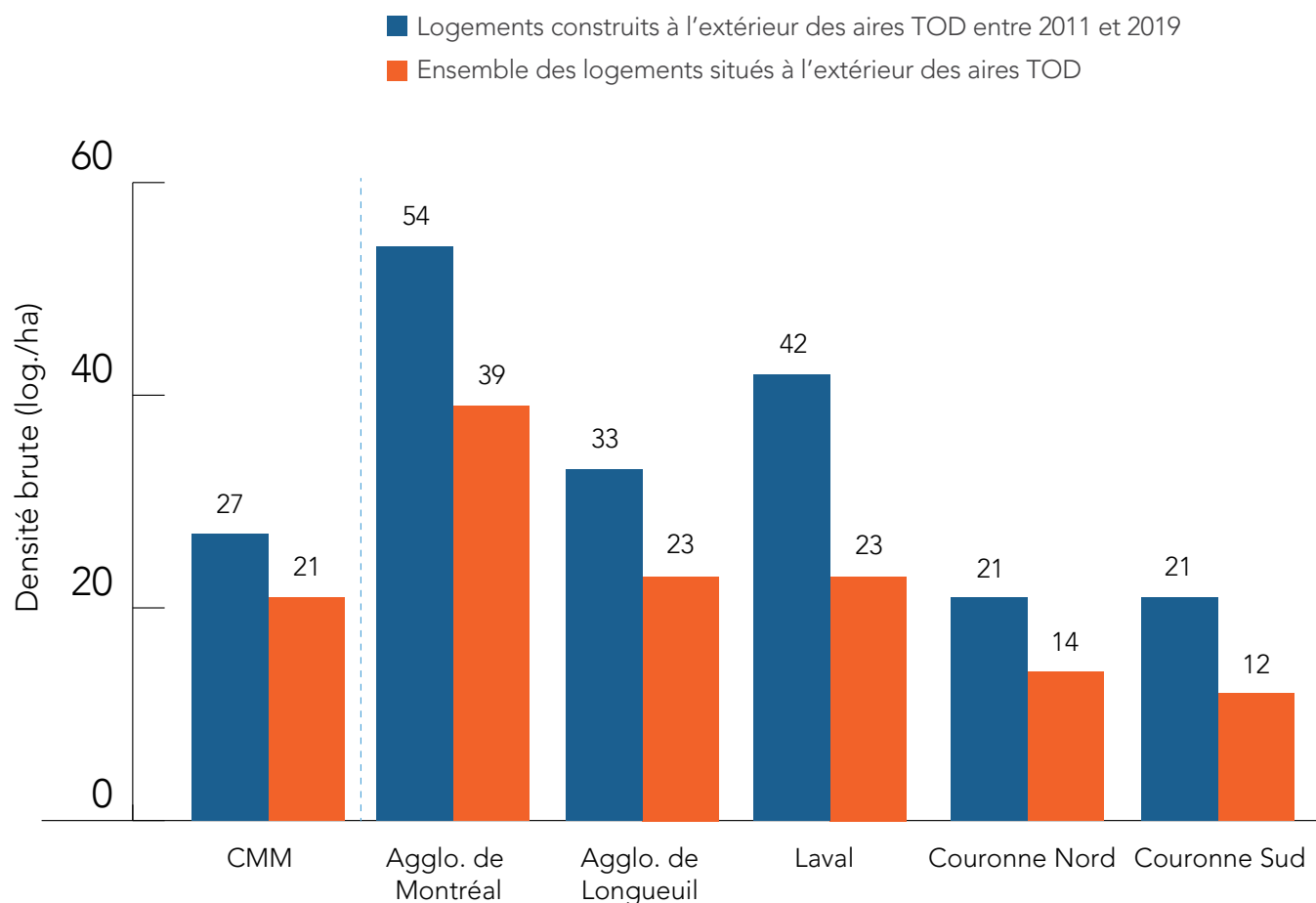
La densification du périmètre d'urbanisation se poursuit à l'extérieur des aires TOD

Le territoire hors TOD du périmètre d'urbanisation métropolitain est également en processus de densification résidentielle, bien que de façon moins rapide et importante que dans les aires TOD. Alors que la densité brute de l'ensemble des logements de ce territoire, sans égard à la période de construction, est de 21 logements à

l'hectare, la densité brute des nouveaux logements construits à l'extérieur des aires TOD entre 2011 et 2019 se chiffre à 27 logements à l'hectare. Cette densification résidentielle à l'extérieur des aires TOD s'observe dans les cinq grands secteurs géographiques de la région.

FIGURE 6

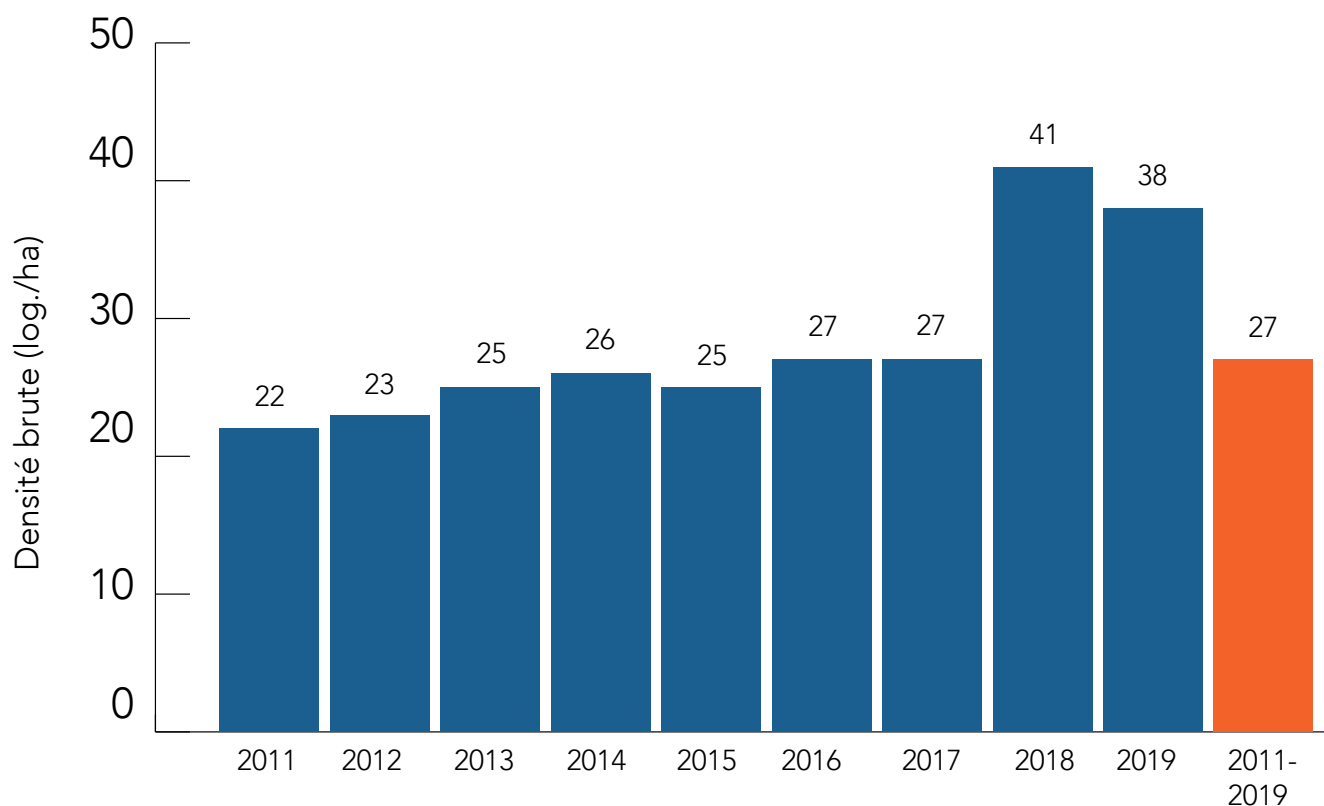
DENSITÉ RÉSIDENNELLE BRUTE À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD, EN FONCTION DE L'ENSEMBLE DES LOGEMENTS ET DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2011 ET 2019, CMM ET SES CINQ SECTEURS GÉOGRAPHIQUES



Sources : MAMH, *Rôles d'évaluation foncière 2020*; SCHL, *Relevés des mises en chantier 2018 et 2019* (compilation spéciale). Traitement CMM, 2020.

De 2011 à 2017, la densité brute des nouveaux logements construits à l'extérieur des aires TOD a augmenté de façon progressive, passant de 22 à 27 logements à l'hectare. Puis, en 2018 et 2019, elle a fortement augmenté avec des densités autour de 40 logements à l'hectare.

FIGURE 7
DENSITÉ RÉSIDENNELLE BRUTE À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD EN FONCTION DE L'ANNÉE DE CONSTRUCTION DES LOGEMENTS, CMM



Sources : MAMH, *Rôles d'évaluation foncière 2020*; SCHL, *Relevés des mises en chantier 2018 et 2019* (compilation spéciale). Traitement CMM, 2020.

Les logements en édifices à appartements représentent près de 75 % des nouveaux logements construits à l'extérieur des aires TOD

Après une période de plus de 30 ans durant laquelle le développement résidentiel sur le territoire de la CMM a reposé principalement sur la construction de maisons individuelles, le marché de la construction résidentielle s'est rapidement transformé dans la région au cours des années 2000 pour s'orienter davantage vers des logements à plus forte densité.

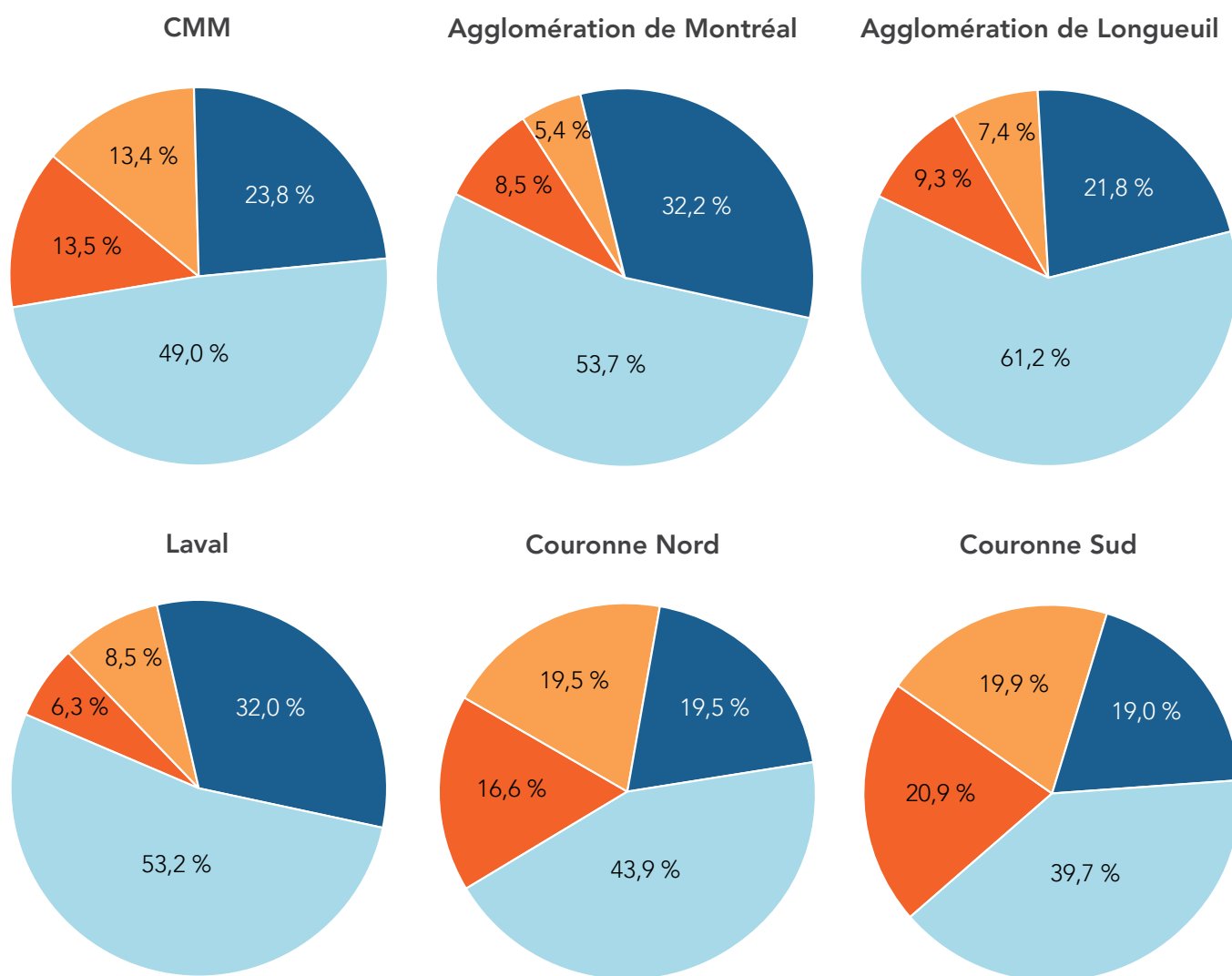
À l'extérieur des aires TOD, les maisons individuelles – qui représentent près de la moitié

de l'ensemble des logements – ne représentent que 13,4 % des mises en chantier résidentielles réalisées entre 2016 et 2019.

Parmi le territoire hors TOD des cinq grands secteurs géographiques de la région, la proportion des nouveaux logements qui sont dans des édifices à appartements, tant en mode de copropriété qu'en mode locatif, varie entre 86 % dans l'agglomération de Montréal et 59 %, dans la couronne Sud.

FIGURE 8

PROPORTION DES LOGEMENTS MIS EN CHANTIER À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD ENTRE 2016 ET 2019 SELON LEUR TYPOLOGIE, CMM ET SES CINQ SECTEURS GÉOGRAPHIQUES



- Appartements - condo
- Appartements - locatif
- Maisons jumelées ou en rangée
- Maisons individuelles

Source : SCHL, Relevés des mises en chantier 2018 et 2019 (compilation spéciale). Traitement CMM, 2020.

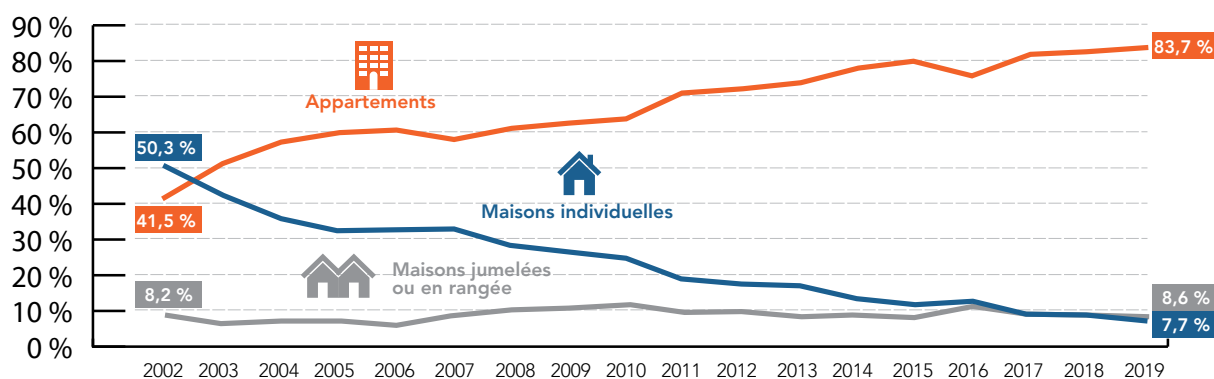


Les logements à plus forte densité viennent diversifier l'offre de logements dans les couronnes de la région

Bien que la crise de la COVID-19 ait ralenti l'activité du secteur de la construction résidentielle au cours de 2020, le transfert progressif des mises en chantier de maisons unifamiliales vers des logements en appartements devrait se poursuivre au cours des prochaines années. En effet, plusieurs tendances lourdes expliquent ce phénomène, dont l'augmentation du prix des terrains, une croissance démographique qui reposera d'ici les 20 prochaines années sur l'augmentation des ménages de 65 ans et plus, les changements de valeur de la population en matière de développement durable et de

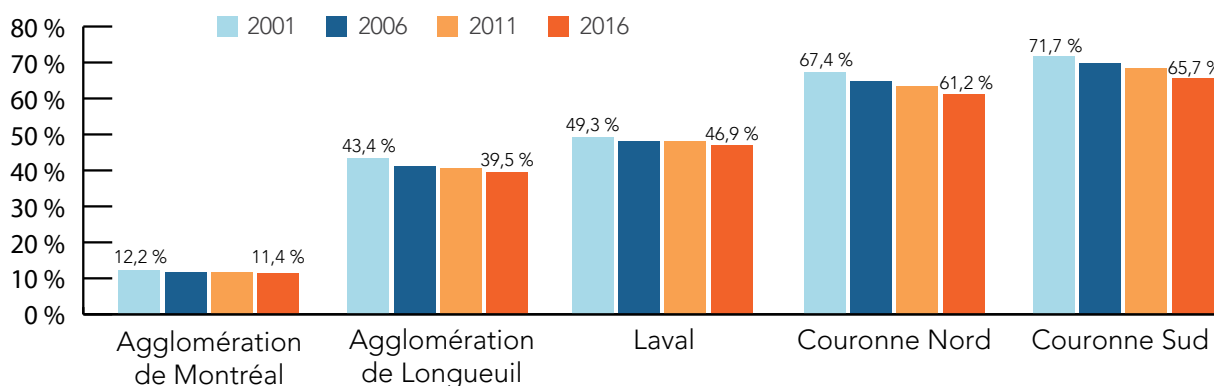
protection des milieux naturels et agricoles et les outils de planification qui favorisent l'optimisation de l'espace. Les maisons individuelles répondent toutefois à un besoin pour plusieurs familles et bien qu'il s'en construise beaucoup moins depuis les dernières années, elles représentent toujours une forte proportion du stock de logements privés dans plusieurs secteurs. C'est le cas en particulier dans les couronnes Nord et Sud du Grand Montréal, où les maisons individuelles représentent environ les deux tiers de l'ensemble des logements.

FIGURE 9
PROPORTION DE MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS PAR TYPOLOGIE DE LOGEMENTS DANS LE GRAND MONTRÉAL, TOD ET HORS TOD, 2002-2019



Source : SCHL, Relevés des mises en chantier 2002 à 2019 (compilation spéciale). Traitement CMM, 2020.

FIGURE 10
PART DES MAISONS INDIVIDUELLES DANS L'ENSEMBLE DU STOCK DE LOGEMENTS PRIVÉS, CMM ET SES CINQ SECTEURS, 2001-2016



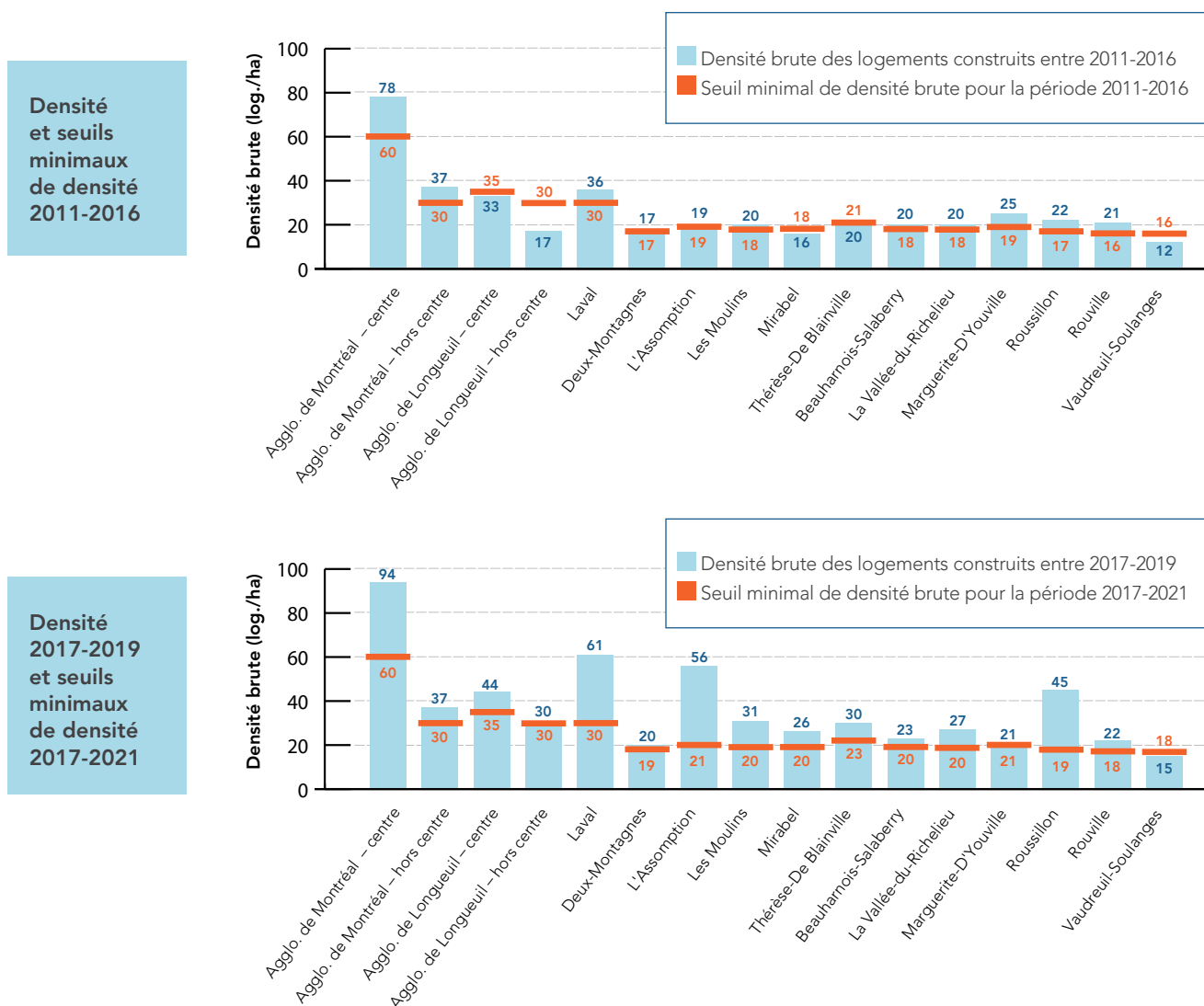
Source : SCHL, Relevés des mises en chantier 2018 et 2019 (compilation spéciale). Traitement CMM, 2020.

Les seuils minimaux de densité hors TOD sont maintenant atteints dans presque toutes les MRC du Grand Montréal

Afin d'assurer l'optimisation de l'espace à l'intérieur du périmètre métropolitain, le PMAD a défini, à l'extérieur des aires TOD, des seuils minimaux de densité résidentielle brute s'appliquant aux terrains vacants ou à redévelopper à des fins résidentielles. Ces seuils ont été établis à l'échelle des MRC et des agglomérations de la région. Pour les agglomérations de Montréal et de Longueuil, des seuils distincts ont été établis entre les parties centrales et périphériques du territoire.

Les seuils prescrits par le PMAD sont progressifs pour les territoires des couronnes Nord et Sud. En ce qui concerne les seuils minimaux en vigueur pour la période 2011-2016, l'agglomération de Longueuil ainsi que trois MRC n'avaient pas atteint leur seuil de densité. Pour la période plus récente qui couvre 2017 à 2021, toutes les agglomérations et les MRC, à l'exception de la MRC de Vaudeuil-Soulanges ont jusqu'ici atteint leur seuil de densité.

FIGURE 11
ATTEINTE DES SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ BRUTE À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD, MRC ET AGGLOMÉRATIONS DU GRAND MONTRÉAL



Sources : MAMH, Rôles d'évaluation foncière 2020; SCHL, Relevés des mises en chantier 2018 et 2019 (compilation spéciale). Traitement CMM, 2020.

ENCADRÉ 4**LA DENSITÉ URBAINE ET LA PROPAGATION DE LA COVID-19**

L'ampleur de la pandémie de la COVID-19 a soulevé plusieurs questions en ce qui concerne la forme et la densité de nos villes et de leurs impacts sur la résilience en situation d'épidémie, mais également sur la propagation du virus. Bien que les milieux denses présentent des défis particuliers pour assurer la distanciation physique et la résilience en période

d'épidémie, les données épidémiologiques mettent en lumière que la densité résidentielle n'est pas un facteur de contagion en soi et que dans les régions métropolitaines – où les déplacements entre les différentes municipalités sont nombreux – les milieux moins denses peuvent être aussi touchés, voire plus, que certains milieux plus denses.

D'une métropole et d'un quartier à l'autre, la transmission en situation d'épidémie résulte d'un ensemble de facteurs tels que :

- les conditions socioéconomiques et de santé des populations;
- les conditions de logement (surpeuplement du logement davantage que la densité urbaine);
- les conditions d'emplois des travailleurs, qui permettent ou non le télétravail, ou qui favorisent le contact avec des populations à risque (ex. : emplois dans le milieu hospitalier ou en CHSLD);
- le respect de l'étiquette sanitaire, des règles de distanciation physique et de confinement;
- les stratégies de contrôle, de dépistage et de traçage des agences de santé publique;
- les liens étroits avec des régions ou des zones affectées (favorisés par la présence d'aéroports internationaux).

Pour plus de détails, consultez :

- [*Densité urbaine, pandémie et développement métropolitain durable : un état des lieux*](#) dans la collection Les Notes de l'Observatoire Grand Montréal.

LES NOTES
DE L'OBSERVATOIRE
GRAND MONTRÉAL

 **OBSERVATOIRE
GRAND MONTRÉAL**


Communauté métropolitaine
de Montréal

JUIN 2020





ENCADRÉ 5

LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LA PLANIFICATION MÉTROPOLITAINE ET PÉRIMÉTROPOLITAINE

Le périmètre d'urbanisation métropolitain identifié au PMAD s'applique au territoire de la CMM, mais pas aux municipalités présentant une intégration socioéconomique importante et situées au-delà de ses limites. Actuellement, 11 municipalités font partie de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal tel que défini par Statistique Canada, sans faire partie de la CMM. Plusieurs autres ont des liens importants avec la CMM, notamment parce qu'une forte proportion de leur population travaille sur le territoire de la CMM.

Celles-ci ont toutefois des périmètres d'urbanisation qui leur sont propres et qui sont identifiés dans le schéma d'aménagement et de développement de leur municipalité régionale de comté (MRC) respective.

Pour les MRC péri-métropolitaines, le gouvernement demande qu'en matière d'aménagement, leur planification soit faite en complémentarité avec la planification métropolitaine de la CMM. Cette demande est précisée dans l'Orientation 10 des

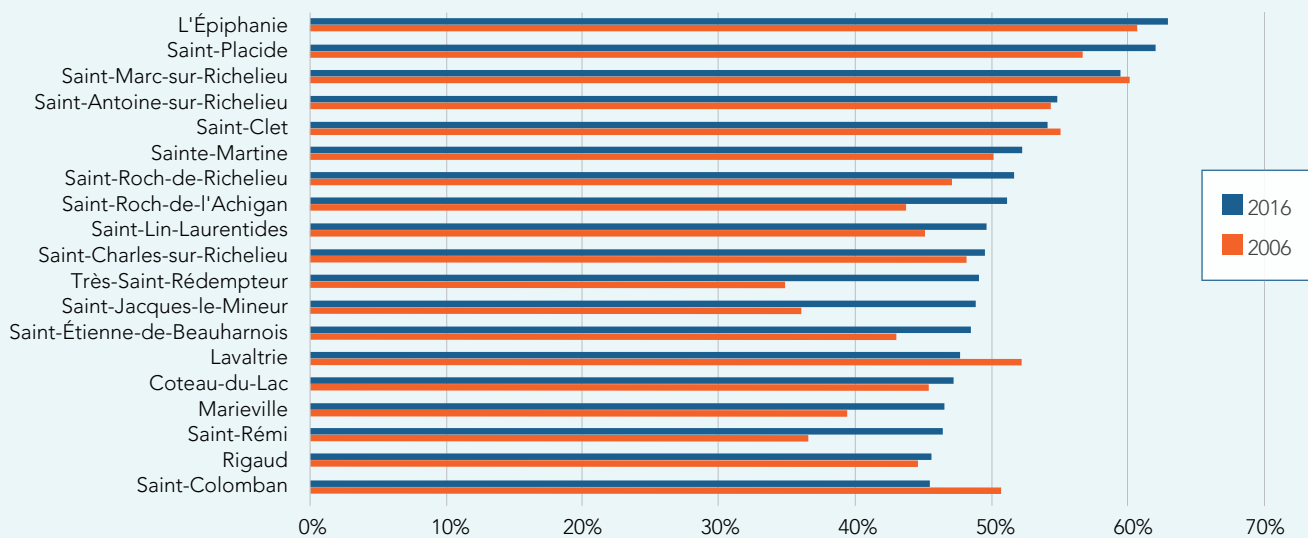
orientations gouvernementales en aménagement. Cette complémentarité implique notamment d'orienter le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en accordant la priorité à celui du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées et ainsi de consolider et de redévelopper le tissu urbain existant en favorisant l'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation du sol en fonction des caractéristiques du milieu.

Jusqu'à présent, plusieurs schémas d'aménagement des MRC péri-métropolitaines situées dans l'aire d'influence de la CMM ne respectent pas, selon les avis de la CMM, les principes de l'Orientation 10. Cette situation est un facteur favorisant l'étalement urbain à l'extérieur des limites de la CMM.

Pour plus de détails, consultez :

- « [Le phénomène de l'urbanisation péri-métropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal](#) », publié dans la collection des *Notes de l'Observatoire Grand Montréal*.

FIGURE 13
MUNICIPALITÉS DES POURTOURS DE LA CMM PRÉSENTANT LES PLUS FORTES PARTS DE LA POPULATION OCCUPÉE QUI NAVETTE VERS UN LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DANS LA CMM, 2006 ET 2016



Source : Statistique Canada, Recensements 2006 et 2016. Traitement : CMM, 2020.

Le nombre d'emplois dans les pôles économiques demeure stable, mais la proportion de l'emploi total dans ces pôles tend à diminuer

Le PMAD a identifié neuf grands pôles économiques sur le territoire du Grand Montréal : le centre-ville de Montréal, le pôle Saint-Laurent/Dorval, le pôle Anjou, le pôle Laval, le pôle Longueuil, le pôle Université de Montréal, le pôle Marché central, le pôle Port de Montréal/Hochelaga et le pôle Aéroport de Mirabel.

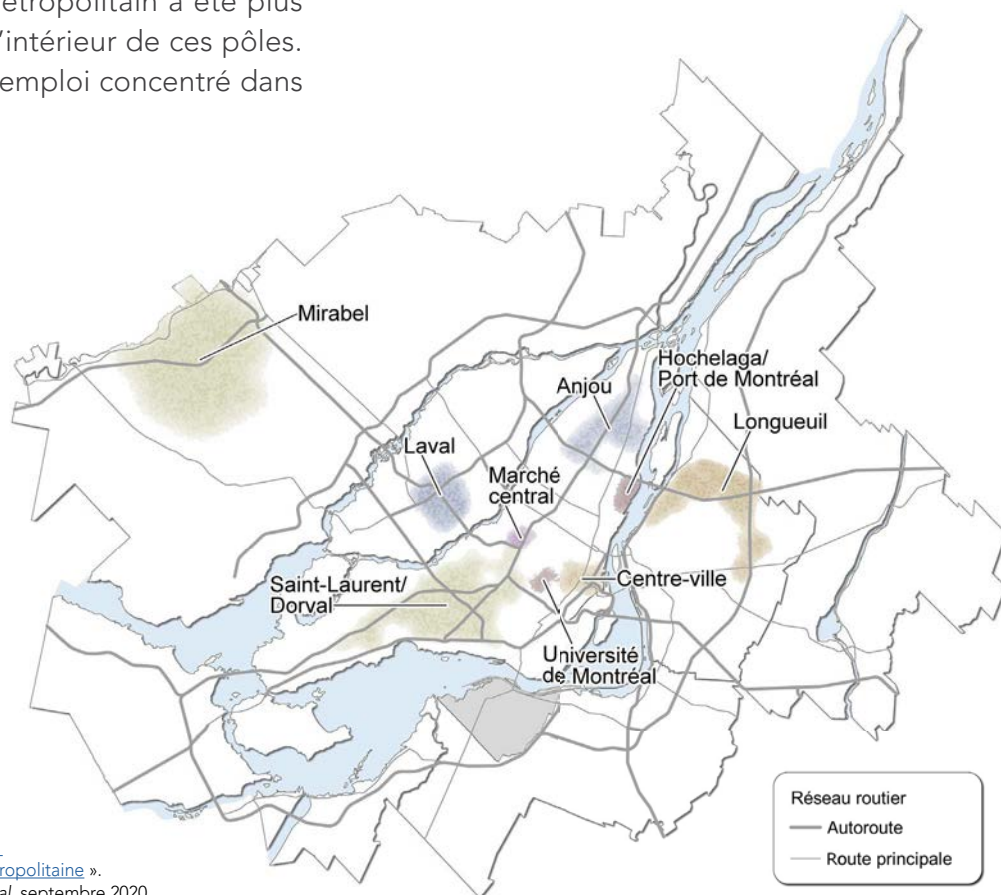
Ces grands pôles économiques concentrent un nombre important d'emplois, souvent dans des secteurs à haute valeur ajoutée. Ils constituent une force économique majeure pour le Grand Montréal, mais également pour l'ensemble du Québec. Le PMAD mise sur la consolidation de ces pôles économiques de façon à protéger et à mettre en valeur les acquis en matière d'infrastructures et d'activités économiques majeures essentielles à la compétitivité du Grand Montréal.

Entre 2006 et 2016, l'emploi dans les grands pôles économiques de la région s'est maintenu, avec environ 630 000 emplois au total. Toutefois, la croissance de l'emploi métropolitain a été plus rapide à l'extérieur qu'à l'intérieur de ces pôles. Ainsi, la part relative de l'emploi concentré dans

les pôles économiques tend à diminuer : elle est passée de 36,9 % en 2006, à 35,7 % en 2011 et à 34,7 % en 2016. À noter que les deux principaux pôles économiques de la région demeurent, et de loin, le centre-ville de Montréal et le pôle Saint-Laurent/Dorval, qui regroupent à eux seuls près de 25 % des emplois de la région.

La seule source de données fiables permettant de suivre l'emploi par lieu de travail à l'échelle des pôles économiques est le recensement de la population de Statistique Canada, dont le dernier s'est tenu en 2016. Avec la pandémie de la COVID-19, il est probable que les données issues du prochain recensement, qui doit se tenir en 2021, présentent un portrait de la localisation des lieux de travail très différent de ce qui a été observé par le passé. Les mesures de distanciation physique qu'engendre cette pandémie amènent, du moins à court terme, un grand nombre de personnes à travailler à partir de leur domicile¹.

CARTE 5 PÔLES ÉCONOMIQUES DU GRAND MONTRÉAL



Source : CMM, PMAD.

¹ Voir CMM. « [Le télétravail : Perspective et enjeux d'aménagement pour la région métropolitaine](#) ». Les Notes de l'Observatoire Grand Montréal, septembre 2020.

FIGURE 14
EMPLOIS DANS LES PÔLES ÉCONOMIQUES DU GRAND MONTRÉAL

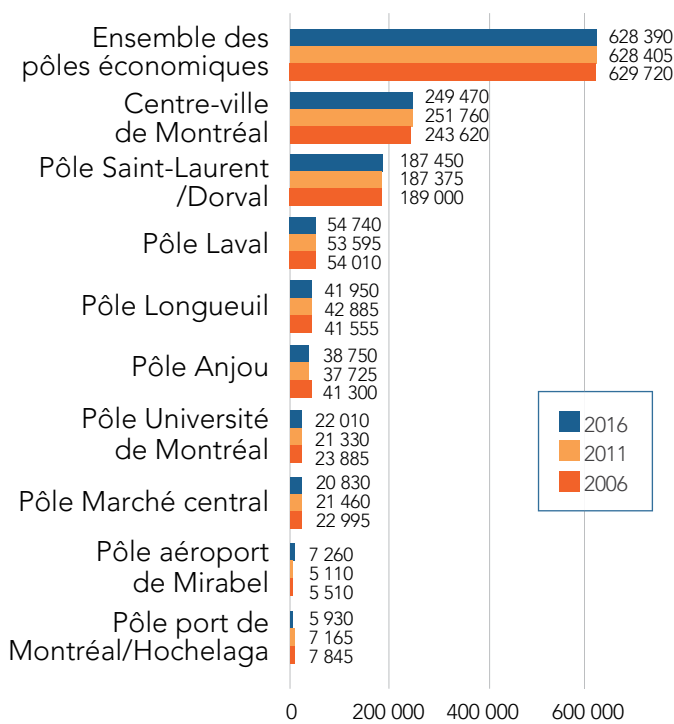
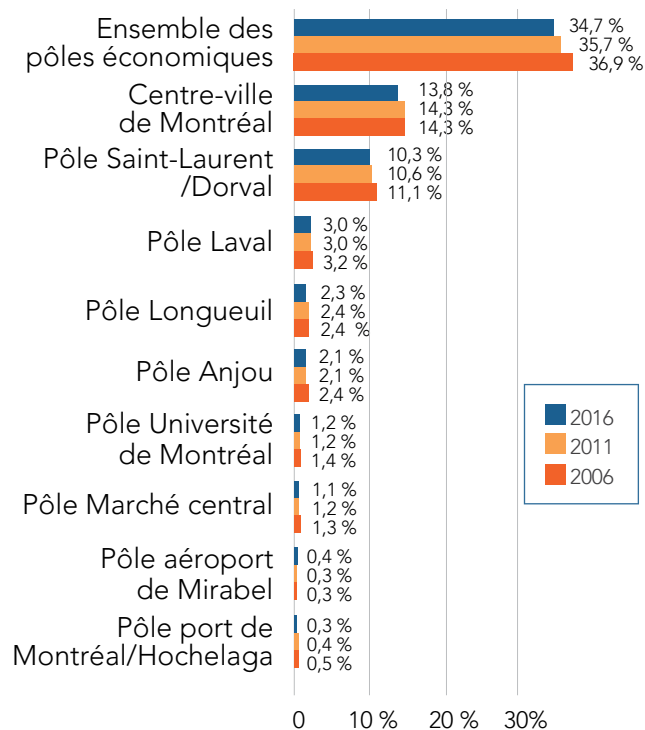


FIGURE 15
PROPORTION DES EMPLOIS DU GRAND MONTRÉAL LOCALISÉE DANS LES PÔLES ÉCONOMIQUES



Sources : Statistique Canada, Recensements 2006 et 2016; Enquête nationale auprès des ménages 2011. Traitement : CMM, 2020.

ENCADRÉ 6

LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL ET LA CRISE SANITAIRE

Un peu partout dans le monde, la pandémie liée à la COVID-19 a grandement affecté l'économie des centres-villes, qui se voient privés d'une part importante de leurs travailleurs, forcés à poursuivre leurs activités professionnelles en télétravail, mais également de leurs touristes et des étudiants. Au début de l'automne 2020, la Ville de Montréal estimait le taux d'occupation des bureaux au centre-ville entre 5 % et 10 %. En plus des tours à bureaux presque vides, les centres-villes animés comme celui de Montréal ont vu chuter le nombre de touristes, en raison notamment de la fermeture des frontières et de l'annulation, pour des raisons sanitaires, de festivals ou d'autres grands événements culturels.

Selon l'organisme Tourisme Montréal, le taux d'occupation des hôtels était de 19 % en août 2020, contre 88 % un an plus tôt. Enfin, les étudiants fréquentant les universités et les cégeps du centre-ville (estimés à environ 130 000 personnes, dont près de 25 000 étudiants étrangers) sont beaucoup moins présents, étant donné la fermeture des frontières et la tenue des cours à distance.

Cette forte diminution de l'achalandage a un impact négatif important sur l'économie du centre-ville, et notamment sur le secteur commercial, déjà affaibli par l'essor du commerce en ligne et par la diversification de l'offre commerciale dans les autres secteurs du Grand Montréal. Une enquête terrain du

Groupe Altus a permis d'estimer qu'à la fin d'août 2020, 10 % des locaux commerciaux du centre-ville étaient vacants et 16 % étaient fermés de façon temporaire.

Pour plusieurs entreprises du secteur tertiaire, les avantages d'avoir leurs bureaux au sein d'espaces comme les centres-villes, qui concentrent un grand nombre de partenaires d'affaires et qui facilitent les échanges face à face, sont importants et devraient se maintenir une fois la crise sanitaire terminée. Toutefois, l'attrait grandissant pour le télétravail

pourrait amener certains réaménagements de l'utilisation de l'espace au centre-ville dans les prochaines années. En ce qui concerne les touristes et les étudiants étrangers, la réouverture des frontières et la reprise des activités normales devraient permettre leur retour au centre-ville, une fois la pandémie terminée. Des défis importants se posent toutefois en ce qui concerne l'industrie touristique, notamment si l'offre hôtelière devait diminuer à la suite de fermetures permanentes causées par la crise sanitaire.



ORIENTATION 1 : DES MILIEUX DE VIE DURABLES

Objectif

FAVORISER UNE OCCUPATION OPTIMALE DE LA ZONE AGRICOLE

Dans le Grand Montréal, en périphérie des espaces urbanisés de la région, s'étend une zone agricole protégée d'une superficie de 220 277 hectares, qui couvre 58 % de la superficie terrestre totale de la région.

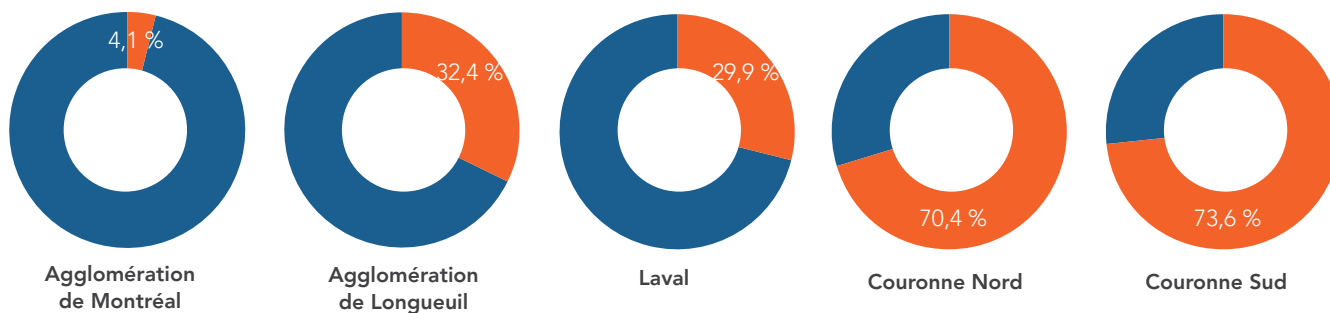
Grâce à la qualité des sols, à des conditions climatiques parmi les plus favorables au Québec, à la proximité d'un marché important de consommateurs et à la présence de nombreuses entreprises liées à l'industrie agroalimentaire, l'activité agricole dans le Grand Montréal est particulièrement dynamique. Environ la moitié des entreprises de transformation bioalimentaire du Québec sont situées sur le territoire du Grand

Montréal et environ la moitié du PIB québécois lié à cette industrie est générée dans la région.

Toutefois, à l'image de ce que l'on observe dans la plupart des régions métropolitaines, la zone agricole du Grand Montréal est confrontée aux pressions exercées par le développement urbain.

Le PMAD établit une cible de croissance de 6 % de la superficie des terres en culture du Grand Montréal d'ici 2031. La CMM a également mis en place un ensemble d'outils et de programmes afin de protéger et de promouvoir le territoire agricole et les activités agricoles et bioalimentaires, ainsi que de favoriser l'autonomie alimentaire de la région.

FIGURE 16
PART DU TERRITOIRE TERRESTRE DES CINQ SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL COUVERT PAR LA ZONE AGRICOLE PROTÉGÉE, 2020



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

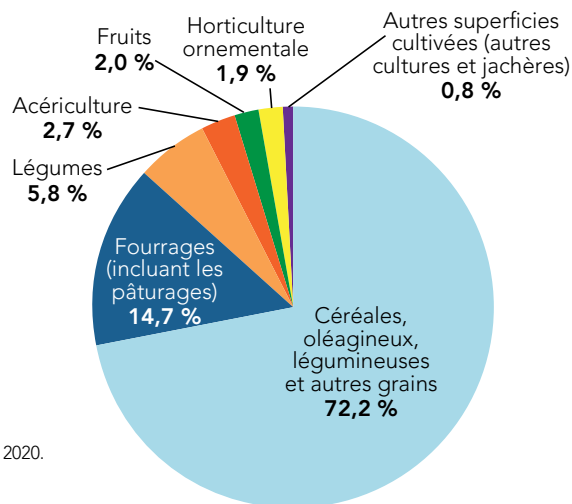


Croissance de 1,5 % de la superficie en culture dans le Grand Montréal, de 2012 à 2018

Selon les données les plus récentes provenant des fiches d'enregistrement du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), on retrouvait, en 2018, 133 558 ha de terre en culture dans le Grand Montréal, ce qui représente environ 60 % de la zone agricole du Grand Montréal. La grande majorité de cette superficie (96 179 ha, soit 72 % des terres en culture) est consacrée à la culture de céréales, d'oléagineux, de légumineuses et d'autres grains. En plus des terres en culture, la superficie de la zone agricole est occupée par des bâtiments agricoles ou d'élevage, des terres boisées, des cours d'eau, des milieux humides, des aires

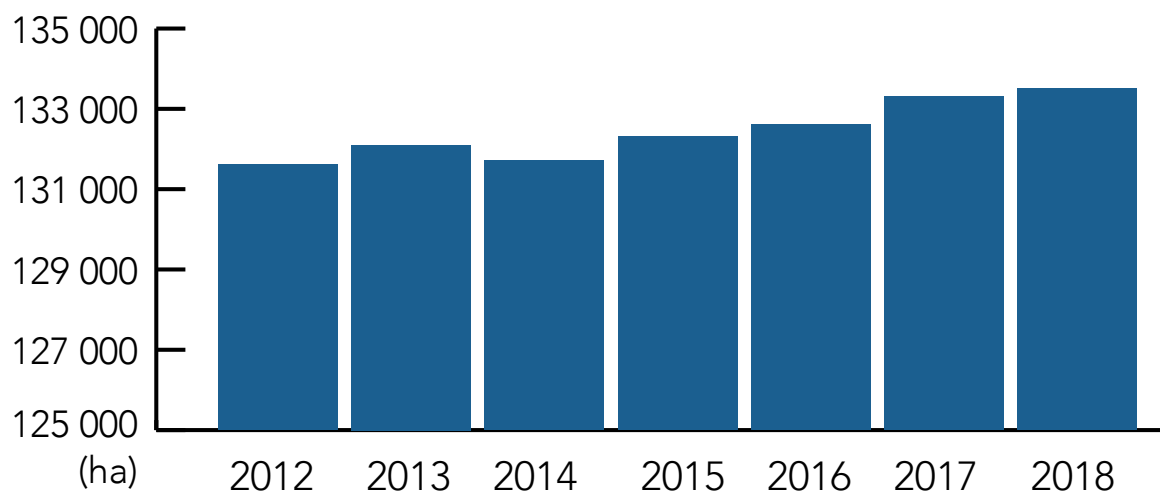
protégées, des friches agricoles (estimées à près de 6 300 ha en 2015) ou différents usages non agricoles (résidences le long des rangs, infrastructures routières et ferroviaires, projets institutionnels et d'utilité publique, lignes de transport d'énergie et infrastructures industrielles, commerciales et de communication). Entre 2012 et 2018, les données du MAPAQ montrent une augmentation de 1,5 % de la superficie des terres cultivées dans la région, qui est passée de 131 646 ha à 133 250 ha.

FIGURE 17
SUPERFICIE CULTIVÉE DU GRAND MONTRÉAL
PAR TYPE DE CULTURE, 2018



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

FIGURE 18
SUPERFICIE DES TERRES EN CULTURE (HA) DANS LE GRAND MONTRÉAL, 2012-2018



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

ENCADRÉ 7

LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE ET LE DÉVELOPPEMENT DES SECTEURS DE LA PRODUCTION, DE LA TRANSFORMATION ET DE LA DISTRIBUTION DU BIOALIMENTAIRE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Source de vie et de prospérité, le secteur agricole et agroalimentaire constitue un axe de développement fondamental pour le Grand Montréal, c'est pourquoi la CMM lui accorde une place prioritaire dans ses activités de planification, de coordination et de financement.

2018 : Entente sectorielle de développement des activités agricoles et du secteur bioalimentaire de la Communauté métropolitaine de Montréal

La CMM a conclu en 2018 une entente sectorielle avec le gouvernement du Québec. D'une durée de trois ans, celle-ci prévoit un investissement de 1,2 M\$, soit 675 000 \$ par le gouvernement du Québec et 525 000 \$ par la CMM, pour financer la réalisation de 15 projets structurants présentés par les MRC, les agglomérations et les municipalités du Grand Montréal.

Grâce à cette entente, deux agents de maillage ont par ailleurs été embauchés pour assurer les services de L'ARTERRE visant l'accompagnement et le jumelage entre des aspirants-agriculteurs et des propriétaires de terres agricoles du Grand Montréal.



2020 : le Plan métropolitain de développement agricole (PMDA) 2020-2025 et la table métropolitaine sur la sécurité alimentaire

Le PMDA vise à favoriser la production de denrées issues de l'agriculture et de la transformation alimentaire de la région métropolitaine et à promouvoir les bénéfices économiques et environnementaux de l'achat local auprès de la population.

Au Québec, comme ailleurs dans le monde, le confinement obligatoire découlant de la crise de la COVID-19 a mis en lumière les faiblesses des composantes des systèmes bioalimentaires pour assurer la sécurité alimentaire des populations, notamment en ce qui a trait à la disponibilité des employés saisonniers qui œuvrent à la production agricole ou aux travailleurs des usines de conditionnement et de transformation des aliments qui ne sont pas épargnés par le virus. Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement des denrées alimentaires ont dû adapter rapidement leurs pratiques et devront continuer à innover partout sur les territoires.

Afin de favoriser, dans le futur, la résilience du système bioalimentaire métropolitain, mais aussi appuyer la relance des entreprises du système bioalimentaire sur le territoire métropolitain impactées par la crise du COVID-19, la CMM a mis en place sur son territoire une table métropolitaine sur la sécurité alimentaire.

La table métropolitaine sur la sécurité alimentaire misera sur une agriculture de proximité axée sur la valorisation de la production locale pour la consommation locale en tant qu'outil pour atteindre la sécurité alimentaire et pour favoriser le développement du territoire agricole métropolitain.



Pour plus de détails, consultez :

- [Plan métropolitaine de développement agricole 2020-2025](#)
- [L'ARTERRE](#)
- [Table métropolitaine sur la sécurité alimentaire](#)

ENCADRÉ 8

LES PRESSIONS DE L'URBANISATION SUR LA ZONE AGRICOLE PROTÉGÉE

Le PMAD identifie un périmètre métropolitain qui délimite l'espace à urbaniser d'ici 2031. Par ailleurs, il précise les motifs pour lesquels le périmètre métropolitain pourrait être modifié, les conditions à respecter pour soumettre une demande de modification à la CMM, ainsi que les critères qui seront utilisés par la CMM pour évaluer la demande.

Les demandes ou intentions de demandes d'agrandissement du périmètre métropolitain qui émanent des municipalités et/ou des MRC des couronnes Nord et Sud totalisaient, en août 2020, approximativement 1 232 hectares, dont 787 hectares en territoire agricole.

Parmi ces demandes ou intentions, certaines visaient la reconnaissance de secteurs situés à l'extérieur du périmètre métropolitain, mais déjà construits ou majoritairement construits et déjà occupés par des résidences, des écoles, des commerces ou des industries².

Certains projets du gouvernement du Québec ou de ses mandataires impliquent également certains empiétements sur la zone agricole protégée. C'est le cas du projet de la station terminale de l'Antenne

sud du Réseau express métropolitain (REM), dans le secteur de Brossard (32,6 ha), de l'hôpital Vaudreuil-Soulanges à Vaudreuil-Dorion (24,4 ha) et d'une nouvelle école secondaire à Mirabel (7,1 ha).



² La zone agricole protégée regroupe des bâtiments ou infrastructures déjà existants lors de l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du territoire agricole* en 1978, ainsi que d'autres construits en respect de droits acquis reconnus par cette loi ou construits à la suite de demandes d'usage non agricole accordées par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).



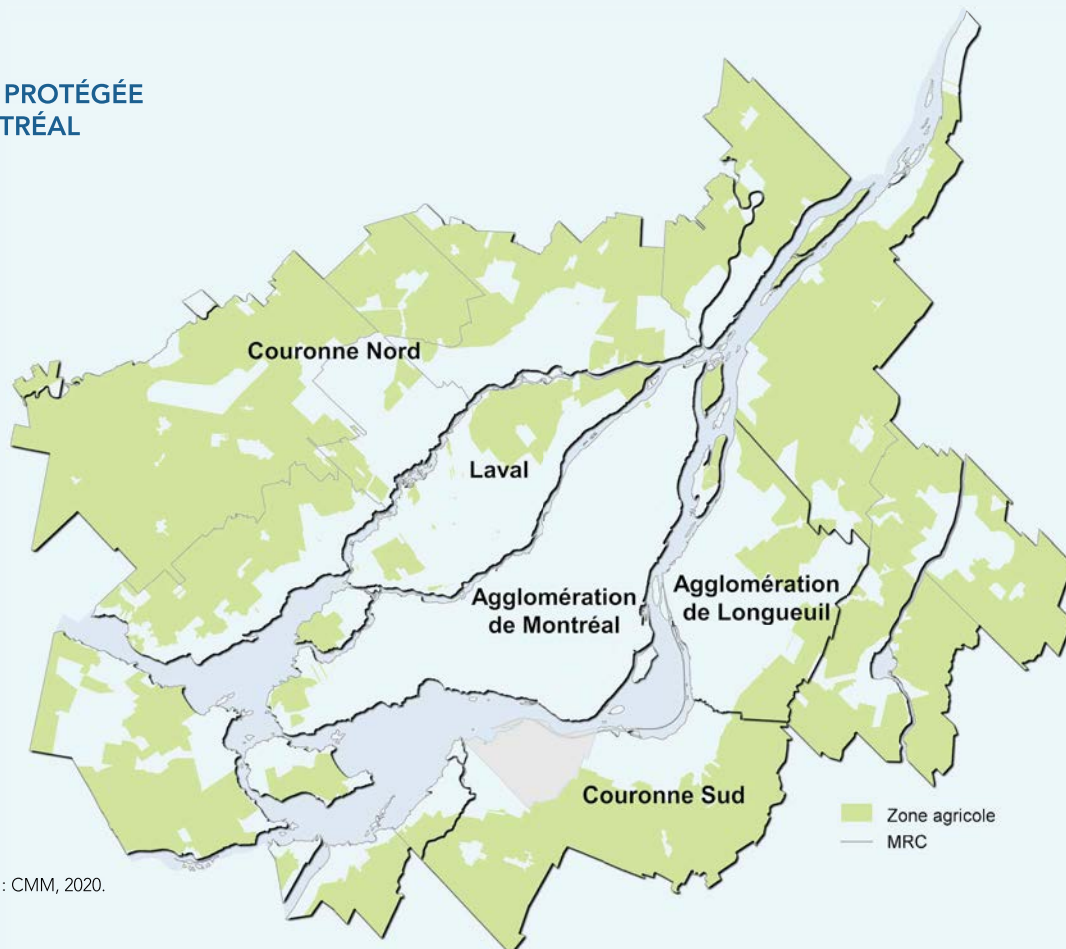
ENCADRÉ 9**LE PROGRAMME DE COMPENSATION AUX MUNICIPALITÉS RURALES POUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE**

Le PMAD reconnaît que le développement territorial doit se faire en respect des particularités rurales et passe par une reconnaissance des problématiques liées au maintien d'une population et de services au sein des municipalités rurales de la CMM.

Pour ce faire, la CMM a mis en place en 2019 le Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole qui vise à appuyer financièrement les municipalités rurales dont la superficie agricole représente au moins 80 % de leur superficie terrestre totale et dont la population est inférieure à 25 000 habitants. Les 19 municipalités concernées concentrent 42 % des 220 353 hectares du territoire agricole de la CMM.

À titre de gardiennes du territoire agricole de la CMM, ces municipalités obtiennent, grâce à ce programme, une compensation financière annuelle égalant les revenus nets de dix ans de développement résidentiel. Cette compensation financière permet aux municipalités dont l'espace urbain disponible n'est plus suffisant pour assurer leur développement de mettre en œuvre des projets structurants. Cinq millions de dollars sont répartis annuellement entre les 19 municipalités visées. Le gouvernement du Québec a convenu d'apporter son soutien financier au Programme à titre de projet pilote et a conclu une entente avec la Communauté afin de verser une contribution annuelle de 2 500 000 \$ pour la durée de l'entente qui couvre les années 2019 à 2022 inclusivement.

CARTE 6
ZONE AGRICOLE PROTÉGÉE
DU GRAND MONTRÉAL



Source : CPTAQ. Traitement : CMM, 2020.

An aerial photograph of a city, likely Montreal, showing a dense urban grid, a river (St. Lawrence River), and industrial areas. The image is partially obscured by a teal overlay on the right side.

ORIENTATION 2

DU PMAD

DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS

Les réseaux de transport représentent 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 ainsi à la vitalité économique, sociale et culturelle d'une région.

Dans cette perspective, le PMAD veut favoriser les bonnes conditions de déplacement des personnes et des marchandises sur les réseaux routiers de la région en réduisant la congestion routière et les impacts environnementaux et sociaux qui y sont associés. Pour ce faire, le PMAD souhaite notamment soutenir le virage vers le transport collectif.

De plus, le PMAD considère le développement des modes de transport actif (marche, vélo, etc.) comme une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport. À cet égard, le PMAD mise notamment sur le développement d'un Réseau vélo métropolitain et demande que la planification détaillée aménagement/transport des aires TOD favorise les déplacements actifs par un aménagement qui assure la sécurité et le confort.



ORIENTATION 2 : DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS

SOMMAIRE DU SUIVI



CIBLE CLÉ

Hausser à **30 %** la part modale du TC à la période de pointe du matin **D'ICI 2021** et à **35 % D'ICI 2031**

BILAN

De 2008 à 2018, lente augmentation de la part modale du transport en commun, qui passe de **25 %** à **26 %**

AUTRES CONSTATS

Une lente progression de la part modale du transport collectif, mais des projets structurants en cours de développement qui devraient permettre une progression plus rapide d'ici 2031



52 % de la population du Grand Montréal demeure dans des milieux propices aux déplacements en transport en collectif

Des coûts associés à la congestion routière qui excèdent **4 G\$**



Croissance de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement, mais concentrée sur l'île de Montréal

34 % du Réseau vélo métropolitain maintenant complété



Le tiers de la population du Grand Montréal demeure dans des milieux présentant une bonne accessibilité piétonne aux services et aux commerces



ORIENTATION 2 : DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS

Objectif



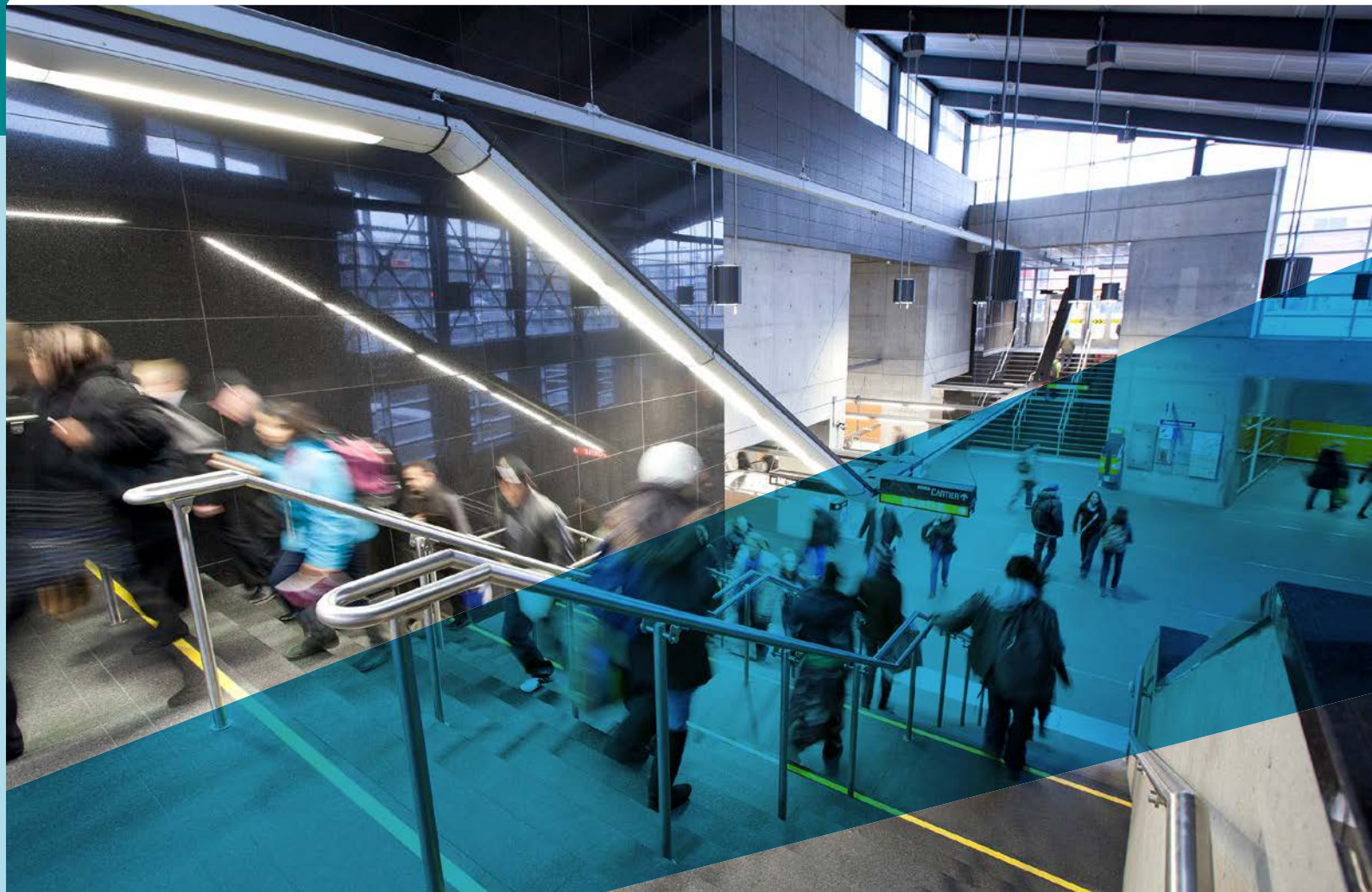
HAUSSER LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS EN TRANSPORT COLLECTIF

Un des objectifs établis par le PMAD est de hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport collectif à la période de pointe du matin d'ici 2021, et à 35 % d'ici 2031. Le PMAD mentionne que la réalisation des projets de transport collectif prioritaires identifiés dans le PMAD devrait permettre l'atteinte de cet objectif.

Depuis la mi-mars 2020, la pandémie de la COVID-19 a entraîné des changements dans les habitudes de déplacement, avec notamment l'imposition par les autorités gouvernementales

du télétravail ou des études à distance, ce qui a entraîné une diminution importante de l'achalandage du transport collectif.

Malgré cette situation exceptionnelle, les objectifs du PMAD en matière de transport collectif demeurent toujours aussi pertinents, notamment en regard des impacts socioéconomiques de la congestion routière ou des impacts environnementaux des émissions de gaz à effet de serre.



Une lente progression de la part modale du transport collectif, mais des projets structurants en cours de développement qui devraient permettre une progression plus rapide d'ici 2031

Selon les données des dernières enquêtes Origine-Destination, la proportion des déplacements réalisés en transport collectif sur l'ensemble des déplacements motorisés n'a pas augmenté de façon soutenue au cours des dernières années sur le territoire de la CMM. Cette proportion est passée de 25 % en 2008, à 24,7 % en 2013, à 25,9 % en 2018. Il est ainsi peu probable que la cible fixée par le PMAD d'atteindre une part modale du transport collectif en période de pointe du matin de 30 % d'ici 2021 soit atteinte. De plus, la crise sanitaire actuelle est également peu propice à une augmentation de la part modale du transport collectif d'ici 2021 (voir encadré 11, en page 47).

À plus long terme, soit d'ici 2031, des projets structurants en cours de réalisation devraient toutefois favoriser l'accessibilité au transport collectif. Parmi les principaux projets, on retrouve :

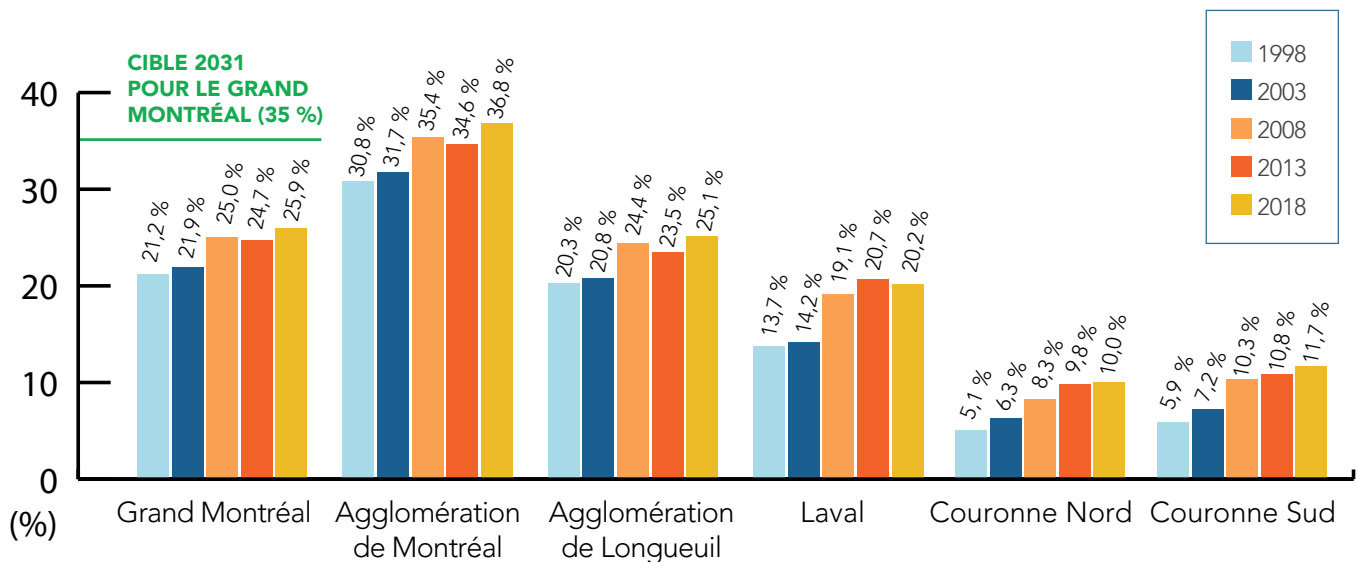
- le Réseau express métropolitain (REM) dont la mise en service sera graduelle entre 2021 et la fin 2023 (premières antennes) et entre 2022 et 2029 (antennes vers l'Est);

- le service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX, à Montréal et à Laval, dont la mise en service est prévue pour 2023;
- le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est dont la mise en service est prévue pour 2026.

De nombreux autres projets sont à l'étude et le gouvernement mise à en accélérer la réalisation dans le cadre de la relance économique au sortir de la pandémie de la COVID-19 et de l'atteinte des objectifs d'électrification des transports.

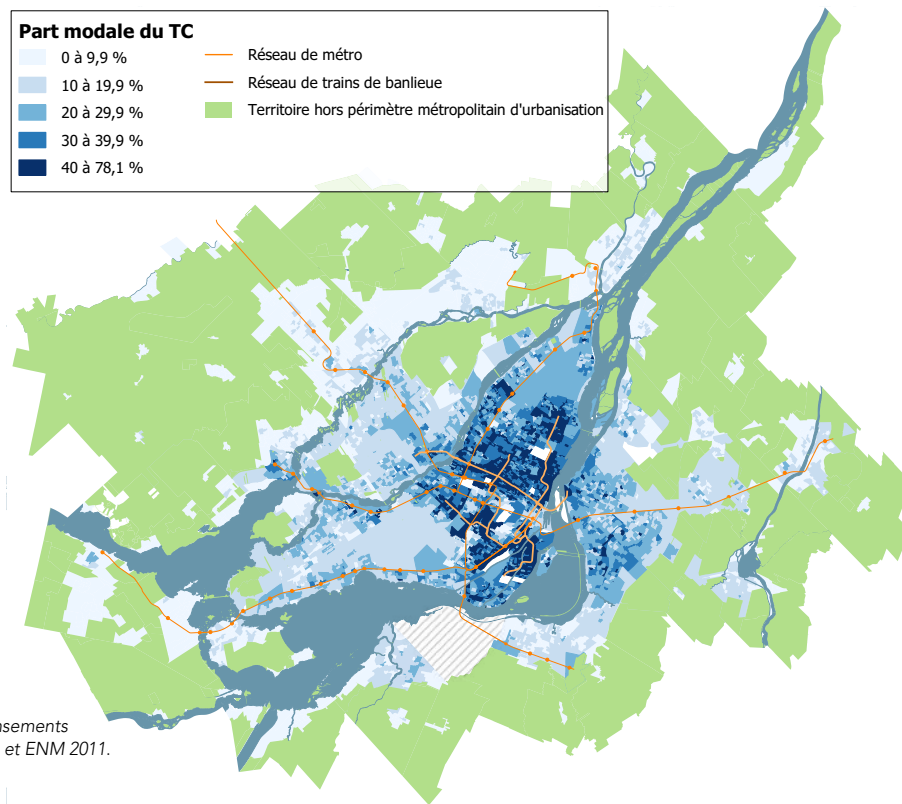
Le futur Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), dont l'adoption est prévue pour 2021, établira quant à lui une planification des services et des infrastructures de transport collectif dans la région métropolitaine jusqu'en 2050.

FIGURE 19
PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF POUR LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS RÉALISÉS PAR LES RÉSIDENTS DU GRAND MONTRÉAL, EN PÉRIODE DE POINTE DU MATIN (6 H À 9 H), SELON LE SECTEUR D'ORIGINE DU DÉPLACEMENT, 1998-2018



CARTE 7

PART DES NAVETTEURS UTILISANT LE TRANSPORT EN COMMUN COMME PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL, GRAND MONTRÉAL, 2016



ENCADRÉ 10

LES ORIENTATIONS ET LES ATTENTES DE LA CMM POUR LE FUTUR PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF DE L'ARTM

Le réseau de transport en commun métropolitain structurant est complémentaire à l'aménagement du territoire. Les améliorations au réseau de transport en commun augmentent le potentiel de développement immobilier tandis que la densification aux points d'accès de ce réseau augmente la demande en transport en commun.

En fonction du nouveau cadre institutionnel du transport collectif métropolitain, en place depuis 2017, la CMM a notamment comme rôle d'établir les orientations métropolitaines et de procéder aux approbations de plusieurs décisions prises par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

Ainsi, la CMM a, au printemps 2018, défini et transmis à l'ARTM ses attentes à l'égard du futur plan stratégique de développement du transport collectif, dont l'adoption est prévue pour 2021.

Les 15 attentes de la CMM se basent sur trois grandes orientations : une croissance démographique orientée à 60 % autour des points d'accès, une part modale du TC à 35 % en 2031 et enfin, la réduction des GES.

Pour plus de détails, consultez :

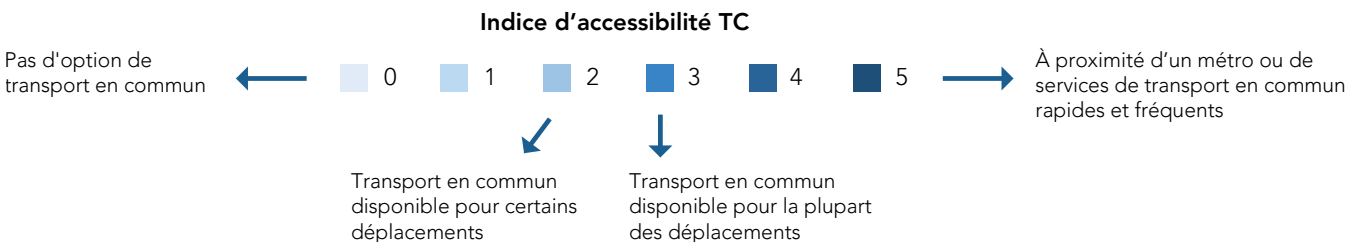
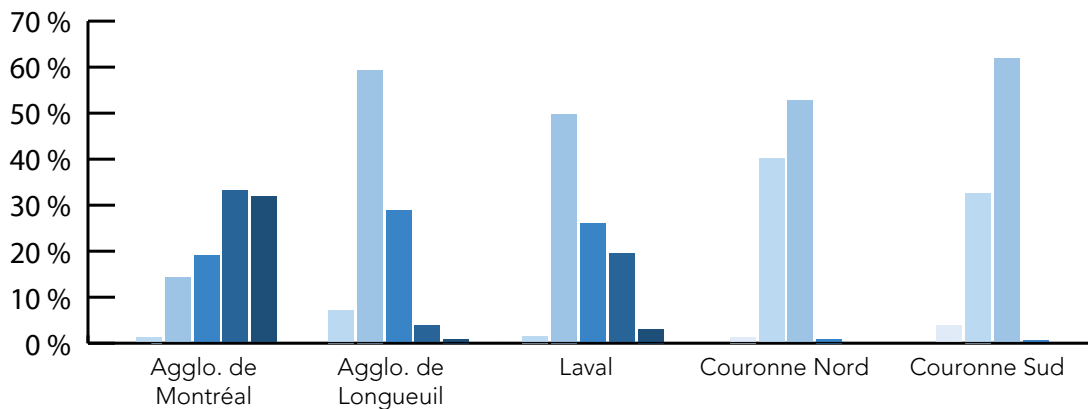
- [Orientations et attentes de la Communauté à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM](#)

52 % de la population du Grand Montréal demeure dans des milieux présentant une bonne accessibilité au transport collectif

L'indice d'accessibilité au transport collectif de Local Logic, présenté sur la figure et la carte ci-dessous, prend en compte la proximité, mais également la fréquence et le niveau de service du transport collectif à l'échelle des aires de diffusion de Statistique Canada. L'accessibilité au transport collectif, qui a un impact important sur la part modale du transport collectif, est particulièrement élevée dans les quartiers plus centraux desservis par le métro ou d'autres services de transport collectif à haute fréquence. En 2020, c'est 52 % de la population qui demeurait dans un secteur (délimités par les aires de diffusion de Statistique Canada) présentant une bonne accessibilité au transport en collectif (indice situé entre 3 et 5).

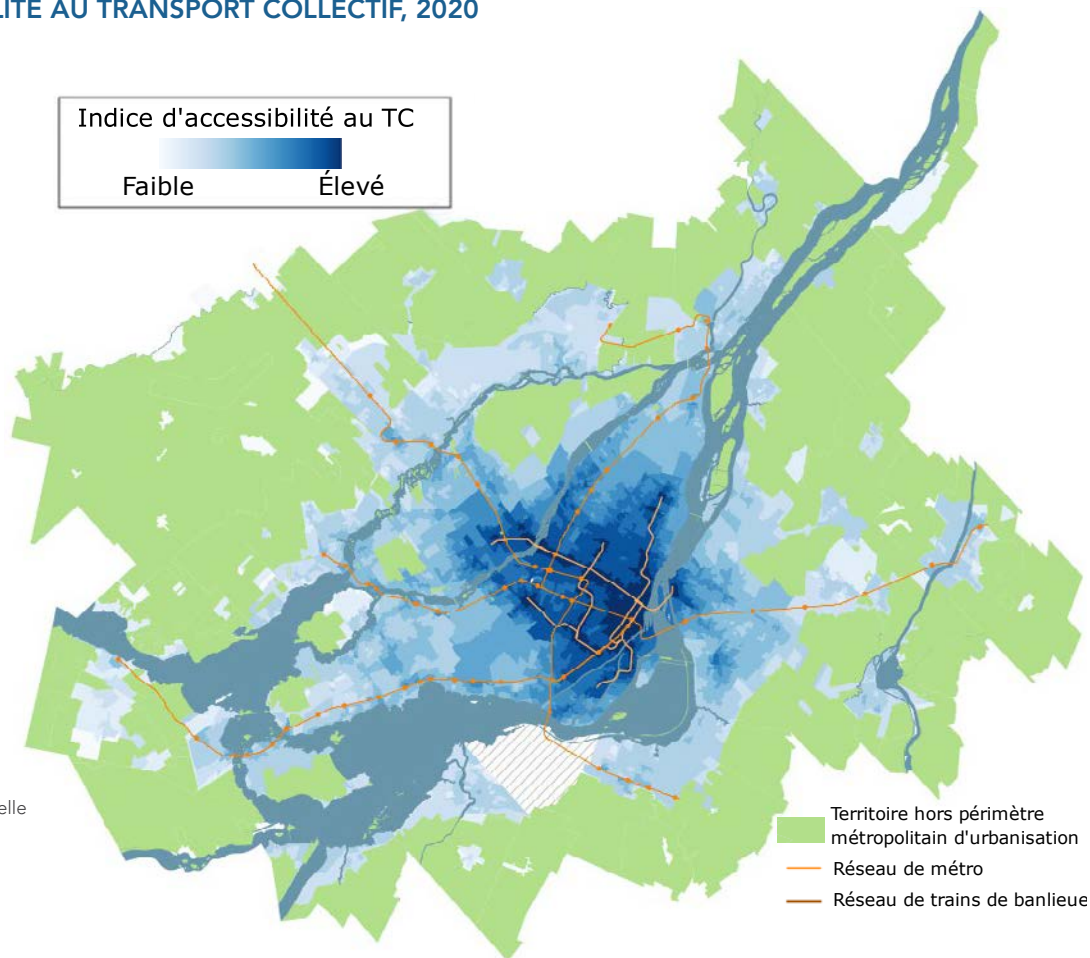
Sur l'île de Montréal, c'est 84 % de la population qui demeure dans des milieux présentant une bonne accessibilité au transport collectif. Hors de l'île de Montréal, cette bonne accessibilité au transport collectif touche 49 % de la population de Laval et 34 % de la population de l'agglomération de Longueuil. Cependant, dans les couronnes Nord et Sud, seul 1 % de la population demeure dans un secteur où l'accessibilité au transport collectif peu être qualifiée de bonne, en fonction de la proximité, de la fréquence et du niveau de service (détails sur l'indice en page 46).

FIGURE 20
RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON L'INDICE D'ACCESSIBILITÉ AU TRANSPORT COLLECTIF ASSOCIÉ À LEUR LIEU DE RÉSIDENCE, 2020, CINQ SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL.



Source : Local Logic, compilation spéciale. Traitement : CMM, 2020.

CARTE 8 INDICE D'ACCESSIBILITÉ AU TRANSPORT COLLECTIF, 2020



Note : L'indice est calculé à l'échelle des aires de diffusion telles que définies par Statistique Canada.

Source : Local Logic, mai 2020.
Traitement : CMM, 2020.

L'indice d'accessibilité au transport collectif

L'indice d'accessibilité du transport en commun développé par la firme Local Logic mesure le niveau de service du transport en commun pour un lieu donné. Il est calculé en déterminant l'accès à tous les arrêts et stations de transport en commun à partir d'un lieu.

Chaque arrêt, station ou gare est pondéré en fonction de trois éléments :

- la qualité de la ligne de transport en commun que l'arrêt ou la station dessert. La qualité est pondérée en fonction de nombreux attributs, tels que la vitesse, la fiabilité et le confort de la ligne de transport en commun;

- la fréquence du service à la station ou la gare;
- le nombre de lignes de transport en commun qui desservent la station ou la gare. Un plus grand nombre de lignes se traduit par un plus grand nombre de destinations accessibles en transports en commun.

Source : Local Logic.



ENCADRÉ 11

LA COVID-19 ET L'ACHALANDAGE DU TRANSPORT COLLECTIF

En 2019, le nombre de déplacements en transport collectif s'était chiffré à près de 570 M, dont plus de 6 M de déplacements en transport adapté. Il s'agissait d'une hausse de plus de 2,8 % des déplacements par rapport à 2018.

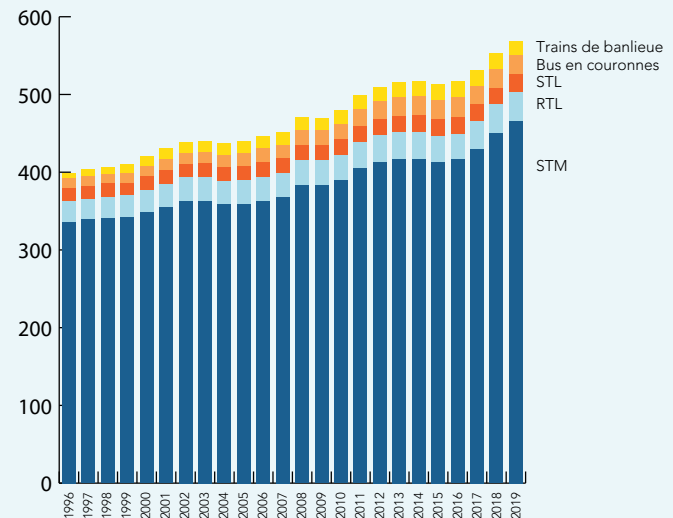
Toutefois, avec la crise sanitaire de la COVID-19, plusieurs usagers ont délaissé, du moins à court terme, le transport collectif. Selon les données de l'ARTM, à la fin de septembre 2020, l'achalandage du réseau de métro atteignait environ 40 % de la normale et celui des trains de banlieue autour de 10 %. En ce qui concerne les réseaux de bus, dont le service a été ajusté à la baisse, l'achalandage était de moins de 50 % de la normale.

La vitesse à laquelle nous assisterons à un retour à la normale dépend de plusieurs facteurs, dont l'ampleur que prendra la propagation de la COVID-19 au cours de l'année 2021, les mesures de confinement et de distanciation sociale qui seront imposées par les autorités et la vitesse à laquelle le vaccin sera administré. De nouvelles habitudes de travail développées durant la pandémie, dont en particulier le télétravail, pourraient toutefois avoir un impact à plus long terme sur les modèles

de déplacement et favoriser une diminution de l'achalandage du transport collectif.

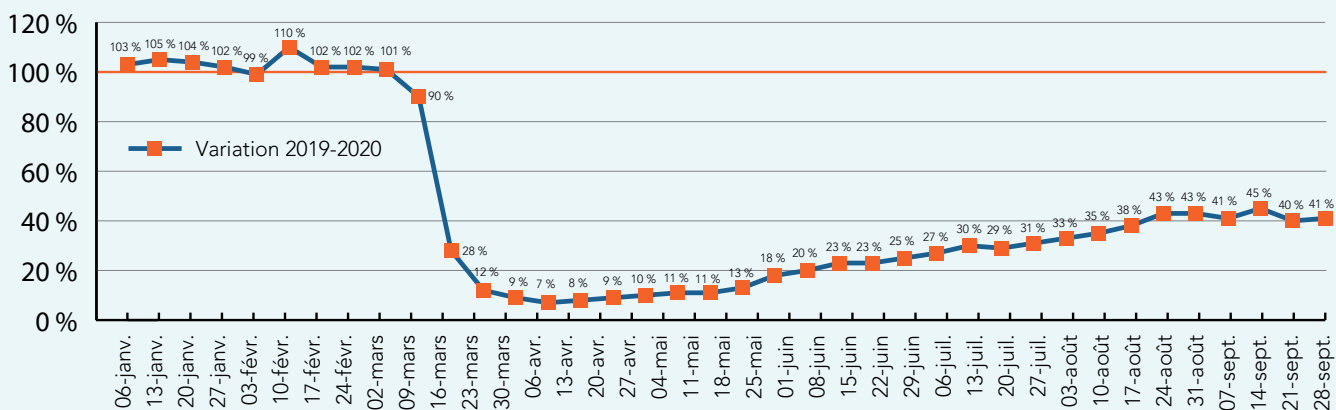
À cet égard, l'ARTM prévoit pour le moment une perte permanente attribuable aux nouvelles habitudes de travail, notamment le télétravail, de l'ordre de 5 %.

FIGURE 21
ACHALANDAGE ANNUEL DES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF DU GRAND MONTRÉAL, 1996-2019



Source : ARTM, 2020. Traitement : CMM, 2020.

FIGURE 22
VARIATION DES EMBARQUEMENTS DANS LE RÉSEAU DU MÉTRO, COMPARAISON ENTRE 2019 ET 2020



Source : ARTM, 2020.



Objectif

OPTIMISER LE RÉSEAU ROUTIER

Cet objectif vise l'amélioration des conditions de circulation routière pour le transport des marchandises et le transport des personnes par l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif ou par l'optimisation de la capacité routière.

Au niveau du réseau routier, la remise à neuf ou la réfection majeure des principales composantes du réseau autoroutier métropolitain (le pont

Samuel-De Champlain, le complexe Turcot, l'axe Bonaventure, l'autoroute 40 entre Anjou et Côte-de-Liesse, le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, etc.) constitue une priorité incontournable pour assurer la compétitivité et le développement du Grand Montréal. Il demeure primordial que ces projets majeurs liés au réseau routier soient accompagnés par l'implantation de mesures fortes favorisant le transport collectif pendant et après les travaux.

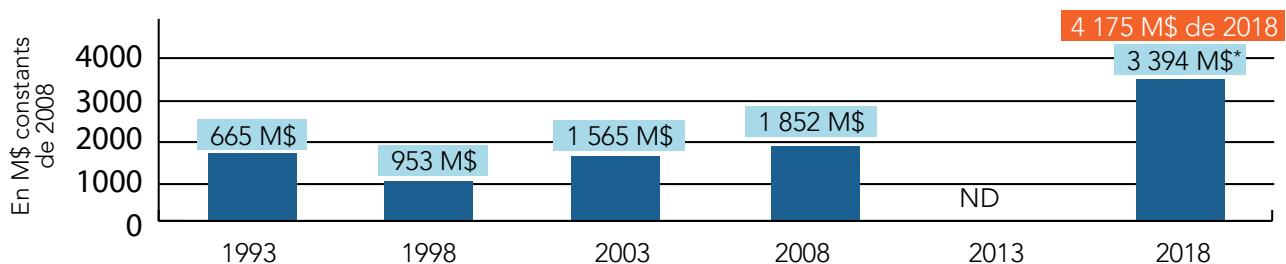
Des coûts associés à la congestion routière qui excèdent 4 G\$

Dans le Grand Montréal, une part importante du système artériel et autoroutier est affecté par des problèmes récurrents de congestion.

Celle-ci engendre des coûts socioéconomiques importants, attribuables principalement aux retards qu'elle génère, c'est-à-dire à la valeur des heures perdues dans la congestion, mais également à la surutilisation des véhicules (l'usure des pneus, la dépréciation, les coûts d'entretien et de réparation, etc.), à la consommation supplémentaire de carburant, ainsi qu'aux coûts imputés aux émissions supplémentaires de polluants et de GES. Rappelons qu'au Québec, le secteur des

transports routiers est le plus grand émetteur de GES, avec 34 % de l'ensemble des émissions. Basé principalement sur les résultats des évaluations des coûts de la congestion routière réalisée pour les périodes 1993 à 2008 et sur l'évolution des déplacements constatée grâce aux données des enquêtes O-D 2008 et 2013, la firme Les Conseillers ADEC inc. a estimé qu'en 2018, les coûts de la congestion dans la région métropolitaine de Montréal auraient atteint 4,2 G\$, dont 1,3 G\$ à Laval et dans la couronne Nord et 2,9 G\$ dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil et dans la couronne Sud.

FIGURE 23
COÛTS SOCIOÉCONOMIQUES DE LA CONGESTION ROUTIÈRE DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, 1991-2018 (EN MILLIONS DE DOLLARS CONSTANTS DE 2008)



*Le coût de la congestion pour 2018 a été estimé par la firme Conseillers ADEC inc. à partir de l'évaluation des coûts de la congestion routière réalisée pour les périodes 1993 à 2008 par le MTQ et ADEC, et à partir de l'évolution des déplacements constatés grâce aux données des enquêtes O-D 2008 et 2013. Ici, la valeur (3 394 M\$) est présentée en millions de dollars constants de 2008.

Source : Conseillers ADEC inc. (2018). Les coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord. Rapport réalisé pour le compte de la Ville de Laval. Traitement : CMM, 2018

En comparaison aux autres grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord, le problème de la congestion routière est préoccupant dans le Grand Montréal. Selon les données du 2019 INRIX Traffic Scorecard, qui mesure la congestion dans les grandes régions métropolitaines mondiales, la région métropolitaine de Montréal se classe au 7^e rang des régions métropolitaines nord-américaines où les automobilistes perdent le plus de temps dans la congestion routière en heure de pointe (117 h annuellement).

Le temps perdu dans la congestion correspond à la différence entre la durée des déplacements aux périodes de pointe par rapport à la durée en mode libre circulation.

Rappelons que selon Statistique Canada, le nombre de travailleurs se rendant au travail chaque matin en automobile en tant que conducteurs a augmenté de 140 000 entre 2001 et 2016 sur le territoire du Grand Montréal, faisant ainsi augmenter la pression sur les réseaux routiers.

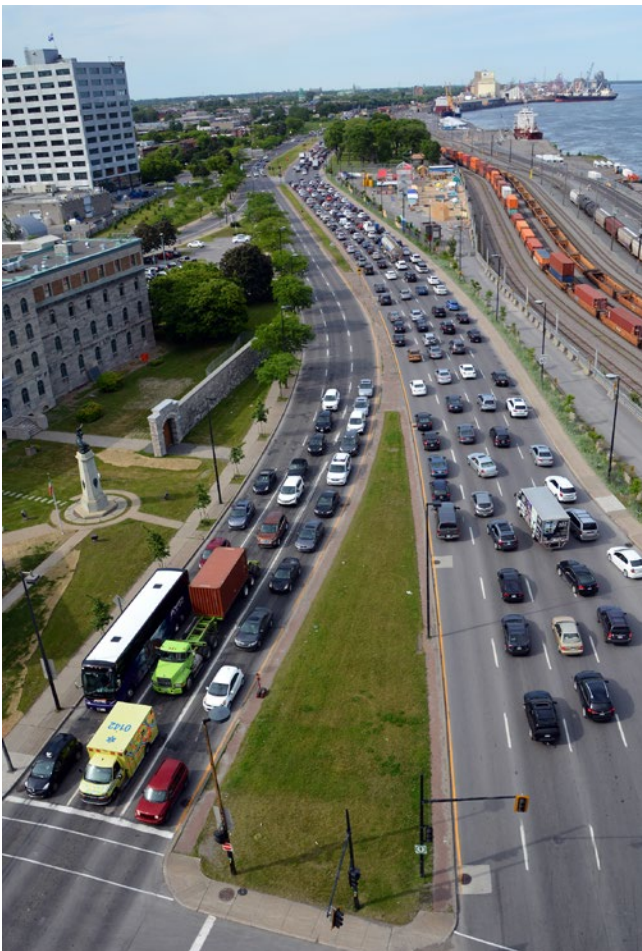
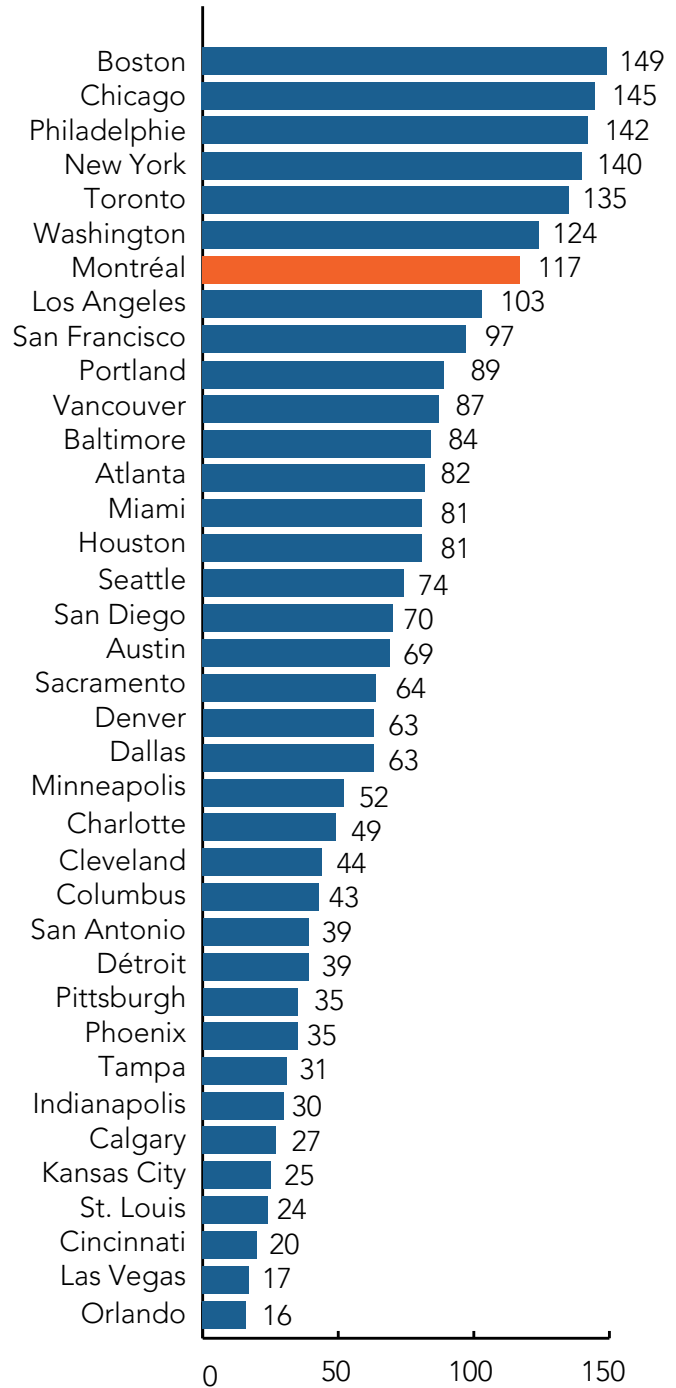


FIGURE 24
NOMBRE ANNUEL MOYEN D'HEURES PERDUES EN RAISON DE LA CONGESTION ROUTIÈRE CHEZ LES NAVETTEURS UTILISANT LE RÉSEAU ROUTIER EN HEURE DE POINTE, RÉGIONS MÉTROPOLITAINES NORD-AMÉRICAINES, 2019



Source : INRIX Research, 2019 INRIX Traffic Scorecard. Traitement : CMM, 2020.

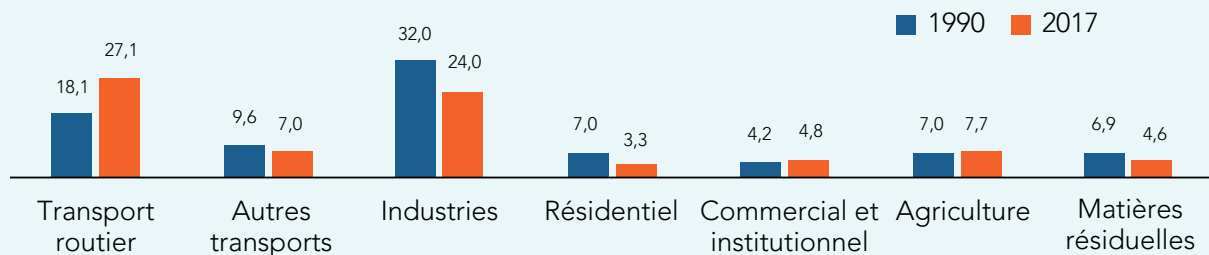
ENCADRÉ 12

LE TRANSPORT ET LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) DANS LE GRAND MONTRÉAL

Au Québec, le transport routier est le secteur où le plus de gains peuvent être faits en matière de réduction d'émissions de GES. Non seulement il s'agit du plus grand émetteur en tonnes équivalent

CO² (27,1 Mt en 2017), mais il s'agit également du seul secteur ayant connu une hausse d'émissions prononcée entre 1990 et 2017, soit 49,6 %.

FIGURE 25
ÉMISSIONS DE GES (MT ÉQ. CO²) AU QUÉBEC, 1990-2017



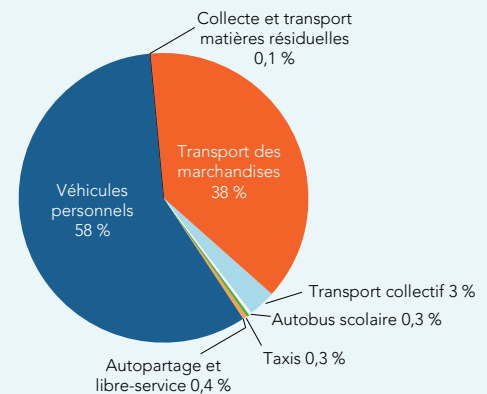
Source : MELCC, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre 2017*. Traitement : CMM, 2020.

Dans le Grand Montréal, le transport des personnes est responsable de 62 % des émissions de GES des transports terrestres alors que les 38 % restants sont imputables au transport des marchandises. Dans le sous-secteur du transport des personnes, les véhicules personnels sont de loin les plus grands émetteurs de GES et émettent à eux seuls, 58 % des GES liés aux transports terrestres.

Les émissions de GES associées au transport routier sont influencées par la combinaison de différents facteurs, dont les distances parcourues, les modes de transport (véhicule personnel, transport collectif, transport actif) et les types de véhicules privilégiés (automobiles, camions légers, camions lourds, véhicules électriques, etc.). Bien que les petites voitures émettent individuellement de moins en moins de GES, ces gains ont été annulés au cours des dernières années par la popularité grandissante des camions légers de type VUS, plus énergivores que l'automobile.

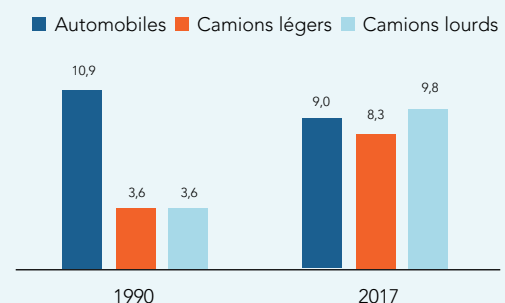
Le recours plus fréquent aux camions lourds pour le transport des marchandises contribue également à accroître les émissions de GES du transport routier. Avec la popularité grandissante du commerce en ligne, on peut s'attendre à ce que cette tendance se poursuive.

FIGURE 26
ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS TERRESTRES SUR LE TERRITOIRE DE LA CMM EN 2016



Source : Golder, pour le compte de l'ARTM et la CMM, 2019. Traitement: CMM, 2020.

FIGURE 27
ÉMISSIONS DE GES (MT ÉQ. CO²) PAR TYPE DE VÉHICULES AU QUÉBEC, 1990-2017



Source : MELCC, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre 2017*. Traitement : CMM, 2020

129 km de voies réservées pour bus sur le réseau routier supérieur du Grand Montréal

L'implantation de voies réservées dans la région métropolitaine permet de soutenir l'organisation du transport collectif autour du Réseau de transport en commun métropolitain structurant (RTCMS) identifié au PMAD.

Elles permettent de relier plusieurs milieux résidentiels aux différents points d'accès aux modes lourds de transport collectif ou aux pôles d'activités régionaux.

Actuellement, 129 km du réseau routier supérieur du Grand Montréal sont touchés par des mesures préférentielles pour bus, qu'il s'agisse de voie réservée avec marquage au sol, de voie d'évitement de file d'attente ou de voie d'accotement pouvant être utilisée par les autobus. Ces mesures préférentielles sur le réseau supérieur sont complétées par d'autres mesures préférentielles sur les réseaux artériels et de collectrices, ayant un rôle plus local.

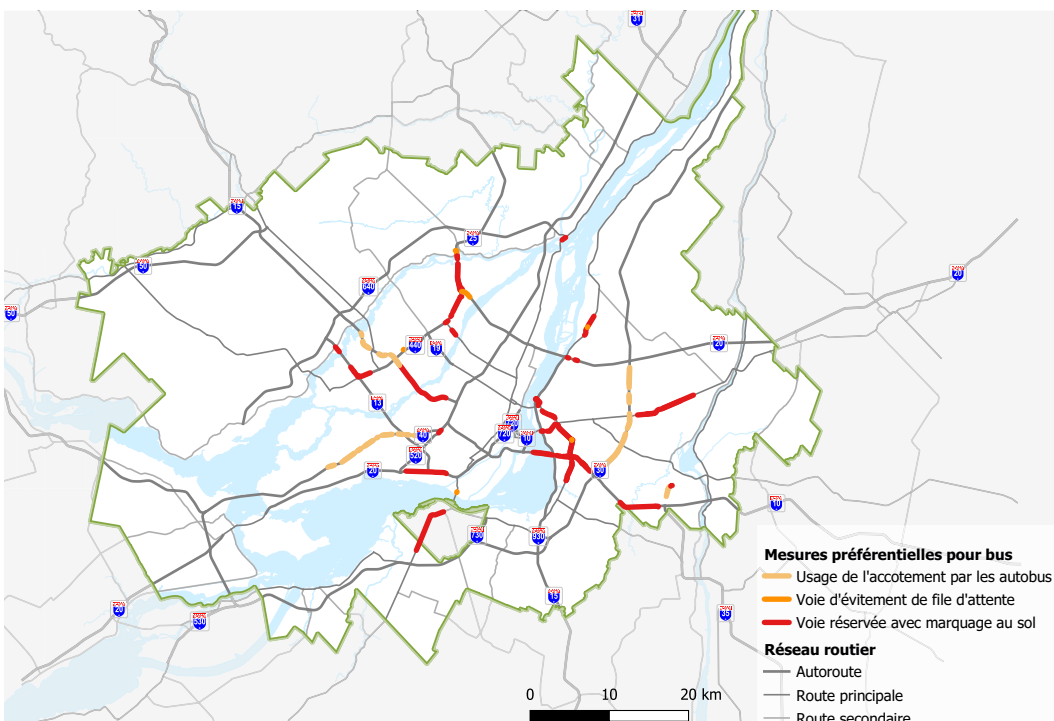
Au cours des prochaines années, il est prévu qu'une importante expansion du réseau de voies réservées d'envergure régionale se concrétise. En effet, le ministère des Transports du Québec (MTQ) travaille actuellement au développement d'un projet de Réseau métropolitain de voies réservées (RMVR) et la mise en place de voies réservées fait aussi partie intégrante du projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSDTC) de l'ARTM. Celui-ci prévoit l'implantation de voies réservées à travers la région métropolitaine afin d'accroître la fiabilité et la rapidité des services par autobus ainsi que le covoiturage.

Pour en savoir plus, consultez :

- [Le Réseau métropolitain de voies réservées du MTQ](#)
- [Le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif \(PSDTC\) de l'ARTM](#)

CARTE 9

MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS SUR LE RÉSEAU SUPÉRIEUR DU GRAND MONTRÉAL



ENCADRÉ 13

MISE EN PLACE D'ENTENTES AMÉNAGEMENT-TRANSPORT COLLECTIF AVEC LES MUNICIPALITÉS DU POURTOUR DE LA CMM

Un réseau routier fluide, fiable et sécuritaire est essentiel aux déplacements des personnes et des marchandises. Ce réseau est toutefois régulièrement saturé, ce qui occasionne des coûts socioéconomiques importants liés à la congestion routière.

Un des facteurs favorisant cette congestion est l'étalement urbain observé au pourtour du territoire de la CMM. Ce phénomène génère des coûts pour les municipalités de la CMM, entre autres pour l'entretien des réseaux routiers locaux. De plus, il stimule la construction de nouvelles routes et favorise ainsi l'augmentation du nombre de véhicules, des distances parcourues et de la congestion.

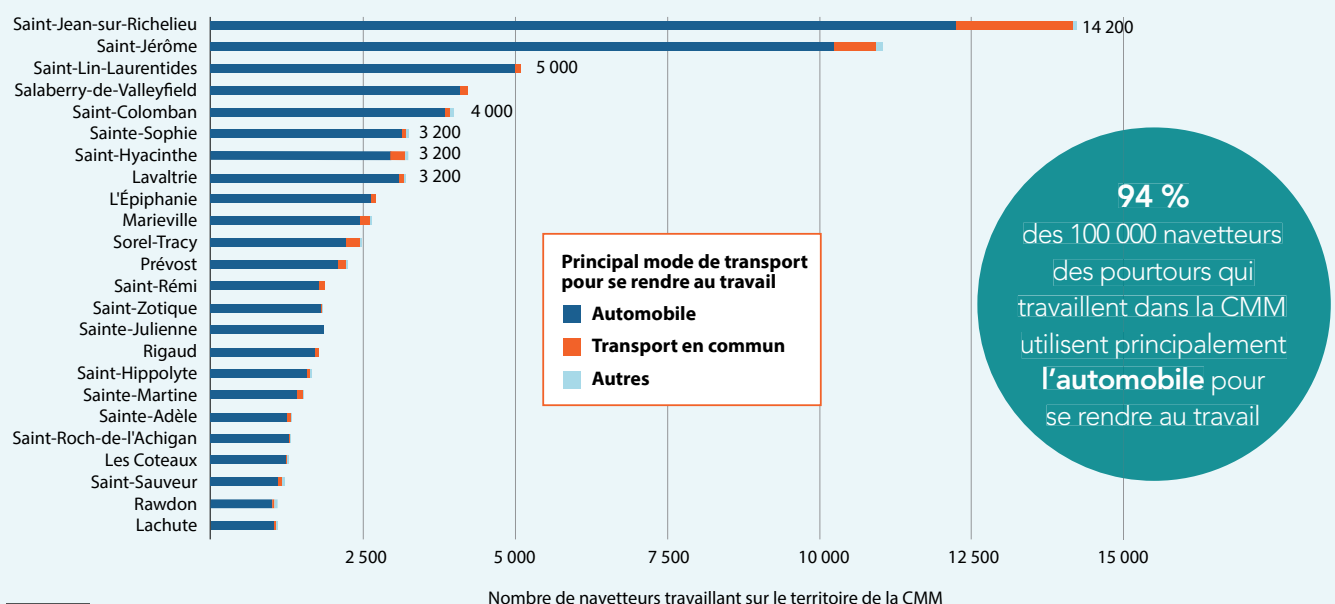
À cet égard, et conformément à sa loi constitutive, la CMM a transmis au début de l'année 2020 un rapport à la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, concernant l'opportunité de modifier les limites de son territoire. Étant donné l'urgence d'agir en matière de décongestion routière, le rapport

indique qu'il ne serait pas opportun de modifier les limites de la CMM et qu'il serait préférable de convenir d'ententes pluriannuelles avec les municipalités locales et régionales contigües à la CMM, portant sur l'amélioration de l'offre de services de transport collectif et l'articulation de ces services avec l'aménagement du territoire.

Au cours de 2020, un comité formé de représentants de la CMM, de l'Autorité régionale de transport métropolitain et d'exo a été mis sur pied, afin de préparer un premier projet d'entente type. Des discussions avec des représentants de différentes municipalités du pourtour de la CMM ont également été amorcées, afin de mettre en œuvre ce projet.

L'objectif de ces ententes est de favoriser une densification intelligente dans les pourtours de la CMM, qui se traduira par l'amélioration de l'offre de services de transport collectif locaux et de dessertes vers le territoire de la CMM.

FIGURE 28
MUNICIPALITÉS DES POURTOURS DE LA CMM PRÉSENTANT LE PLUS GRAND NOMBRE DE NAVETTEURS AYANT UN LIEU DE TRAVAIL HABITUEL SUR LE TERRITOIRE DE LA CMM, 2016



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2016. Traitement : CMM, 2020.



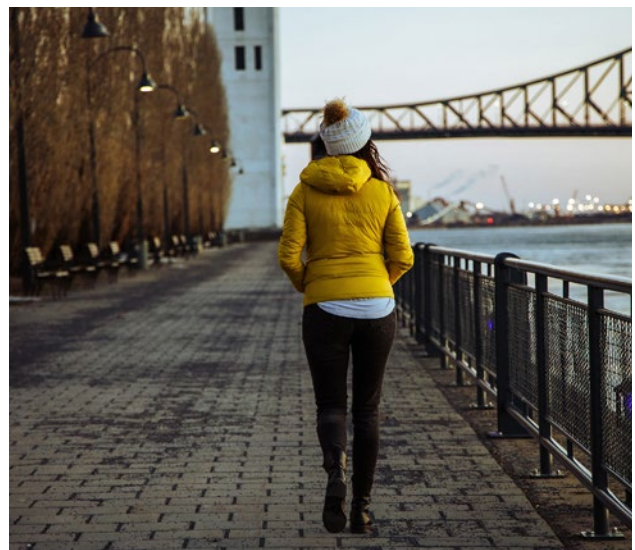
Objectif

FAVORISER LA MOBILITÉ ACTIVE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Le développement d'aménagements et d'infrastructures voués aux transports actifs (principalement la marche ou le vélo) pour des fins récréatives et utilitaires est une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport. Des réseaux piétonniers et cyclables misant sur la continuité et la connectivité, tout en procurant une accessibilité aux secteurs commerciaux, aux pôles d'emplois, aux pôles récréotouristiques ainsi qu'aux stations de transport en commun contribuent à diminuer les déplacements en automobile. Les aménagements et infrastructures voués au transport actif jouent

un rôle positif en matière de santé publique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), mais également en termes de développement économique, en créant des milieux de vie plus attractifs et conviviaux.

En plus de favoriser les déplacements actifs par le développement de quartiers TOD, dont l'aménagement facilite ce type de déplacements, le PMAD mise sur le développement d'un Réseau vélo métropolitain à des fins utilitaires et récréatives permettant d'assurer des liaisons entre les différents secteurs du Grand Montréal.



Croissance de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement, mais concentrée sur l'île de Montréal

Selon les données les plus récentes issues des enquêtes Origine-Destination du Grand Montréal, la proportion des déplacements réalisés à vélo sur l'ensemble des déplacements, quel que soit le motif, est passée de 1,2 % à 1,8 % entre l'automne 2003 et l'automne 2013³. Des données plus récentes issues du recensement de Statistique Canada indiquaient quant à elles que la proportion de navetteurs utilisant le vélo comme principal mode de transport pour se rendre au travail était passée de 1,6 % à 2,1 % entre 2006 et 2016. Parmi les cinq grands secteurs géographiques de la région, l'agglomération de Montréal est toutefois le seul secteur à avoir connu une forte augmentation de la part modale du vélo au

cours des dernières années. Dans ce secteur, cette augmentation peut notamment s'expliquer par le développement des infrastructures cyclables (voies cyclables, stationnements pour vélo, réseau de vélo en libre-service, etc.) combiné à des distances plus courtes entre les lieux de résidence et les lieux de travail, d'étude ou de loisirs, ainsi qu'à différentes contraintes liées à l'utilisation de l'automobile (stationnements limités, congestion, etc.).

À noter qu'un des objectifs du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM, adopté en 2017, est de faire passer la part des navetteurs utilisant le vélo comme principal mode de transport pour se rendre au travail à 3,8 % d'ici 2031.

³ Pour des raisons de fiabilité statistique, les données sur le transport actif issues de l'enquête OD 2018 n'ont pas été rendues publiques pour le moment.

FIGURE 29
PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS À VÉLO DANS LE GRAND MONTRÉAL, SELON LE SECTEUR D'ORIGINE DU DÉPLACEMENT, JOURS OUVRABLES D'AUTOMNE, 2003-2013

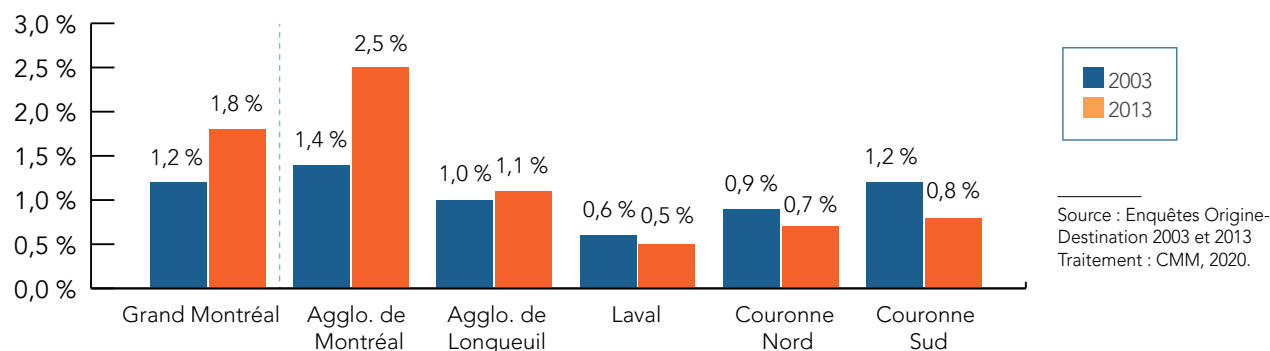
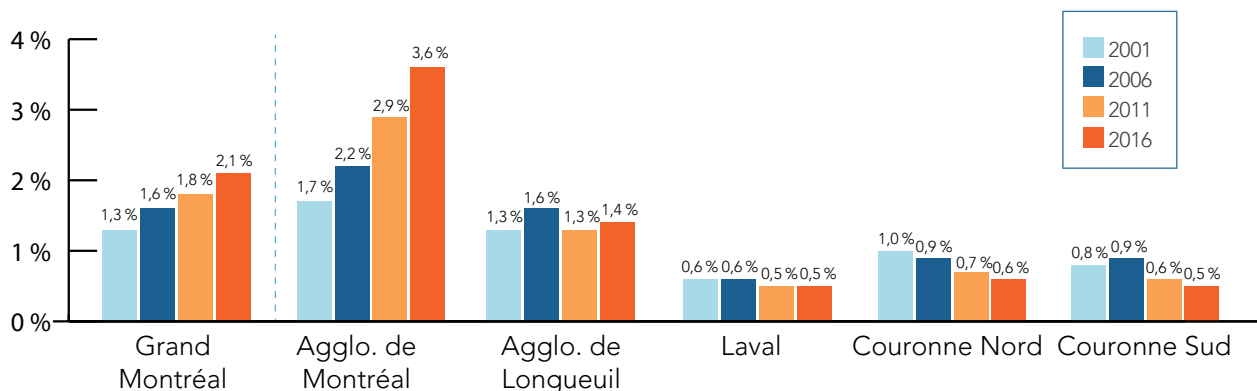


FIGURE 30
PART DES NAVETTEURS UTILISANT LE VÉLO COMME PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL, GRAND MONTRÉAL ET SES CINQ SECTEURS, 2001-2016

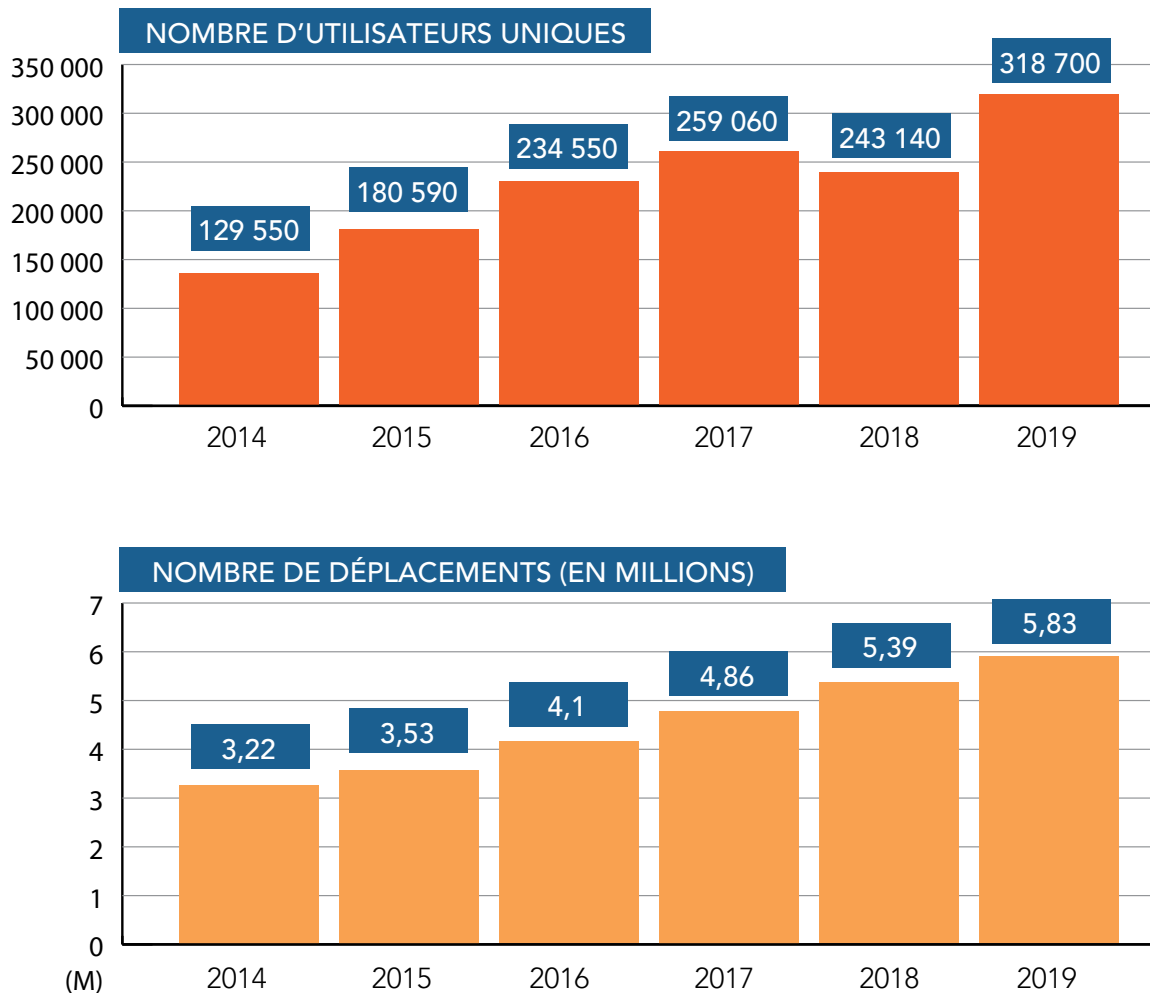


La popularité du système de vélo-partage BIXI permet également de rendre compte de l'utilisation grandissante du vélo comme mode de déplacement dans les secteurs plus centraux de la région. BIXI, qui est actuellement le 2^e plus grand réseau de vélo-partage en Amérique après celui de New York, est en expansion depuis son inauguration, en 2009. Le réseau, qui est en opération sept mois par année, regroupe à l'heure actuelle 7 270 vélos

et 610 stations répartis dans 17 arrondissements de Montréal, ainsi que dans les villes de Laval, de Longueuil, de Westmount, de Montréal-Est et de Mont-Royal.

Entre 2014 et 2019, le nombre d'utilisateurs uniques de BIXI est passé de 129 550 à 318 700 (+146 %) alors que le nombre de déplacements est passé de 3,2 à 5,8 millions (+81 %).

FIGURE 31
NOMBRE D'UTILISATEURS UNIQUES ET DE DÉPLACEMENTS VÉLO, RÉSEAU DE VÉLO-PARTAGE BIXI MONTRÉAL, 2014-2019



Source : BIXI, 2020. Traitement : CMM, 2020.



34 % du Réseau vélo métropolitain maintenant complété

La mise en place d'un Réseau vélo métropolitain est l'un des principaux moyens privilégiés par le PMAD pour favoriser la mobilité active dans le Grand Montréal. Ce réseau, dont le plan directeur a été adopté par la CMM en 2017, repose sur le parachèvement et l'amélioration du réseau cyclable existant afin d'assurer la liaison entre les différents secteurs du Grand Montréal et la desserte des atouts du Grand Montréal (aires TOD, pôles d'emploi, pôles récréotouristiques, etc.). En août 2020, des quelques 1 742 kilomètres prévus au réseau, 34 %

(586 km) étaient déjà aménagés et conformes, alors que c'était le cas de 31 % en 2018 (550 km). Toujours en août 2020, 14 % (244 km) du Réseau vélo métropolitain étaient aménagés, mais demandaient d'être mis aux normes et 53 % (906 km) n'avaient pas encore été aménagés. Le Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire est considéré comme le premier axe complété du Réseau vélo métropolitain. D'une longueur de 143 km, il a été inauguré en septembre 2017.

CARTE 10
LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN, 2018

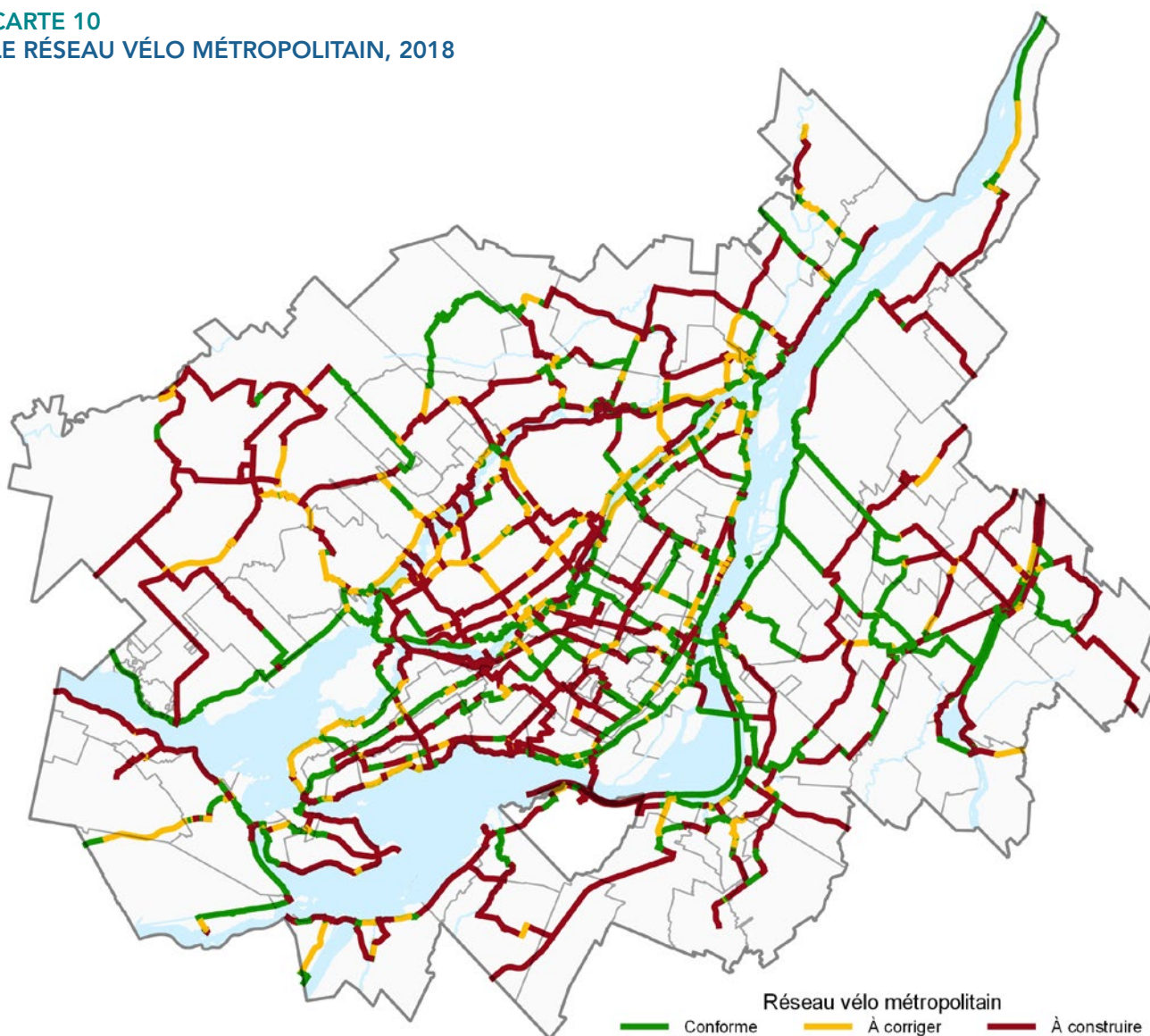
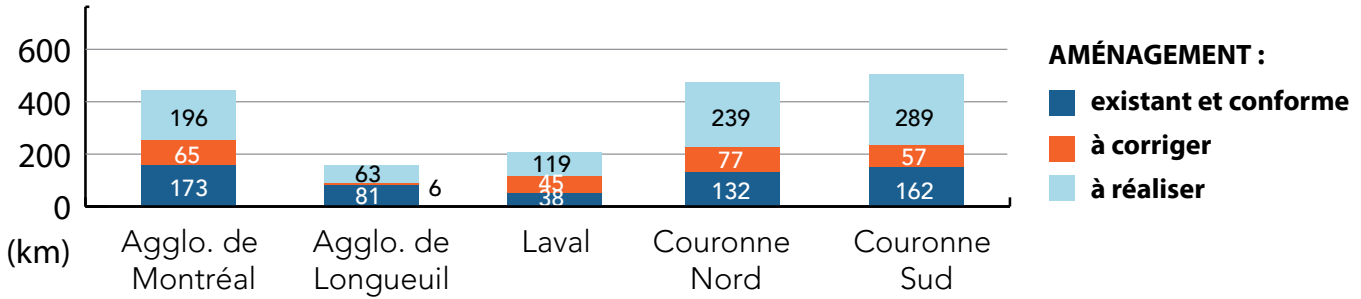


FIGURE 32
ÉTAT D'AVANCEMENT DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN (KM),
CINQ SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL, 2020

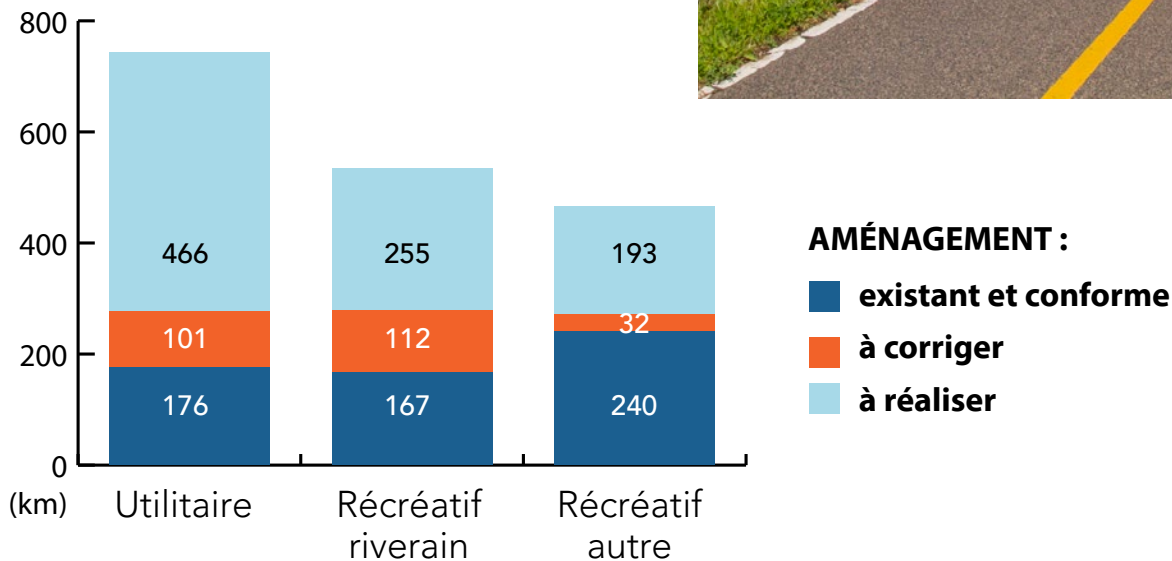


Source : CMM, août 2020.

Dans le cadre du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain, les axes du réseau ont été subdivisés en trois grandes catégories en fonction de leurs caractéristiques et de leur localisation : les axes à vocation principalement utilitaires, complétés à 24 % (176 km), les axes riverains à vocation principalement récréatifs, complétés à 31 % (167 km) et les autres axes à vocation principalement récréatifs complétés à 52 % (240 km).



FIGURE 33
ÉTAT D'AVANCEMENT DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN (EN NOMBRE DE KM)
PAR TYPE D'AXE, 2020



Source : CMM, août 2020.

LA COVID-19 ET LA MOBILITÉ ACTIVE

La crise sanitaire actuelle a mis en lumière les défis particuliers qui touchent les milieux urbains afin d'assurer la distanciation physique dans l'espace public, notamment dans le cadre des déplacements actifs. À cet égard, différents aménagements temporaires ou permanents sont mis en place un peu partout dans le monde afin de redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes dans le but de faciliter la distanciation physique. Ces mesures passent notamment par des élargissements de trottoirs sur les artères commerciales, la mise en place de rues partagées, la piétonnisation de rues, la mise en place de corridors sanitaires ou la mise en place de nouvelles voies cyclables.

À ce sujet, en début de pandémie, la CMM a mandaté Vélo Québec pour la réalisation d'un guide proposant différentes interventions sur l'ensemble du territoire métropolitain afin de faciliter la mobilité active. Ce guide intitulé *Promenades métropolitaines temporaires pour piétons et cyclistes* a été publié en juin 2020.

Toujours dans un objectif de rendre la région métropolitaine plus résiliente face aux épidémies, la commission de l'aménagement de la CMM a reçu le mandat de proposer des orientations et des objectifs permettant d'assurer un aménagement mieux adapté aux enjeux de santé publique dans un contexte d'épidémie ou de pandémie, puis d'émettre des recommandations relativement aux outils de planification et de réglementation en matière d'aménagement du territoire pour accroître la résilience dans un tel contexte. Ce rapport, qui sera déposé auprès du comité exécutif au cours du printemps 2021, proposera notamment différents objectifs liés à la question de la mobilité active.

Pour plus de détails, consultez :

- [Adapter nos outils aux enjeux de santé publique : un nouveau mandat pour la commission de l'aménagement](#)
- [Promenades métropolitaines temporaires pour piétons et cyclistes](#)



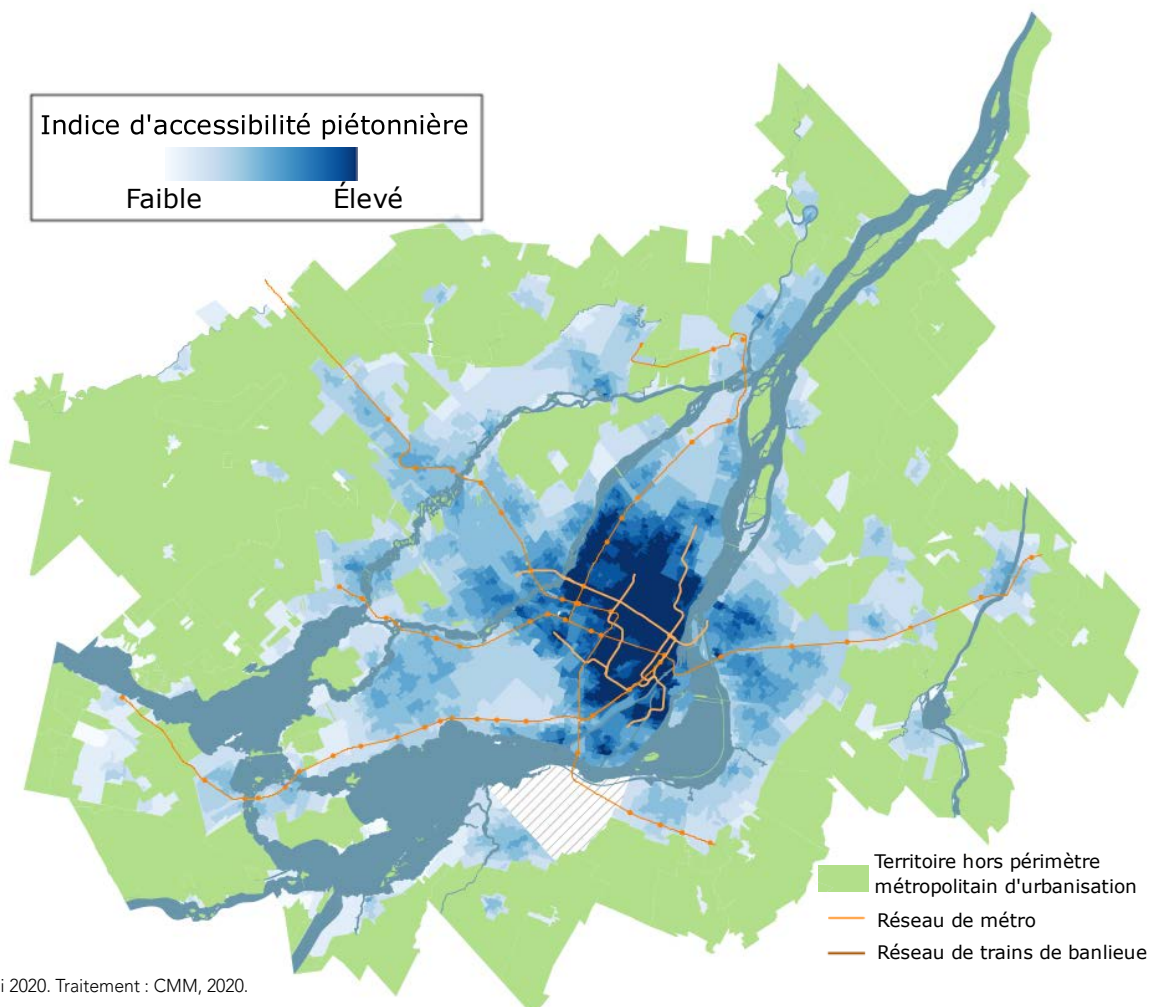
Le tiers de la population du Grand Montréal demeure dans des milieux présentant une bonne accessibilité piétonne aux services et aux commerces

Les aménagement favorisant la pratique du vélo, mais également de la marche, ont des impacts positifs à la fois sur l'environnement et sur la santé des populations. Les caractéristiques qui encouragent la marche comprennent la densité et la compacité des milieux de vie, la proximité entre les résidences et les lieux de travail, la proximité entre les résidences et certains types de commerces et de services (épiceries, restaurants, cafés, banques, parcs, écoles, garderies, etc.) et un design urbain favorisant la connectivité des rues et l'accès à des trottoirs. L'indice d'accessibilité piétonne aux services et aux commerces de Local Logic permet de classer les milieux de vie en fonction de la facilité avec laquelle les résidents peuvent

accomplir leurs courses quotidiennes à pied, sans forcément utiliser leur voiture ou un autre mode de transport. L'indice varie entre 0 à 5; 0 étant attribué aux milieux où l'utilisation d'autres modes de transport que la marche est nécessaire afin de faire ses courses quotidiennes, alors que 5 regroupe des milieux où l'on peut faire l'ensemble de ses courses quotidiennes à quelques minutes de marche.

Sur le territoire de la CMM, 35 % de la population demeure actuellement dans un secteur (aire de diffusion) présentant un indice de 4 ou 5, où il est facile de faire ses courses à pied; 53 % dans un secteur où l'indice est de 2 ou 3; et 12 % dans des milieux où l'indice est de 0 ou de 1.

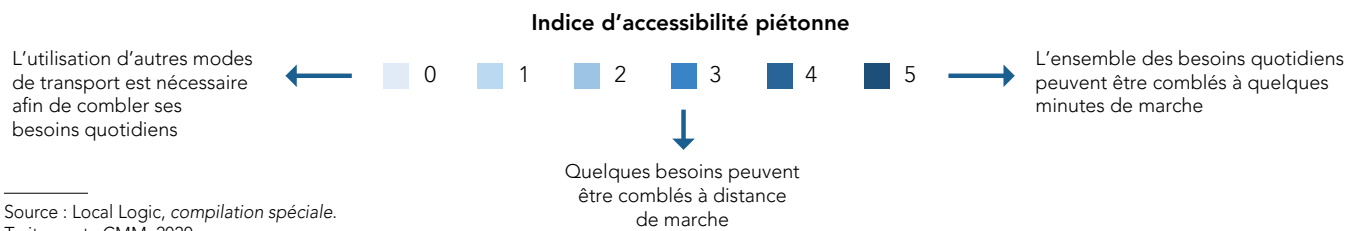
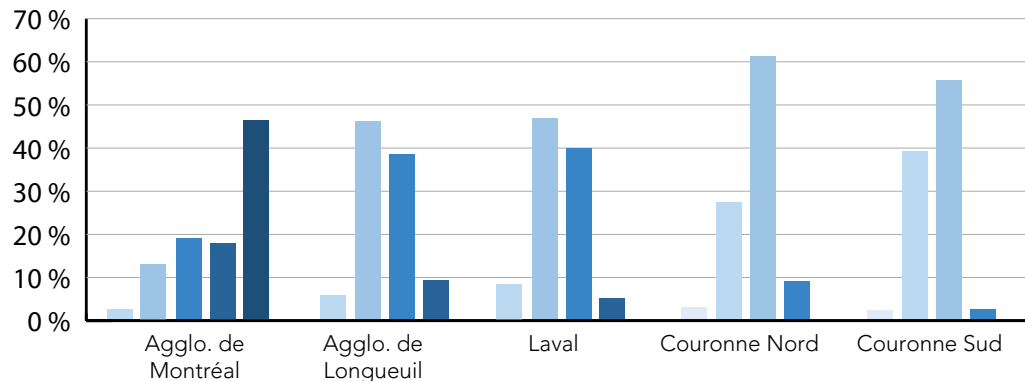
CARTE 11
INDICE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX SERVICES ET AUX COMMERCES, 2020



Source : Local Logic, mai 2020. Traitement : CMM, 2020.

FIGURE 34

RÉPARTITION DE LA POPULATION SELON L'INDICE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX SERVICES ET AUX COMMERCE, 2020, CINQ SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL



Source : Local Logic, compilation spéciale.
 Traitement : CMM, 2020.

L'indice d'accessibilité piétonne aux services et aux commerces

L'indice d'accessibilité piétonne aux services et aux commerces développé par la firme Local Logic est basé sur deux principaux facteurs, soit :

- dans quelle mesure est-il possible de satisfaire les besoins quotidiens à pied;
- dans quelle mesure est-il convivial de le faire.

L'aspect pratique est, à son tour, basé sur trois facteurs principaux :

- la distance de l'épicerie et de la pharmacie les plus proches, mesurée par le chemin le plus court le long du réseau de rues et de chemins accessibles aux piétons;
- l'accès à une variété de commerces de proximité, tels que les banques et les salons de coiffure;
- l'accès à tous les autres types d'entreprises.

L'aspect convivial repose sur trois facteurs principaux :

- le nombre approximatif d'autres piétons que vous êtes susceptible de rencontrer dans le

secteur. La présence d'un plus grand nombre de piétons crée généralement une expérience plus agréable pour les autres piétons, en termes d'intérêt visuel, de dynamisme et de sécurité par rapport à la circulation des véhicules;

- l'accès à des « rues principales » où il est agréable de marcher. Le caractère agréable des rues commerciales a été évalué en se basant sur des caractéristiques telles que la variété des commerces qu'elles offrent et le sentiment de promiscuité que créent les façades des bâtiments dans ces rues;
- la distance par rapport aux grandes infrastructures de transport telles que les autoroutes et les voies ferrées. Ces infrastructures créent des barrières physiques pour la marche, car il y a généralement peu d'endroits où il est possible de les traverser. En outre, elles créent un environnement désagréable pour les piétons ; à ce titre, leur présence est pénalisée dans le score de convivialité pour les piétons.

Source : Local Logic.





ORIENTATION 3

DU PMAD

UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

Le Grand Montréal dispose d'un riche patrimoine naturel et bâti ainsi que des paysages emblématiques qui sont un atout important pour la qualité de vie de la population et l'attractivité de la région.

En 2020, la crise sanitaire liée à la COVID-19 a mis en lumière toute l'importance de la protection et de l'accessibilité aux espaces naturels, qui s'avère primordiale à la qualité de vie et à la résilience face à ce type de pandémie.

À cet égard, le PMAD présente différents objectifs de protection et de mise en valeur des espaces naturels, patrimoniaux et paysagers. L'une des principales cibles du PMAD est de porter à 17 % la superficie des milieux naturels protégés sur le territoire de la CMM. Le PMAD énonce également la volonté d'augmenter le couvert forestier du territoire et présente différentes mesures de protection qui doivent être intégrées dans les outils de planification régionaux ou locaux.

En matière de protection des plaines inondables, le PMAD favorise le développement de nouvelles mesures, qui passent notamment par la mise à jour d'une cartographie axée sur les risques d'inondation ainsi que la prise en compte de cette nouvelle cartographie dans la réglementation locale.

Enfin, en matière de mise en valeur, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour de la Trame verte et bleue.



ORIENTATION 3 : UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

SOMMAIRE DU SUIVI



AUTRES CONSTATS

Depuis 2012, augmentation de **975 ha** d'aires protégées terrestres



Depuis 2012, **810 ha** ont été protégés grâce à des projets d'acquisition appuyés financièrement par la CMM

Une proportion de couvert forestier qui est passée de **20,4 %** à **21,4 %** entre 2011 et 2019

Parallèlement aux **10,1 %** du territoire en aires protégées, **7 %** du territoire est constitué de couvert forestier bénéficiant de mesures de conservation grâce au PMAD

65
projets de mise en valeur de la Trame verte et bleue depuis l'entrée en vigueur du PMAD

46 sites
et **286**
immeubles patrimoniaux inscrits au Registre du patrimoine culturel du Québec

ORIENTATION 3 : UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR



Objectif

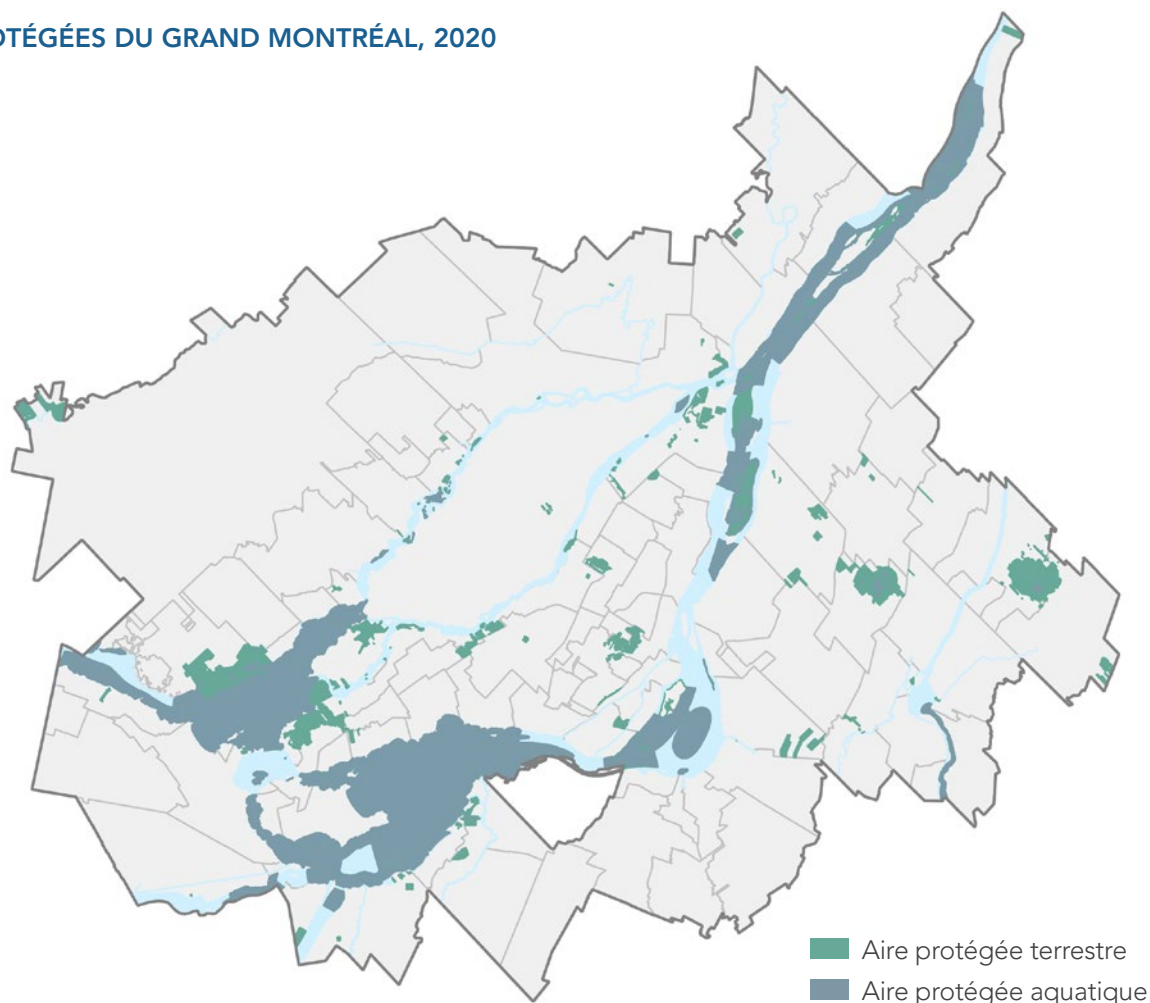
PROTÉGER LES MILIEUX NATURELS DU GRAND MONTRÉAL

Afin d'atteindre l'objectif de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal, de même que de porter à 30 % la proportion de la superficie terrestre en couvert forestier, la Communauté compte sur des initiatives des différents paliers gouvernementaux et de la société civile. Parmi celles-ci, la Communauté compte sur l'acquisition et la conservation d'espaces naturels financées dans le cadre de son Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la

Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain et du Programme d'acquisition et de conservation d'espaces boisés.

La Communauté compte également sur l'intégration des critères de protection du PMAD dans les outils de planification régionaux et municipaux, notamment en ce qui concerne la protection du couvert forestier compris dans les bois et les corridors forestiers métropolitains.

CARTE 12
AIRES PROTÉGÉES DU GRAND MONTRÉAL, 2020



10,1 % du territoire du Grand Montréal en aires protégées

Selon les données compilées par la CMM à partir du Registre des aires protégées du gouvernement du Québec et du Répertoire des milieux naturels protégés du Québec du Réseau de milieux naturels protégés (RMN), la superficie totale des aires protégées dans le Grand Montréal se chiffre à 43 975 ha, ce qui représente 10,1 % de la superficie totale de la région.

Près des trois quarts (72 %) de la superficie des aires protégées se retrouvent en milieu aquatique. Ces aires protégées sont des aires de concentration d'oiseaux aquatiques et des habitats du rat musqué, soit deux types d'habitats fauniques visés par la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*.

Les aires protégées en milieu terrestre, qui regroupent un peu plus du quart (28 %) de la

superficie protégée de la région, comprennent :

- trois parcs nationaux (les parcs d'Oka, des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno);
- plusieurs réserves naturelles et milieux naturels de conservation volontaire, dont la réserve de la biosphère, du Centre de la nature, du mont Saint-Hilaire;
- quatre refuges d'oiseaux migrateurs;
- deux réserves nationales de la faune, deux réserves écologiques;
- dix habitats d'espèces floristiques menacées ou vulnérables;
- deux refuges fauniques.

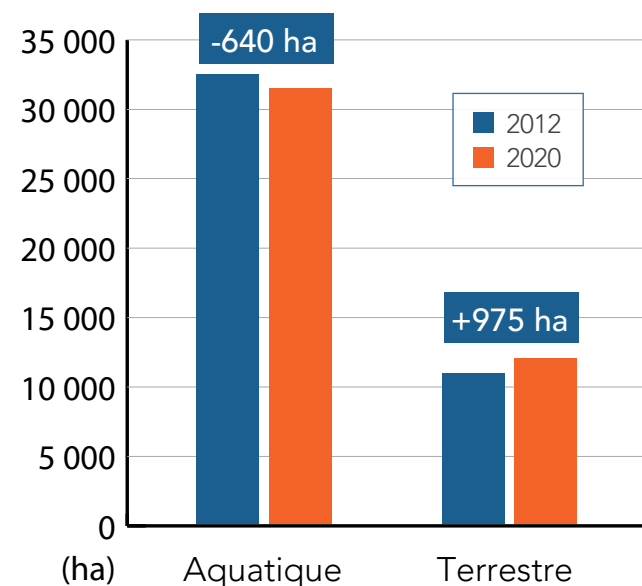
Augmentation de 975 ha d'aires protégées terrestres depuis 2012

De façon globale, la superficie des aires protégées a augmenté de 335 ha depuis l'entrée en vigueur du PMAD, passant de 43 640 ha en 2012 à 43 975 ha en 2020. Cette croissance relativement modeste (+0,8 %) masque toutefois des tendances différentes selon qu'ils s'agissent de milieux aquatiques ou terrestres.

En effet, la superficie des aires protégées aquatiques a diminué de 640 ha (-2 %) à la suite du retrait de 413 ha d'aires de concentration d'oiseaux aquatiques et de 227 ha d'habitats du rat musqué au Registre des aires protégées du gouvernement du Québec. L'intégration au Registre de ce type d'espaces aquatiques est influencée par la concentration des espèces animales visées lors des inventaires fauniques réalisés par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs.

En ce qui concerne les aires protégées terrestres, qui protègent des espaces vulnérables contre le développement, leur superficie a augmenté de 975 ha entre 2012 et 2020, ce qui représente une augmentation de 9 %.

FIGURE 35
SUPERFICIES DES AIRES PROTÉGÉES DU GRAND MONTRÉAL, 2012 ET 2020



Sources : MDDELCC, *Registre des aires protégées*; Réseau de milieux naturels protégés (RMN), *Répertoire des milieux naturels protégés du Québec*; Ville de Montréal, *Milieu naturel intérieur protégé*; MDELCC, *Liste des réserves naturelles reconnues*.
Traitement : CMM, 2020.

C'est l'ajout de milieux naturels de conservation volontaire et de nouvelles réserves naturelles ou l'agrandissement de certaines d'entre elles qui a le plus contribué à l'augmentation de la superficie des aires protégées terrestres dans la région depuis 2012. La superficie de milieux naturels de conservation volontaire est passée de 3 927 ha à 4 223 ha entre 2012 et 2020, pour une augmentation de 296 ha. La superficie en réserve naturelle contribuant au réseau d'aires protégées est quant à elle passée de 1 280 ha en 2012 à 1 974 ha en 2020, pour une augmentation de 694 ha. Cette forte augmentation de la superficie en réserve naturelle s'explique notamment par le changement de statut d'anciens milieux naturels de conservation volontaire, comme c'est le cas pour les réserves de North

River Fram à Mirabel et du Boisé-Pierre-Dansereau à Boucherville. Parmi les autres principaux ajouts d'aires protégées, il y a eu l'agrandissement d'environ 300 ha du parc national du Mont-Saint-Bruno en 2013.

La perte de 226 ha de refuge faunique s'explique non pas par un retrait réel de superficies protégées, mais par un changement de catégorie d'aire protégée pour le refuge faunique de Marguerite-D'Youville à Châteauguay, qui a été recatégorisé comme un milieu naturel de conservation volontaire dans le Registre des aires protégées du gouvernement du Québec. La perte de 84 ha de réserve nationale de la faune s'explique quant à elle par un changement de superficies légales en 2018 dans le Registre des aires protégées du gouvernement du Québec.

TABLEAU 2
AIRES PROTÉGÉES DU GRAND MONTRÉAL, 2012-2020

Aire protégée	Domaine	2012	2020	Différence
Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (habitat faunique)	Aquatique	32 087	31 674	-413
Habitat du rat musqué (habitat faunique)	Aquatique	414	187	-227
Parc national	Terrestre	3 765	4 059	294
Réserve naturelle reconnue	Terrestre	1 280	1 974	694
Refuge d'oiseaux migrateurs	Terrestre	1 276	1 276	0
Réserve nationale de faune	Terrestre	491	407	-84
Réserve écologique	Terrestre	107	107	0
Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable	Terrestre	43	43	0
Refuge faunique	Terrestre	251	25	-226
Milieu naturel de conservation volontaire	Terrestre	3 927	4 223	296
TOTAL		43 640	43 975	335

Sources : MDDELCC, *Registre des aires protégées*; Réseau de milieux naturels protégés (RMN), *Répertoire des milieux naturels protégés du Québec*; Ville de Montréal, *Milieu naturel intérieur protégé*; MDELCC, *Liste des réserves naturelles reconnues*. Traitement : CMM, 2020.



TABLEAU 3
SUPERFICIE EN RÉSERVES NATURELLES RECONNUES DU GRAND MONTRÉAL
AJOUTÉE ENTRE 2012 ET 2020

Année	Nom de la réserve naturelle	Superficie (ha) *	Municipalité	Propriété
2012	Boisé-du-Tremblay	74,6	Boucherville	Nature-Action Québec
	Boisé-Papineau	2	Laval	Association pour la conservation du boisé Papineau
2013	Bois-de-Brossard	230,1	Brossard	Nature-Action Québec
	Piémont-du-Mont-Saint-Hilaire	34,3	Mont-Saint-Hilaire	Ville de Mont-Saint-Hilaire
	Forêt-du-Grand-Coteau	12,3	Rosemère	Société canadienne pour la conservation de la nature
	Boisé-Roger-Lemoine	8,1	Deux-Montagnes	Ville de Deux-Montagnes
2014	Père-Louis-Trempe	1	Westmont	Oratoire Saint-Joseph du Mont-Royal
	Piémont-du-Mont-Saint-Hilaire	25,5	Saint-Jean-Baptiste	Centre de conservation de la Nature du Mont-Saint-Hilaire
	North River Farm	9,6	Mirabel	Conservation de la Nature - Québec
	Coulée-des-Érables	5,3	Saint-Mathieu-de-Beloil	Alain Borduas
2015	Boisé-du Tremblay	11,8	Boucherville	Nature-Action Québec
	Namasté	10,9	Sainte-Julie	Diane Nadeau
	Piémont-du-Mont-Saint-Hilaire	7,5	Mont-Saint-Hilaire	Conservation de la nature - Québec
	Piémont-du-Mont-Saint-Hilaire	8,8	Mont-Saint-Hilaire	Conservation de la nature – Canada
	Piémont-du-Mont-Saint-Hilaire	6,8	Saint-Jean-Baptiste	Conservation de la nature – Canada
	Mont-Saint-Bruno	8	Sainte-Julie	Nature-Action Québec
2016	Académie-des-Sacrés-Cœurs	5,1	Saint-Bruno-de-Montarville	Pensionnat des Sacrés-Cœurs
2017	Boisé-Tailhandier	7,3	Saint-Bruno-de-Montarville	Ville de Saint-Bruno-de-Montarville
2018	North River Farm	82,6	Mirabel	Margaret Ann Griffin et Ronald Storrs McCall
	North River Farm	54	Mirabel	Ronald Storrs McCall
	Boisé-Du Tremblay	11	Boucherville	Ville de Boucherville
	Mont-Saint-Bruno	3,9	Sainte-Julie	Nature-Action Québec
	Ruisseau-de-Feu	3,8	Terrebonne	Nature-Action Québec
2019	Boisé-Pierre-Dansereau	104,6	Boucherville	Ville de Boucherville
	Boisé-Virginia	9,5	Beauharnois	André Beaulieu et Virginia Childs
2020	Réserve naturelle des Quatre-temps	3,4	Sainte-Julie	Nature-Action Québec

* La superficie contribuant au réseau d'aires protégées peut être inférieure à la superficie réelle d'une réserve naturelle.

Source : MELCC, *Liste des réserves naturelles reconnues*. Traitement : CMM, septembre 2020.



Depuis, 2012, 810 ha ont été protégés grâce à des projets d'acquisition appuyés financièrement par la CMM

La CMM a mis sur pied plusieurs programmes d'aide financière qui visent notamment la protection des milieux naturels et favorisent l'augmentation de la superficie protégée dans la région. Parmi ces programmes, deux sont actuellement actifs. Il s'agit du Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés et du Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la

Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain qui a été renouvelé avec une enveloppe budgétaire de 150 M\$ pour la période 2020-2025.

Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, les programmes d'acquisition de la CMM ont contribué à acquérir 810 ha de milieux naturels à des fins de conservation.

TABLEAU 4
PROJETS D'ACQUISITION DE MILIEUX NATURELS FINANCÉS
PAR LA CMM DEPUIS L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PMAD

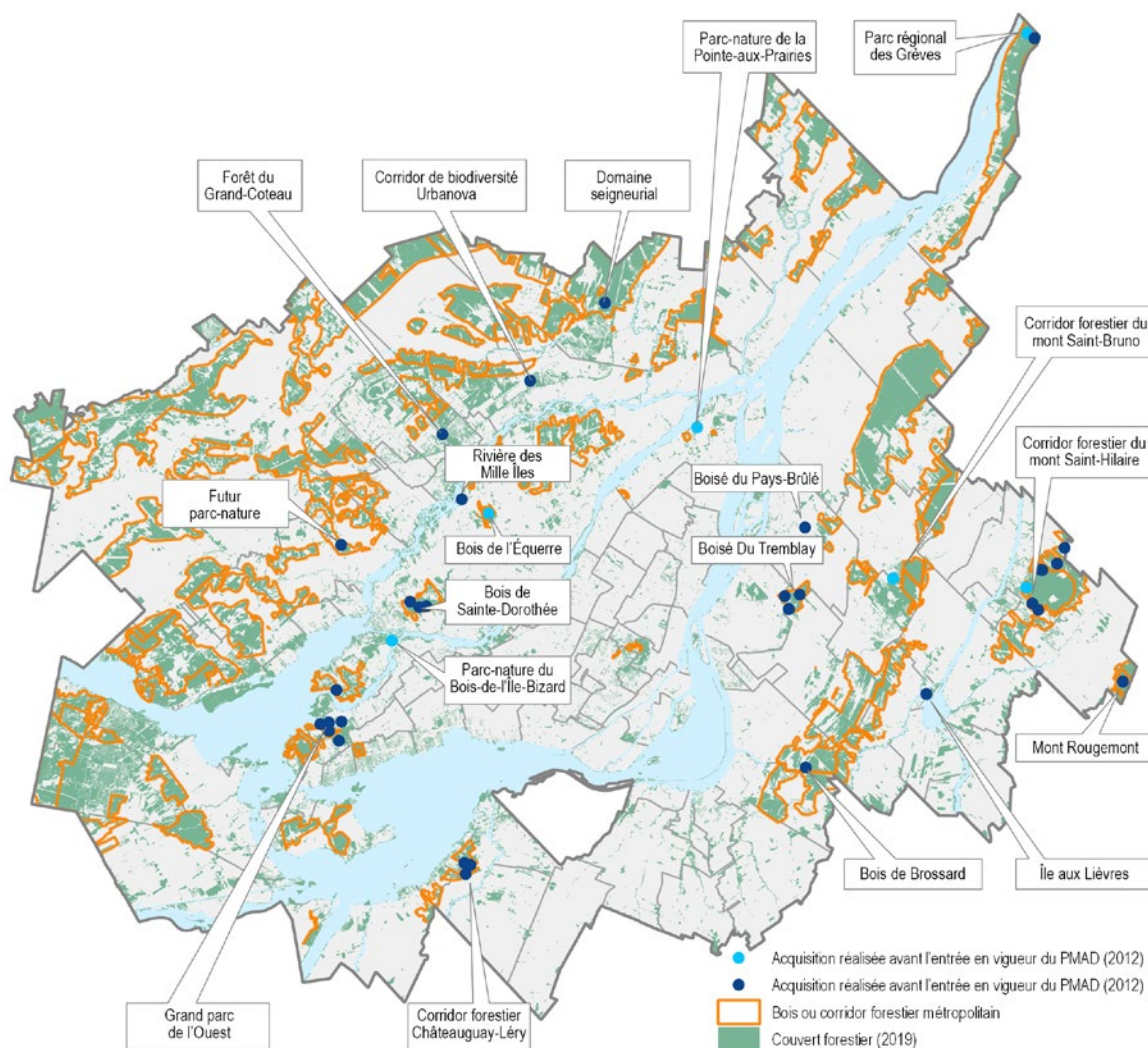
Année	Localisation	Municipalité	Partenaires	Superficie (ha)
2012	Mont Rougemont	Saint-Jean-Baptiste	CMM/Gouvernement du Québec/ Conservation de la nature Canada	105,8
	Corridor forestier du mont Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	CMM/Ville de Mont-Saint-Hilaire	4,1
2013	Boisé du Tremblay (acquisition 1)	Longueuil	CMM/Ville de Longueuil/Nature-Action Québec	0,4
	Boisé du Tremblay (acquisition 2)	Longueuil	CMM/Ville de Longueuil/Nature-Action Québec	0,2
2014	Boisé du Tremblay	Boucherville	CMM/Ville de Boucherville/Nature-Action Québec	13,4
	Corridor forestier Châteauguay-Léry (acquisition 1)	Châteauguay	CMM/Ville de Châteauguay/ Gouvernement du Québec	6,2
	Corridor forestier Châteauguay-Léry (acquisition 2)	Châteauguay	CMM/Ville de Châteauguay/Gouvernement du Québec/Nature-Action Québec/ Conservation de la nature Canada	5,7
	Forêt du Grand Coteau	Lorraine	CMM/Ville de Lorraine	3,9
2015	Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme (acquisition 1)	Montréal	CMM/Ville de Montréal	41,8
	Corridor écoforestier de la rivière à l'Orme (acquisition 2)	Montréal	CMM/Ville de Montréal	37,7
	Corridor de biodiversité Urbanova	Terrebonne	CMM/Ville de Terrebonne/Nature-Action Québec	8,7
	Boisé du Tremblay	Longueuil	CMM/Ville de Longueuil/Nature-Action Québec	3,6
2017	Île aux Lièvres	Carignan	CMM/Ville de Carignan/Gouvernement du Québec	10,4
2018	Bois de Sainte-Dorothée	Laval	CMM/Ville de Laval	24,1
	Bois de Brossard	Brossard	CMM/Ville de Brossard/Gouvernement du Québec	6,2
	Corridor forestier du mont Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	CMM/Ville de Mont-Saint-Hilaire	5,2
2019	Corridor forestier du mont Saint-Hilaire (acquisition 1)	Mont-Saint-Hilaire	CMM/Ville de Mont-Saint-Hilaire/Centre de conservation de la nature Mont Saint-Hilaire	16,5
	Corridor forestier du mont Saint-Hilaire (acquisition 2)	Mont-Saint-Hilaire	CMM/Ville de Mont-Saint-Hilaire/Centre de conservation de la nature Mont Saint-Hilaire	14,8
	Bois de Châteauguay-Léry	Léry	CMM/Ville de Léry/Gouvernement du Québec	0,9
	Domaine Seigneural	Mascouche	CMM/Gouvernement du Québec	210,7
	Corridor forestier du mont Saint-Hilaire (acquisition 3)	Mont-Saint-Hilaire	CMM/Ville de Mont-Saint-Hilaire/Centre de conservation de la nature Mont Saint-Hilaire	0,5
	Futur parc nature	Saint-Eustache	CMM/Ville de Saint-Eustache/ Gouvernement du Québec	66,4
2020	Corridor forestier du mont Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire	CMM/Ville de Mont-Saint-Hilaire/Gouvernement du Québec/Centre de conservation de la nature Mont Saint-Hilaire	10,5
	Rivière des Mille-Îles	Laval	CMM/Ville de Laval/Gouvernement du Québec/ Eco-nature/Gouvernement du Canada	1,2

SUITE DU TABLEAU À LA PAGE SUIVANTE

Année	Localisation	Municipalité	Partenaires	Superficie (ha)
2020	Grand Parc de l'Ouest (acquisition 1)	Sainte-Anne-de-Bellevue	CMM/Agglomération de Montréal/ Gouvernement du Québec	9,8
	Parc régional des Grèves	Contrecoeur	CMM/Ville de Contrecoeur/ Gouvernement du Québec	15,0
	Grand Parc de l'Ouest (acquisition 2)	Montréal	CMM/Ville de Montréal/Gouvernement du Québec	140,2
	Grand Parc de l'Ouest (acquisition 3)	Montréal	CMM/Ville de Montréal/Gouvernement du Québec	0,3
	île Bizard	Montréal	CMM/Ville de Montréal/Gouvernement du Québec	21,8
	Bois de Sainte-Dorothée (acquisition 1)	Laval	CMM/Ville de Laval/Gouvernement du Québec	15,8
	Boisé du Pays-Brûlé	Boucherville	CMM/Ville de Boucherville/ Gouvernement du Québec	2,3
	Bois de Sainte-Dorothée (acquisition 2)	Laval	CMM/Ville de Laval/Gouvernement du Québec	5,9
TOTAL				809,9

Source : CMM, septembre 2020.

CARTE 13 PROJETS D'ACQUISITION DE MILIEUX NATURELS FINANCÉS PAR LA CMM



Source : CMM, septembre 2020.

ENCADRÉ 15

DE NOUVEAUX OUTILS POUR FAVORISER LES INITIATIVES MUNICIPALES DE CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS

Afin de donner un nouveau souffle au mouvement de protection et de conservation des milieux naturels au sein des administrations municipales, la CMM propose de mettre en place des mesures additionnelles qui permettront de faciliter et d'accélérer la réalisation de leurs projets et, ultimement, d'atteindre les objectifs de protection ciblés par le PMAD. Ces mesures visent la mise à jour de la carte des milieux naturels d'intérêt métropolitain et la création d'un répertoire métropolitain des initiatives municipales, qui permettront de reconnaître l'ensemble des contributions municipales à la conservation des milieux naturels. Dans le Grand Montréal, plusieurs territoires municipaux jouissent déjà de mesures de conservation et de protection sans toutefois être enregistrés au Registre des aires protégées du gouvernement du Québec ou au Répertoire des milieux naturels protégés du Québec du Réseau de milieux naturels protégés.

Les initiatives municipales de conservation visées par ce répertoire sont des milieux naturels de propriété municipale qui ne correspondent pas à l'ensemble des critères d'une aire protégée telle que définie par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), mais qui sont touchées par une affectation et un zonage de type « conservation », dont les fonctions et les usages sont compatibles avec la protection, le maintien et/ou le rehaussement de la biodiversité à long terme. Les superficies enregistrées dans le Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation seront complémentaires à celles inscrites dans le Registre des aires protégées du gouvernement du Québec et dans le Répertoire des sites de conservation volontaire du Québec. La prise en compte de ces superficies de conservation permettra de déterminer la superficie totale des milieux naturels protégés et conservés en vue de l'atteinte de l'objectif métropolitain de protéger 17 % du territoire.



Île aux Lièvres, Carignan



Parc des Étangs Antoine-Charlebois, Sainte-Julie.
(Crédit photo: Jérémie LeBlond-Fontaine)



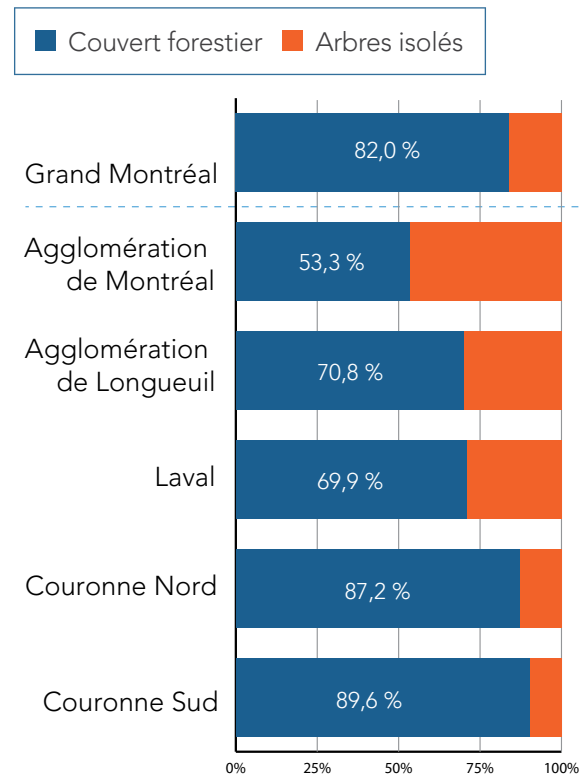
Parc métropolitain du Domaine seigneurial, Mascouche.

82 033 hectares de couvert forestier

Les arbres et les bois dans les villes et les régions métropolitaines sont des éléments distinctifs contribuant fortement à leur attractivité. Ils ont un impact sur la qualité paysagère et la qualité des espaces de loisir et de détente, mais génèrent également des bénéfices importants et cumulatifs sur un ensemble d'autres facteurs, dont l'adaptation aux changements climatiques et la santé publique.

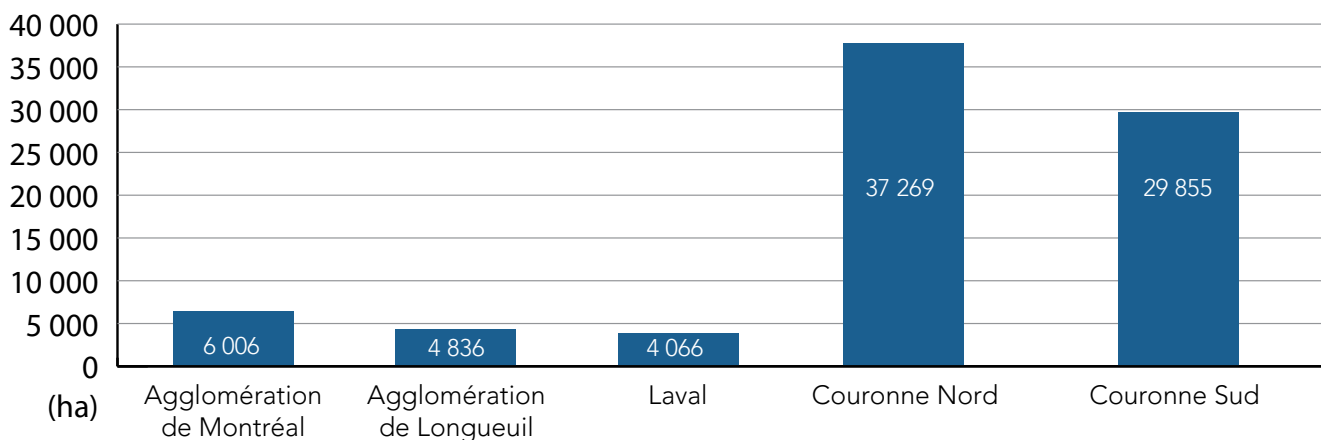
Selon les données récentes calculées par la CMM pour l'année 2019, la canopée du Grand Montréal, qui est définie comme la part de la cime des arbres située à trois mètres et plus du sol en milieux naturels comme anthropiques (parcs aménagés, vergers, arbres de rue, etc.) représentait un peu plus du quart (26 %) de la superficie terrestre de la région. La canopée est composée d'arbres plus ou moins isolés, mais également de massifs boisés plus imposants (un demi-hectare et plus), définis comme étant le couvert forestier du Grand Montréal. Ce couvert forestier était, en 2019, d'une superficie de 82 033 hectares et représentait 82 % de la superficie de la canopée de la région.

FIGURE 36
COMPOSITION DE LA CANOPÉE
MÉTROPOLITAINE, 2019



Source : CMM, 2020.

FIGURE 37
SUPERFICIE DU COUVERT FORESTIER, CINQ SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL, 2019



Source : CMM, 2020.

Une proportion de couvert forestier qui est passée de 20,4 % à 21,4 % entre 2011 et 2019

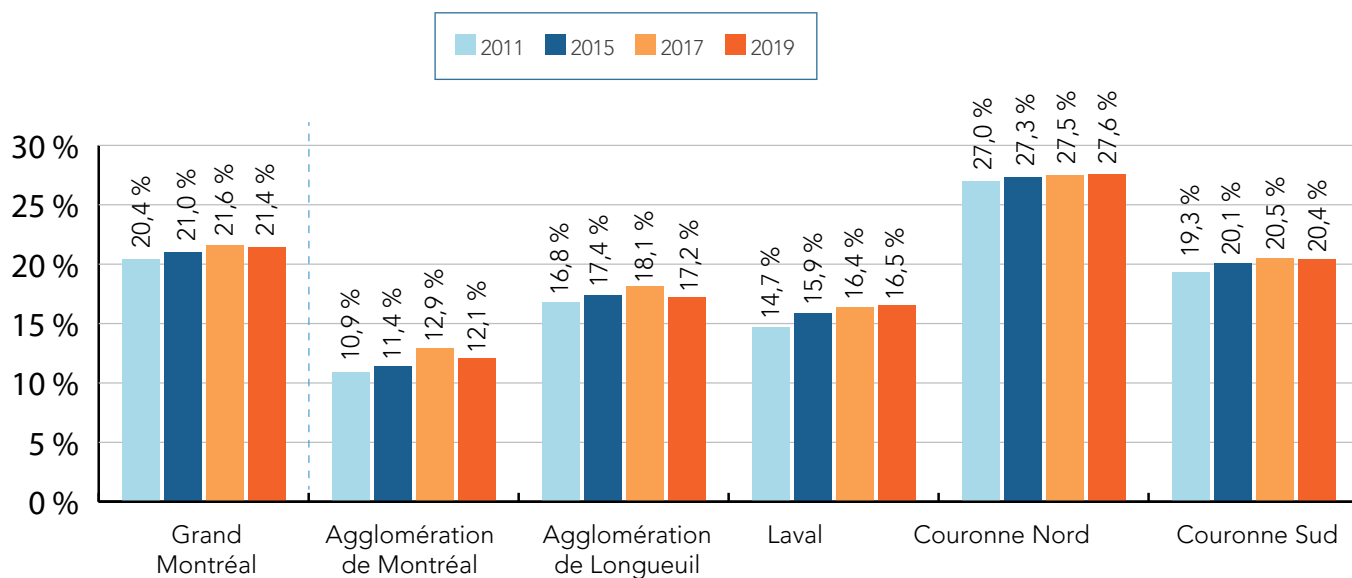
Dans le cadre du PMAD et de son Plan d'action 2019-2023, la CMM a énoncé sa volonté d'augmenter le couvert forestier. De 2011 à 2019, la proportion du couvert forestier par rapport à la superficie terrestre de la région est passée de 20,4 % à 21,4 %.

De 2011 à 2019, la part du couvert forestier a augmenté dans chacun des cinq secteurs du Grand Montréal. Ces augmentations globales résultent de gains plus importants que les pertes. Les gains s'expliquent principalement par la croissance d'arbres, tant en hauteur qu'en largeur. Ainsi, plusieurs arbres non répertoriés dans le couvert

forestier de 2011 en raison de leur petite taille ont pu être répertoriés en 2019 si leur hauteur atteignait alors trois mètres. D'autres arbres situés en bordure des espaces boisés et déjà considérés en 2011 ont pu voir leur cime s'élargir entre 2011 et 2019. En ce qui concerne les pertes, elles ont été principalement causées par l'urbanisation, mais également par des ravageurs, comme l'agrile du frêne.

À l'image de la canopée, le couvert forestier métropolitain a cru entre 2011 et 2017, avant de fléchir, entre 2017 et 2019, en particulier dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil.

FIGURE 38
PROPORTION DU COUVERT FORESTIER SUR LA SUPERFICIE TERRESTRE TOTALE, GRAND MONTRÉAL ET CINQ SECTEURS, 2011 À 2019



Source : CMM, 2020.



Parallèlement aux 10,1 % du territoire en aires protégées, 7 % du territoire est constitué de couvert forestier bénéficiant de mesures de conservation grâce au PMAD

Un milieu naturel est considéré comme faisant partie des aires protégées du Grand Montréal lorsqu'il est inscrit au Registre des aires protégées du gouvernement du Québec ou au Répertoire des sites de conservation volontaire du Québec du RMN (voir p. 65). Toutefois, le couvert forestier peut bénéficier de mesures de conservation, sans nécessairement faire partie des aires protégées de la région. En effet, le PMAD demande aux MRC et aux agglomérations de mettre en place des mesures règlementaires afin de favoriser la conservation du couvert forestier dans les bois et les corridors forestiers métropolitains (BCFM) identifiés dans le PMAD⁴. Ces mesures portent sur la limitation des changements d'utilisation du sol provoquant des pertes permanentes, ainsi que sur le contrôle des récoltes de bois.

Des 82 033 ha de couvert forestier, 42 413 ha se trouvent dans les BCFM. De cette superficie, 41 068 ha sont localisés à l'extérieur des aires protégées de la région.

Selon l'analyse des mesures régionales de conservation, ce sont 30 528 ha de couvert forestier et de milieux naturels associés situés dans les bois et les corridors forestiers métropolitains qui ne font pas partie des aires protégées de la région, mais qui bénéficient tout de même de mesures de conservation issues du PMAD. Ces espaces représentent 7 % de la superficie totale de la CMM⁵.

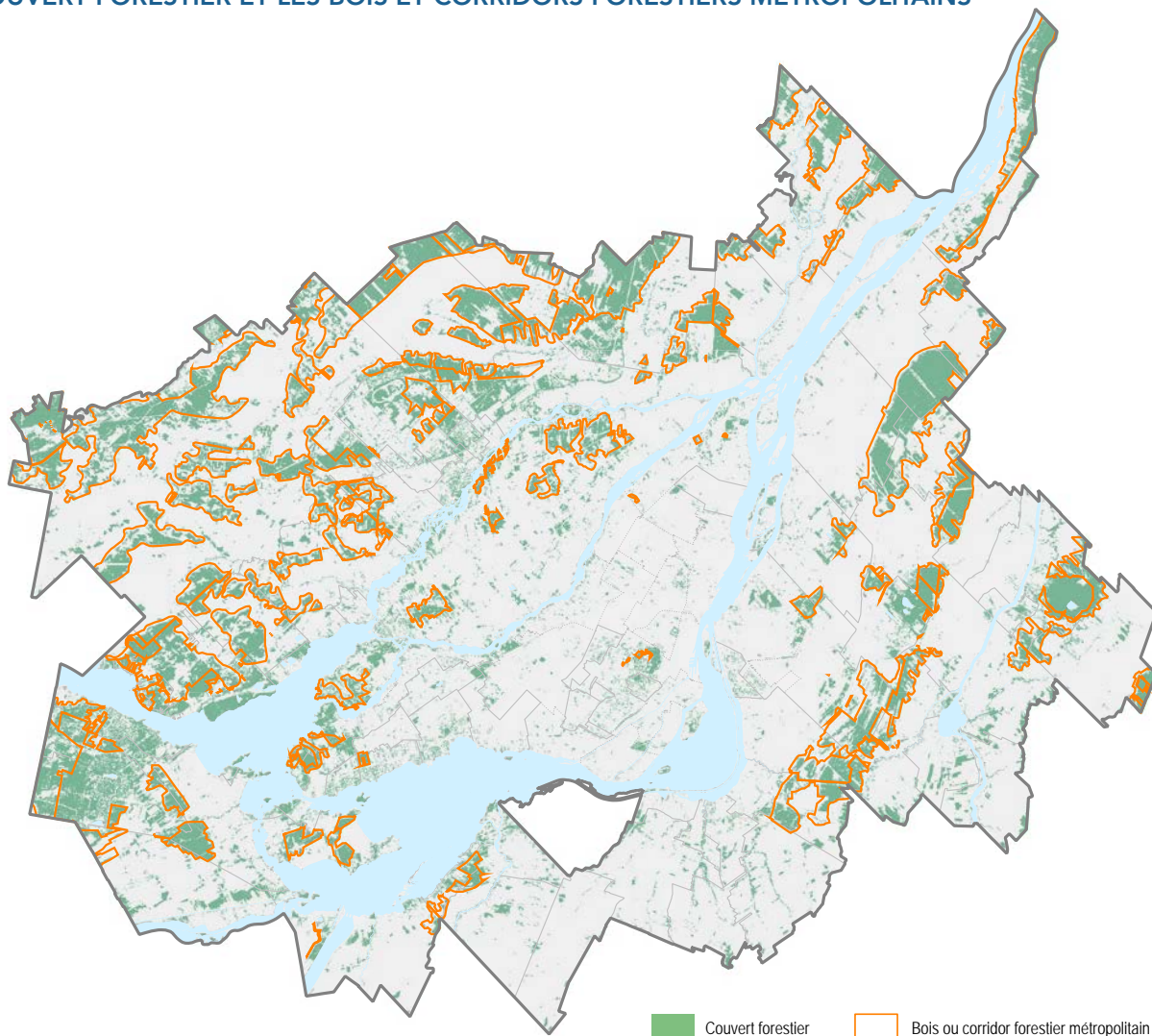
Le couvert forestier dans les BCFM a progressé de près de 530 ha entre 2011 et 2019, ce qui représente une croissance de 1,3 % en huit ans. À l'échelle des cinq secteurs de la région, la couronne Nord est le secteur de la CMM qui présente la plus importante superficie de couvert forestier dans les BCFM (23 927 ha), mais sa croissance n'a été que de 0,2 % depuis 2011. À l'opposé, l'agglomération de Montréal se démarque comme étant le secteur présentant la plus forte croissance couverte forestier dans les BCFM (5,3 %), malgré la plus faible superficie de celui-ci (740 ha).

⁴ Pour plus de détails concernant les notions de conservation et de protection, consultez : [Limoges, B., Boisseau, G., Gratton, L. & Kasisi, R. \(2013\). Terminologie relative à la conservation de la biodiversité in situ.](#)

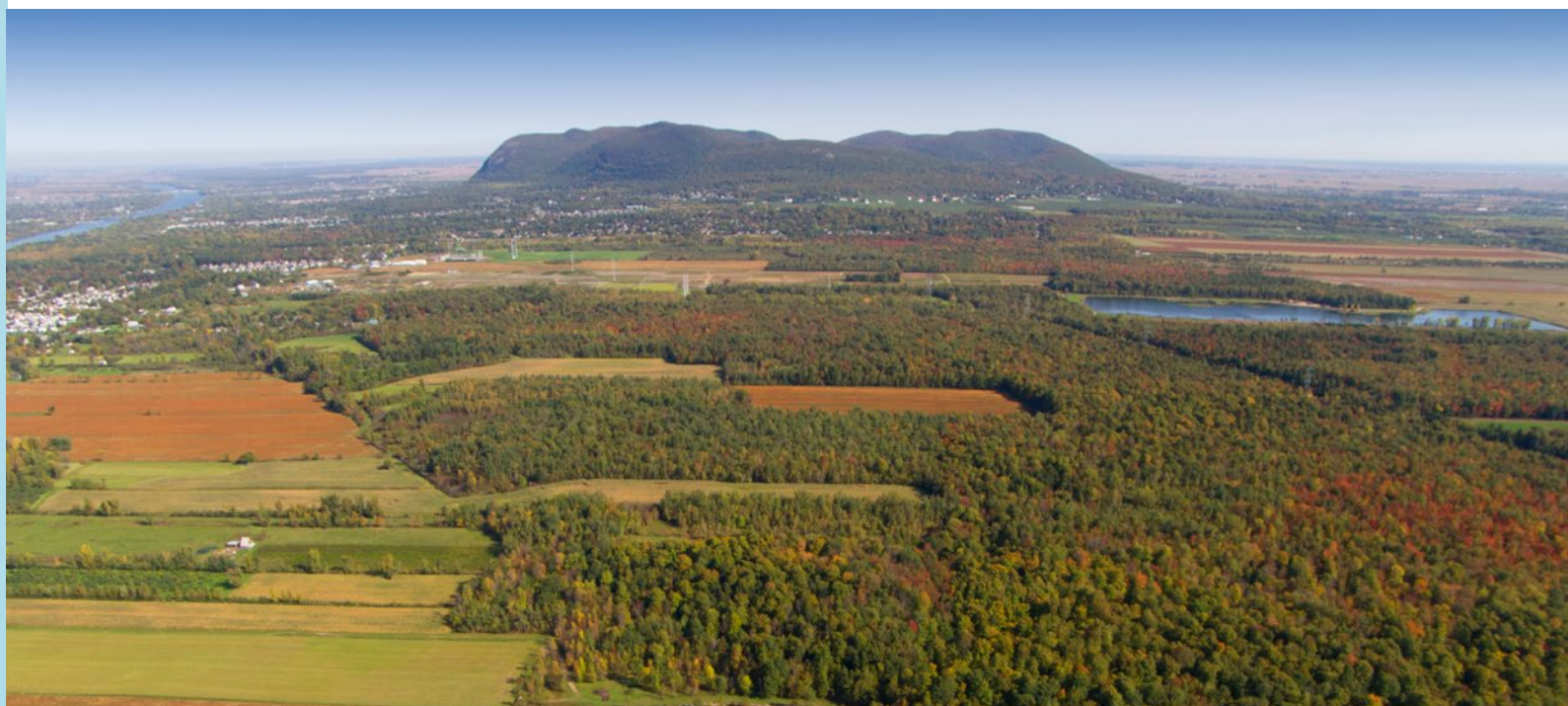
⁵ À noter qu'à l'échelle locale, des parcelles du couvert forestier non considérées peuvent également bénéficier de mesures visant à restreindre l'abattage d'arbres grâce aux règlements de zonage des municipalités.



CARTE 14
LE COUVERT FORESTIER ET LES BOIS ET CORRIDORS FORESTIERS MÉTROPOLITAINS



Source : CMM, 2020.



ENCADRÉ 16

LA STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE DE LUTTE CONTRE L'AGRILE DU FRÊNE

L'agrile du frêne est un coléoptère envahissant originaire d'Asie qui se nourrit des frênes d'Amérique du Nord, les détruisant ainsi en quelques années. Présent tant dans les zones forestières qu'urbaines, il est difficile à contenir : aucun prédateur naturel nord-américain n'a pu empêcher ses ravages ou ralentir sa propagation.

Dans la région métropolitaine, l'infestation est bien établie et généralisée sur l'ensemble du territoire. Il tue des milliers d'arbres chaque année et menace la survie des spécimens restants. Il entraîne des impacts d'ordres écologiques et économiques importants.

Élaborée par la CMM, la Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne 2014-2024 vise à assurer une coordination métropolitaine, en complémentarité et dans le respect du champ de compétences des municipalités, afin d'accroître l'efficacité de la lutte contre l'agrile du frêne dans le Grand Montréal.

Les objectifs plus spécifiques poursuivis sont de :

- mettre en œuvre une action d'envergure métropolitaine pour ralentir la progression de l'agrile du frêne et gérer les impacts de l'infestation;
- améliorer la résilience de la forêt urbaine pour faire face à d'autres épidémies et catastrophes.

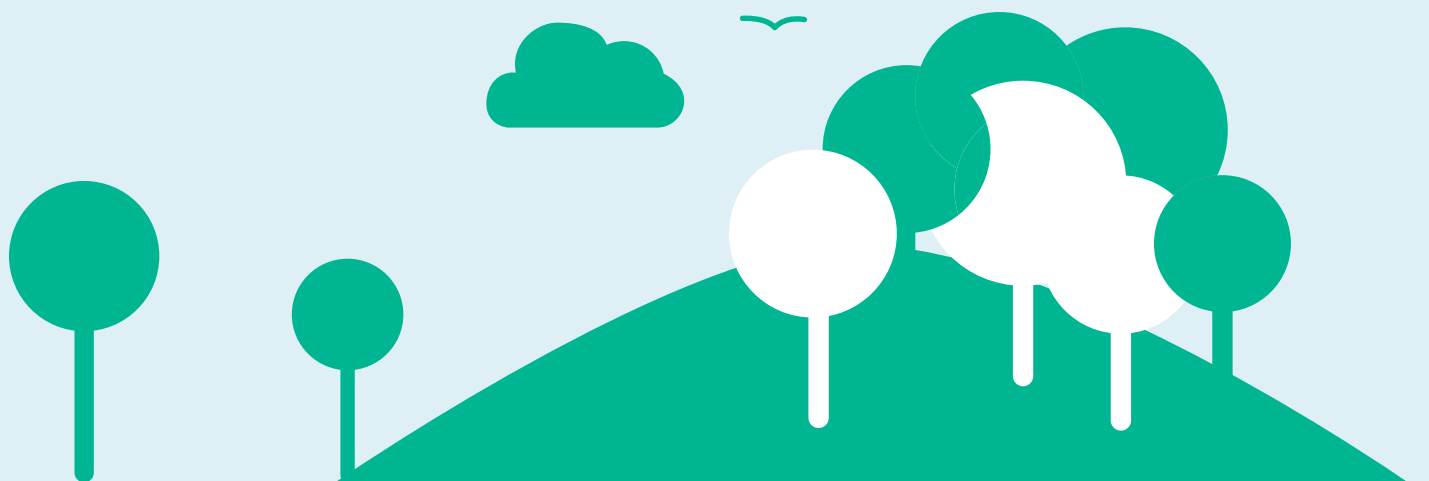
L'une des principales mesures prévues dans le cadre de cette stratégie vise l'adoption d'un plan d'action local contre l'agrile du frêne par toutes les municipalités, avec le soutien et l'accompagnement de la CMM pour leur élaboration et leur mise en œuvre.

À ce jour, près de 80 % des municipalités de la région et des arrondissements de la Ville de Montréal ont adopté un tel plan d'action. Toutes les municipalités sont néanmoins actives dans la lutte contre l'agrile.

En plus de son implication dans la lutte contre l'agrile du frêne, la CMM travaille sur un ensemble de volets visant à assurer le maintien et l'augmentation de la canopée et du couvert forestier de la région. Notamment, elle travaille conjointement avec Hydro-Québec, dans le cadre d'une entente de collaboration, à la protection et la mise en valeur des milieux naturels. En outre, la phase 2 du Programme de financement de la Trame verte et bleue comprend maintenant un volet reboisement.

Pour plus de détails, consultez :

- [la Stratégie métropolitaine de lutte contre l'agrile du frêne;](#)
- [l'entente CMM et Hydro-Québec;](#)
- [le programme Trame verte et bleue](#)



ORIENTATION 3 : UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR



Objectif

PROTÉGER LES RIVES, LE LITTORAL ET LES PLAINES INONDABLES DU GRAND MONTRÉAL

Le Grand Montréal se distingue des autres régions métropolitaines nord-américaines par l'importance de son réseau hydrographique. Le cœur de la région est situé dans un immense archipel composé de l'île de Montréal (2 M d'habitants) et de l'île Jésus (435 000 habitants), de quelques îles de taille moyenne telles que l'île Perrot, l'île Bizard, l'île des Sœurs et l'île Charron, ainsi qu'une myriade d'îles de petite superficie situées principalement sur le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies et la rivière des Mille Îles.

Le réseau hydrographique métropolitain, qui compte pour 12,3 % de la superficie du territoire de la CMM et qui s'étire sur plus de 1 800 km de rives, présente de multiples fonctions : éléments du cadre de vie, sources d'eau potable, habitats naturels, voies navigables, lieux de pratiques d'activités récréotouristiques.

De par l'ampleur de son réseau hydrologique, de son climat, mais également des changements climatiques en cours, le Grand Montréal est particulièrement sujet aux inondations. Celles-ci ont d'ailleurs eu lieu en 2017 et en 2019 sur le territoire métropolitain.

Afin d'assurer une meilleure résilience face aux inondations, le PMAD favorise le développement de nouvelles mesures, qui passent notamment par la mise à jour d'une cartographie axée sur les risques d'inondation, ainsi que la prise en compte de cette nouvelle cartographie dans la réglementation locale.

À noter également que le PMAD participe à la protection et à la mise en valeur des rives et du littoral par son Programme de financement visant la mise en place d'une Trame verte et bleue (voir les pages 68 et 89).



Un règlement de contrôle intérimaire (RCI) métropolitain sur la zone inondable qui s'applique maintenant à 15 municipalités présentant des risques d'inondation

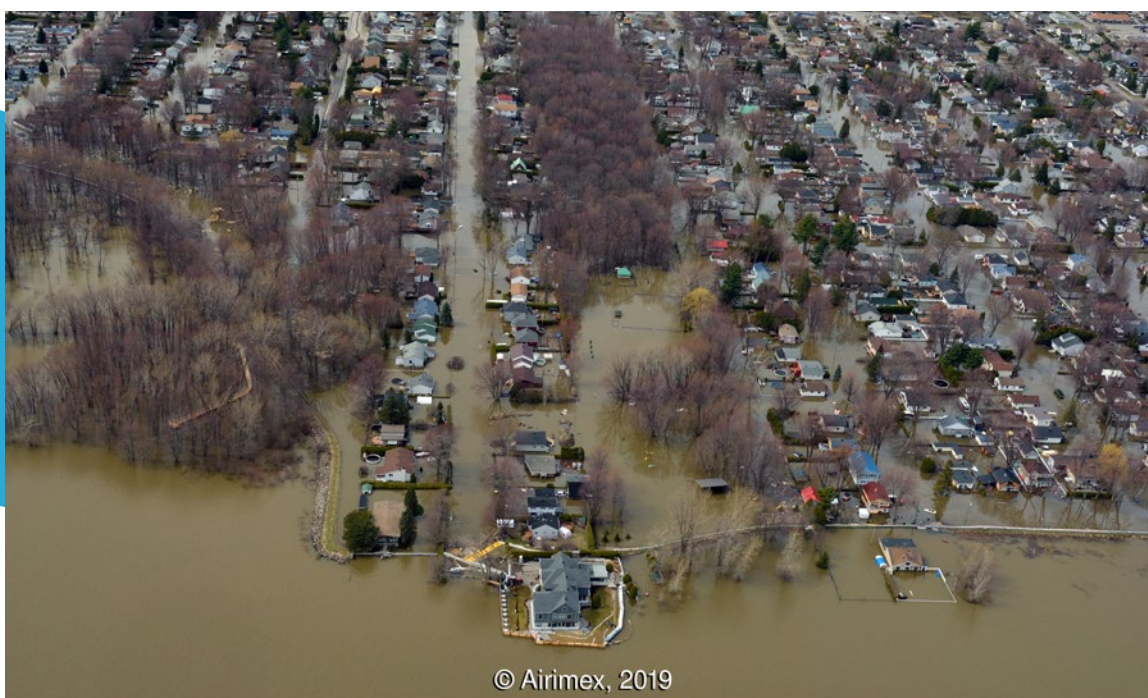
En lien avec l'objectif de protéger les rives, le littoral et les plaines inondables et de mieux outiller la région lors de futures inondations, la CMM a travaillé au cours des dernières années à la mise à jour de la cartographie des zones d'inondation pour le territoire métropolitain.

Cette initiative est appuyée par le gouvernement du Québec, qui a octroyé en 2018 une somme de 5,5 M\$ à la CMM afin qu'elle procède à cet exercice.

Cette nouvelle cartographie des risques annuels d'inondation est réalisée avec des outils à la fine pointe de la technologie qui permettent de reproduire fidèlement le comportement réel d'un cours d'eau, d'avoir une approche harmonisée et d'éviter les incohérences entre la cartographie des différents secteurs de la région. La précision qui caractérise cette cartographie diminue grandement les incertitudes méthodologiques et permet ainsi d'appliquer une approche par le risque. De plus, les nouvelles cartes produites par la CMM indiquent le niveau de submersion qui permet aux autorités de sécurité civile de prioriser leurs interventions.

En septembre 2019, la CMM a adopté un règlement de contrôle intérimaire (RCI) intégrant les premières cartes complétées sur les risques annuels d'inondation. Ce règlement établit le cadre de référence du risque annuel d'inondation pour les plaines inondables du territoire assujéti, ainsi que le cadre normatif applicable aux plaines inondables de façon à contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la pérennité des investissements.

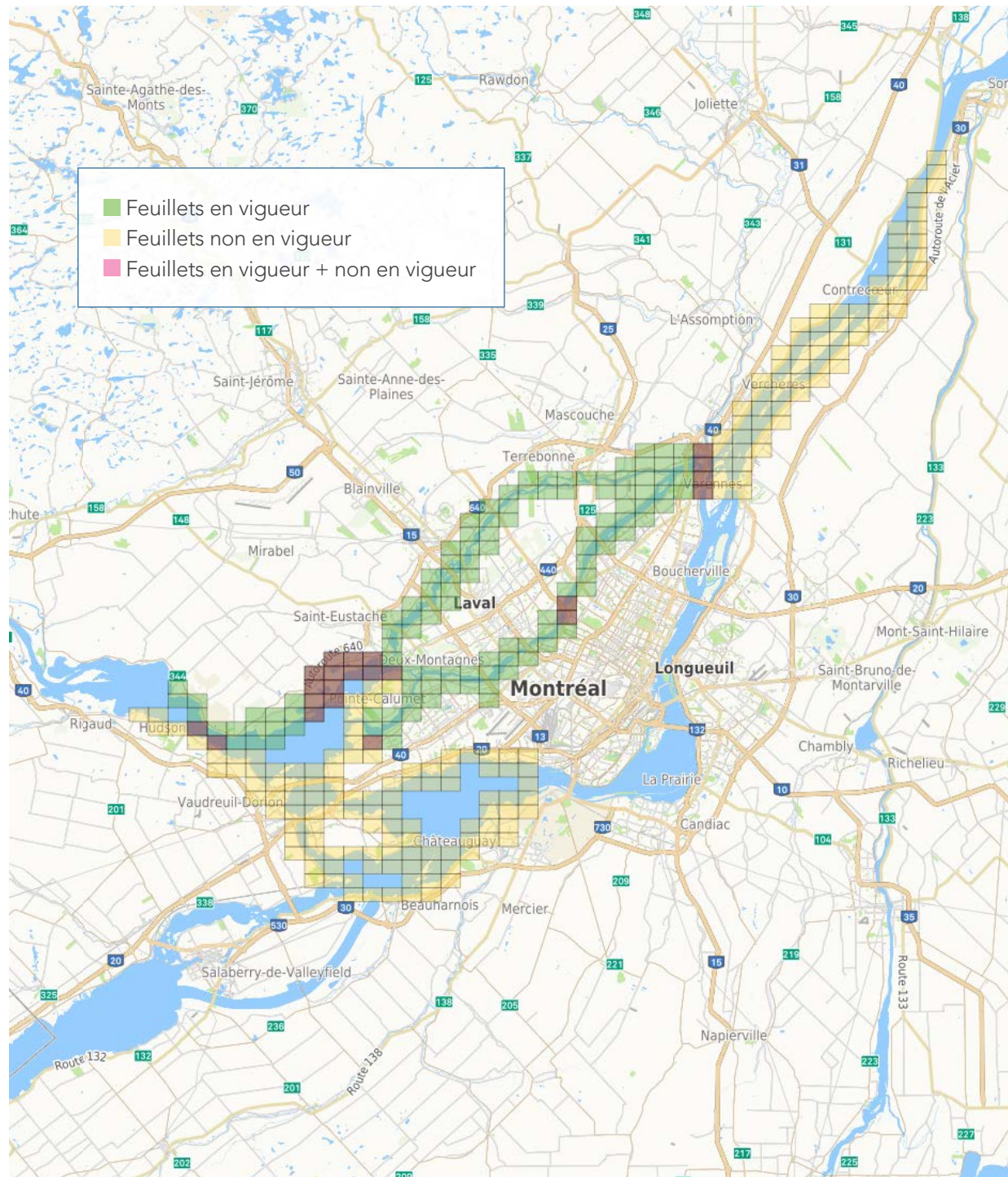
À ce jour, la CMM a produit et adopté 310 feuillets cartographiques des zones inondables, couvrant le territoire de 38 municipalités. Sur ce nombre, 134 feuillets portant sur 15 municipalités ont été intégrés au règlement de contrôle intérimaire de la CMM, et sont donc présentement en vigueur. La CMM continue son travail de collaboration avec les partenaires gouvernementaux et municipaux afin que la totalité des feuillets produits puisse être intégrée au RCI et ainsi entrer en vigueur.



© Airimex, 2019

CARTE 15

ÉTAT D'AVANCEMENT DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DES FEUILLETS (CARTES) DE LA CMM CONCERNANT LE RISQUE ANNUEL D'INONDATION, DÉCEMBRE 2020



Source : CMM, Carte interactive des zones inondables, décembre 2020.

LA GESTION DES INONDATIONS ET LA MISE EN PLACE DU BUREAU DE PROJET DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (BPGRI) DE LA CMM

Le bureau de projet de gestion des risques d'inondation (BPGRI), mis en place par la CMM au printemps 2018, a un mandat qui compte deux volets. Le premier, en grande partie complété en 2020, vise à :

- réaliser une cartographie des plaines inondables (complétée en juin 2020, sauf pour la rivière Richelieu);
- proposer un règlement basé sur le risque;
- proposer une nouvelle réglementation québécoise, en collaboration avec le gouvernement du Québec;
- installer 29 stations de mesure du niveau d'eau en temps réel;
- bâtir un site Web de suivi et de prévision des crues;
- réaliser des projets-pilotes de caractérisation du risque dans les municipalités vulnérables aux inondations.

Le 2^e volet du mandat, attendu pour la fin 2023, consistera notamment à caractériser le risque pour l'ensemble du territoire.

Le BPGRI vise donc à mettre en place un ensemble de mesures afin de mieux gérer les risques d'inondations dans le Grand Montréal. Les objectifs sont de :

- garantir la sécurité des personnes;
- minimiser les dommages sur le cadre bâti;
- minimiser les pertes matérielles;
- diminuer la vulnérabilité des éléments exposés aux inondations;
- éviter d'ajouter de nouveaux éléments vulnérables en zone inondable.

Pour plus d'informations sur les travaux de la CMM liés à la gestion des inondations, consultez :

- [Plan archipel – volet inondation](#)
- [Plan archipel – un Plan d'action métropolitain du Grand Montréal vert et bleu](#)
- [L'approche des gestion des inondations par le risque](#)
- [Règlement de contrôle intérimaire de la CMM concernant les plaines inondables et les territoires à risque d'inondation](#)
- [Gestion des inondations : le réseau de stations limnimétriques bientôt en service](#)
- [Carte interactive des zones inondables](#)



ORIENTATION 3 : UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR



Objectif

METTRE EN VALEUR LE MILIEU NATUREL, LE MILIEU BÂTI ET LES PAYSAGES DANS UNE PERSPECTIVE INTÉGRÉE ET GLOBALE À DES FINS RÉCRÉOTOURISTIQUES

Compte tenu des liens étroits entre les milieux naturels, les paysages et le patrimoine bâti, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain structuré autour d'une Trame verte et bleue.

La mise en place de cette trame s'articule autour de projets de protection et d'acquisition de milieux naturels (voir p. 68), mais également de projets de mise en valeur des milieux naturels, du patrimoine bâti et des paysages.

65 projets de mise en valeur de la Trame verte et bleue depuis l'entrée en vigueur du PMAD

Pour la mise en valeur de la Trame verte et bleue, deux programmes d'aide financière de la CMM sont actuellement disponibles, soit le Programme d'aide financière pour les projets contribuant à la mise en place de la Trame verte et bleue sur le territoire métropolitain, adopté en 2013 (phase I) et 2020 (phase II) et le Programme d'aide financière pour l'accessibilité aux rives et aux plans d'eau du Grand Montréal (Fonds bleu), dont la dernière itération date de 2014.

Au total, depuis l'entrée en vigueur du PMAD, 65 projets de mise en valeur de la Trame verte et bleue ont été réalisés ou sont en cours de réalisation grâce à l'aide financière provenant de ces deux programmes de la CMM. Ces projets regroupent :

- des parcs riverains dotés de sentiers, de mobiliers urbains, de rampes de mise à l'eau, de quais ou de bâtiments d'accueil. Parfois, les berges y ont été réhabilitées ou stabilisées et des travaux de plantation ont été réalisés;
- des sites de découverte et d'observation incluant notamment des belvédères et des aménagements fauniques;

- des plages et zones de baignade : le parc-plage au parc Saint-Laurent de Repentigny, la plage de Verdun et la plage de l'Est;
- des sentiers pédestres, cyclistes et multifonctionnels, l'aménagement de haltes cyclables, de passerelles.

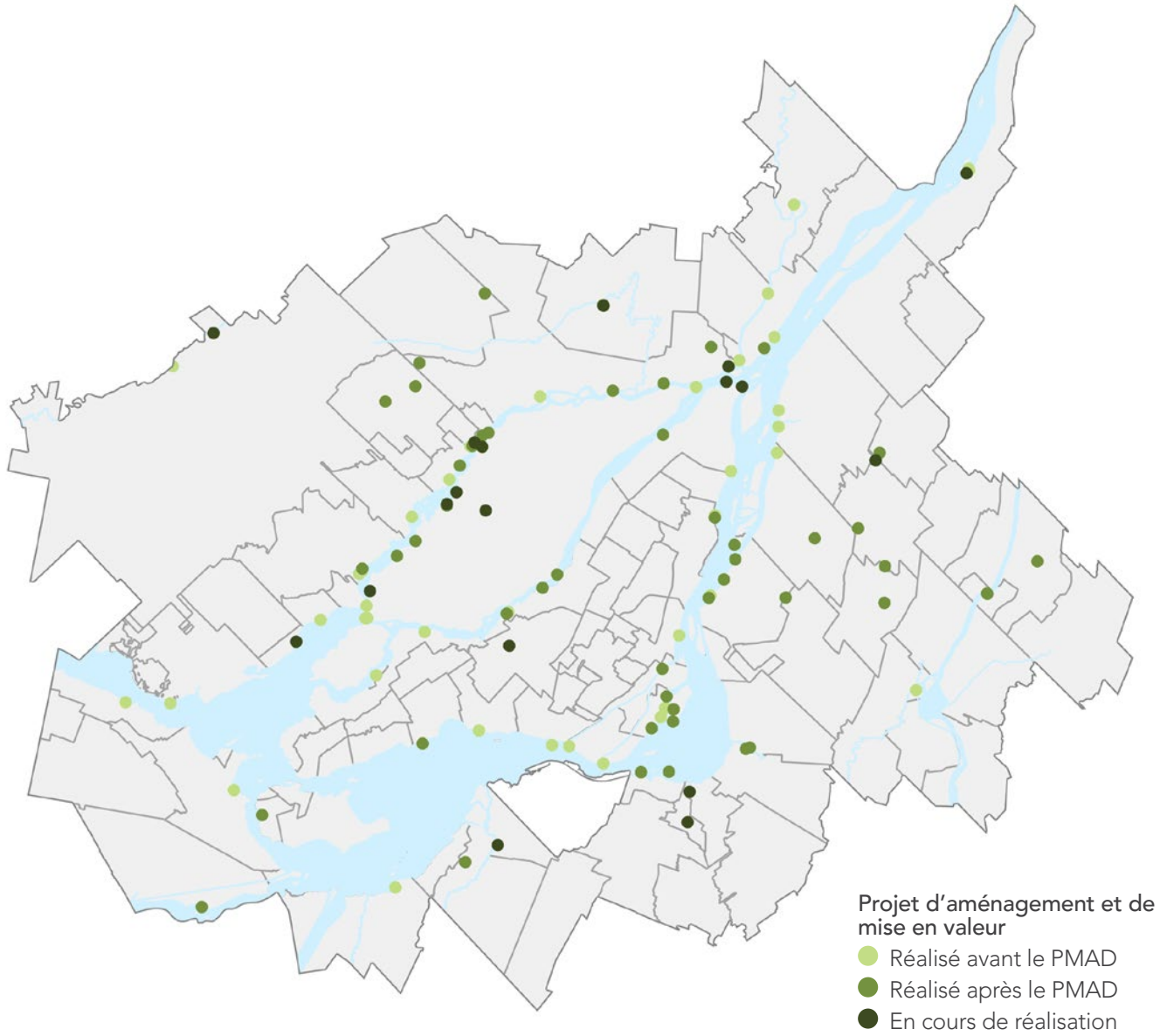
Rappelons que ces 65 projets s'ajoutent à celui du Sentier cyclable et pédestre entre Oka et Mont-Saint-Hilaire, qui vise notamment à mettre en valeur la Trame verte et bleue du Grand Montréal. Inauguré en septembre 2017, ce sentier est le fruit d'un partenariat entre le gouvernement du Québec, la CMM et les 17 municipalités traversées par le sentier (voir p.56).



Promenade fluviale du Grand Montréal

CARTE 16

PROJETS DE MISE EN VALEUR DE LA TRAME VERTE ET BLEUE FINANÇÉS PAR LA CMM



Source : CMM, septembre 2020.



Parc de la rivière Saint-Jacques, La Prairie.
(Crédit photos : Jérémie LeBlond-Fontaine)



Plage de Verdun, arrondissement Verdun.
(Crédit photos : Jérémie LeBlond-Fontaine)

TABLEAU 5
PROJETS DE MISE EN VALEUR DE LA TRAME VERTE ET BLEUE FINANCÉS PAR LA CMM DEPUIS L'ENTRÉE EN VIGUEUR DU PMAD

Date	Nom du projet	Municipalité
2012	Parc de la rivière Saint-Jacques	La Prairie
2012	Parc de la Merci	Montréal (Ahuntsic-Cartierville)
2012	Haltes pour cyclistes aux parcs de Beauséjour, Raimbault et de la Merci	Montréal (Ahuntsic-Cartierville)
2012	Parc Zotique-Saint-Jean	Montréal (RDP-PAT)
2012	Stabilisation de la rive - Île des Soeurs	Montréal (Verdun)
2012	Parc Bellevue	Pincourt
2012	RécréoParc	Sainte-Catherine
2013	Port de plaisance Réal-Bouvier	Longueuil
2013	Stabilisation de la rive du fleuve	Montréal (Verdun)
2013	Parc de la Pointe-Valaine (Phase 1)	Otterburn Park
2013	Parc Edgewater	Pointe-Claire
2013	Promenade Paul-Sauvé	Saint-Eustache
2014	Parc de la rivière Saint-Jacques	Brossard
2014	Berge Camille-Barbe	Laval
2014	Berge de la Plage-des-Îles	Laval
2014	Berge du Père-Dalmas	Laval
2014	Parc de l'Île-Charron	Longueuil
2014	Promenade René-Lévesque (Phase 1)	Longueuil
2014	Promenade René-Lévesque (Phase 2)	Longueuil
2014	Promenade Bellerive	Montréal (Mercier-Hochelaga-Maisonneuve)
2014	Parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs	Montréal (Sud-Ouest)
2015	Site d'observation du pont Athanase-David	Bois-des-Filion
2015	Parc Edmour-J.-Harvey	Sainte-Julie
2016	Quai au parc Charbonneau	Rosemère
2017	Parc Saint-Laurent	Repentigny
2017	Pointe-Valaine (Phase 2)	Otterburn Park
2018	Parc Tailhandier	Saint-Bruno-de-Montarville
2018	RécréoParc - (Phases 1)	Sainte-Catherine
2018	RécréoParc - (Phases 2)	Sainte-Catherine
2018	RécréoParc - (Phases 3)	Sainte-Catherine
2018	Corridor vert du Ruisseau de Feu	Terrebonne
2019	Boisé du Plan-Bouchard	Blainville
2019	Pavillon du Quai et terrasse	Les Cèdres
2019	Parc riverain du Domaine Garth	Lorraine
2019	Sentier d'accès à la rivière Mascouche	Mascouche
2019	Quai au parc Aristide-Laurier	Terrebonne
2019	Sentier du parc de la Futaie	Boucherville
2019	Bâtiment d'accueil, Parc de la Rivière-des-Mille-Îles	Laval
2019	Boisé du Tremblay (phase 1 et 2)	Longueuil
2019	Parc Le Rocher	Saint-Amable
2019	Parc des Étangs-Antoine-Charlebois (Phase 1)	Sainte-Julie

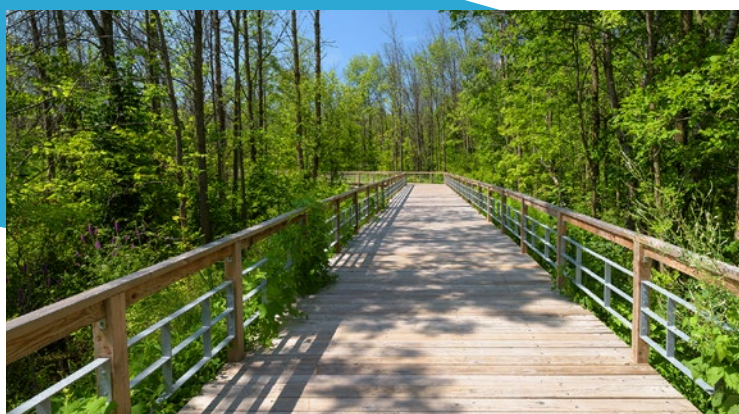
SUITE DU TABLEAU À LA PAGE SUIVANTE

Date	Nom du projet	Municipalité
2019	Parc linéaire du Grand Coteau	Sainte-Julie
2020	Berges Perron	Bois-des-Filion
2020	Lac des Battures	Montréal (Verdun)
2020	Piste cyclable La Seigneurie des Plaines	Blainville
2020	Piste cyclable La Seigneurie des Plaines	Sainte-Anne-des-Plaines
2020	Parc de conservation du Ruisseau de Feu	Terrebonne
2020	Piste cyclable La Seigneurie des Plaines	Terrebonne
2020	Bâtiment d'accueil, Parc Fernand-Séguin	Châteauguay
2020	Plage de Verdun	Montréal (Verdun)
2020	Bâtiment de service, Parc Riverain - Bois-des-Filion	Bois-des-Filion
2020	TransTerrebonne	Terrebonne
En cours	Accès à la rivière du Nord	Mirabel
En cours	Place François-De Sales-Gervais	Contrecoeur
En cours	Berge entre la 13 ^e Avenue et la 18 ^e Avenue	Pointe-Calumet
En cours	Île Bonfoin	Montréal
En cours	Parc des Étangs-Antoine-Charlebois (Phase 2)	Sainte-Julie
En cours	Sentier de découverte de la rivière à la Tortue	Candiac
En cours	Rivière Châteauguay	Châteauguay
En cours	Parc du Centenaire	Delson
En cours	Domaine Seigneurial, Secteur du manoir	Mascouche
En cours	Plage de l'Est	Montréal (RDP-PAT)
En cours	Piedmont du mont Saint-Hilaire	Mont-Saint-Hilaire
En cours	Maison Robert-Bélanger	Montréal (Saint-Laurent)
En cours	Transport nautique, récréatif et utilitaire, Rivière des Mille-Îles	Laval

Source : CMM, septembre 2020.



RécréoParc, Sainte-Catherine



Bois du Tremblay, Longueuil. (Crédit photo: Jérémie LeBlond-Fontaine)



Pointe-Valaine, Otterburn Park.
(Crédit photos : Jérémie LeBlond-Fontaine)

ENCADRÉ 18

LE PATRIMOINE BÂTI DU GRAND MONTRÉAL

En matière de patrimoine bâti, le Grand Montréal regroupait, en 2019, 47 sites ainsi que 286 immeubles patrimoniaux inscrits au Registre du patrimoine culturel du Québec. Il s'agit de sites et d'immeubles patrimoniaux auxquels des statuts légaux ont été attribués par le gouvernement du Québec, le ministre, les municipalités locales ou les communautés autochtones, en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel* ou de lois antérieures.

Ils sont répartis sur tout le territoire, mais la plus forte proportion, tant pour les sites que pour les immeubles patrimoniaux, se retrouvent sur l'île de Montréal.

La majorité des sites et des immeubles patrimoniaux du Grand Montréal ont obtenu leur statut de protection patrimoniale depuis les années 1970, soit depuis l'entrée en vigueur en 1972 de la *Loi sur les biens culturels*, remplacée en 2012 par la *Loi sur le patrimoine culturel*.

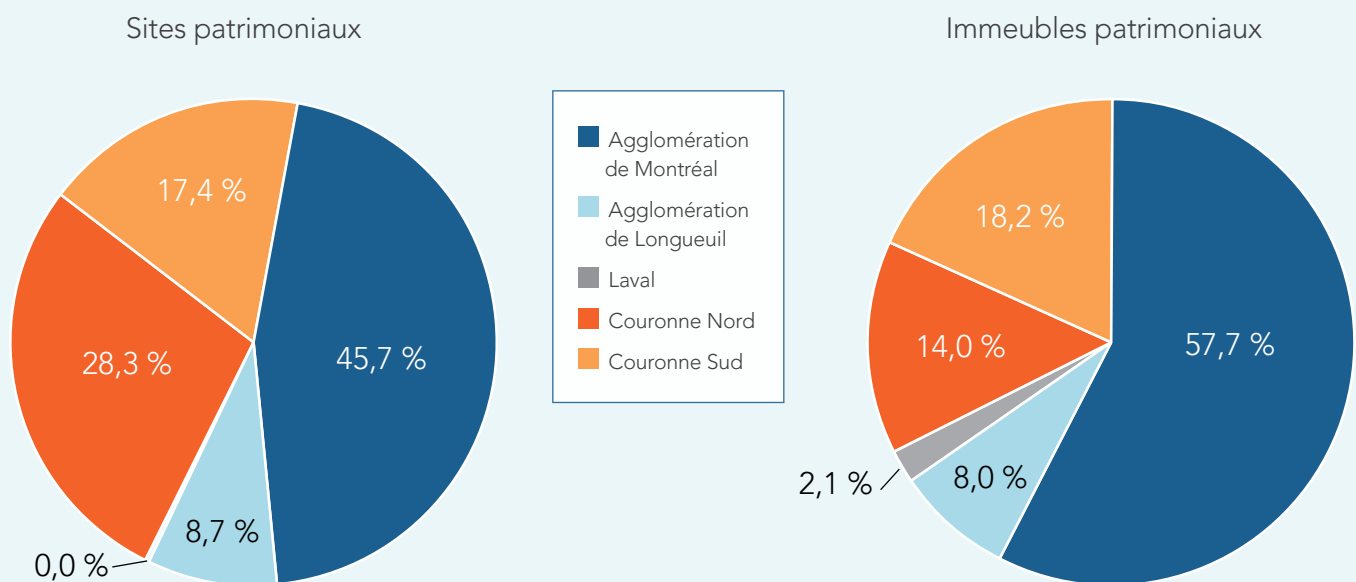
Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, en 2012, 7 sites et 42 bâtiments patrimoniaux situés sur le territoire du Grand Montréal ont été ajoutés au Registre du patrimoine culturel du Québec. Plus spécifiquement, l'ensemble de ces sites et immeubles ont été ajoutés au Registre entre 2012 et 2014.

En septembre 2020, Héritage Montréal a lancé sa nouvelle plateforme Web Momento, dont l'objectif est de mettre en valeur et d'encourager la réhabilitation du patrimoine en péril dans le Grand Montréal.

Pour plus de détails sur la question, consultez :

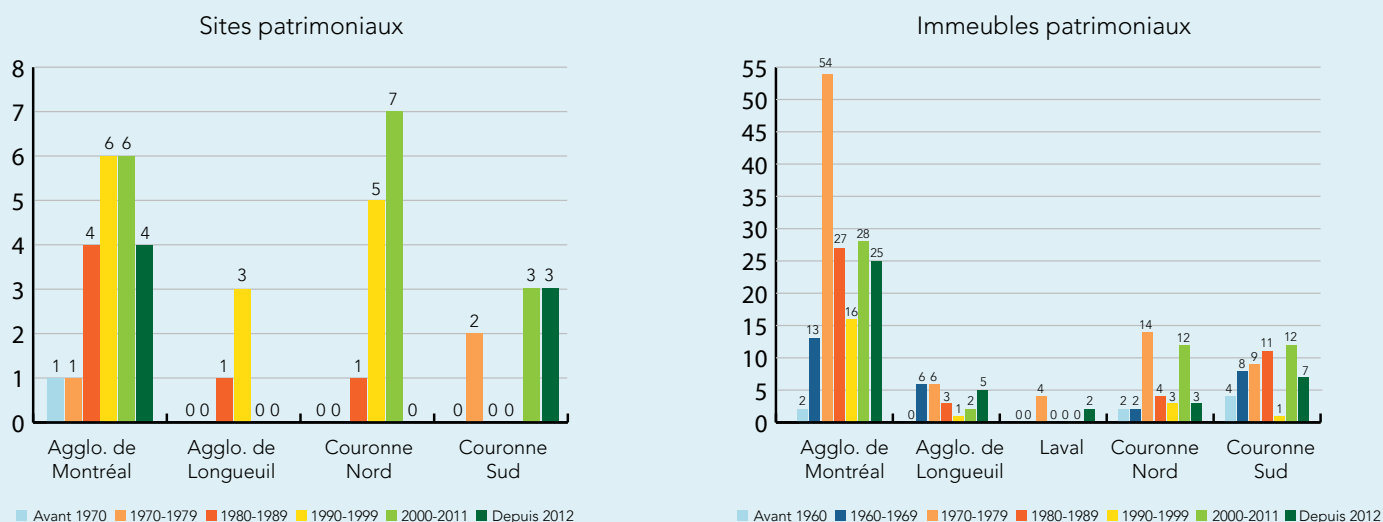
- [le Répertoire du patrimoine culturel du Québec](#);
- [Héritage Montréal](#)
- [Momento – Plateforme pour la protection du patrimoine métropolitain](#)

FIGURE 39
RÉPARTITION PAR SECTEUR GÉOGRAPHIQUE DES SITES ET DES IMMEUBLES PATRIMONIAUX DU GRAND MONTRÉAL INSCRITS AU REGISTRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC, 2019



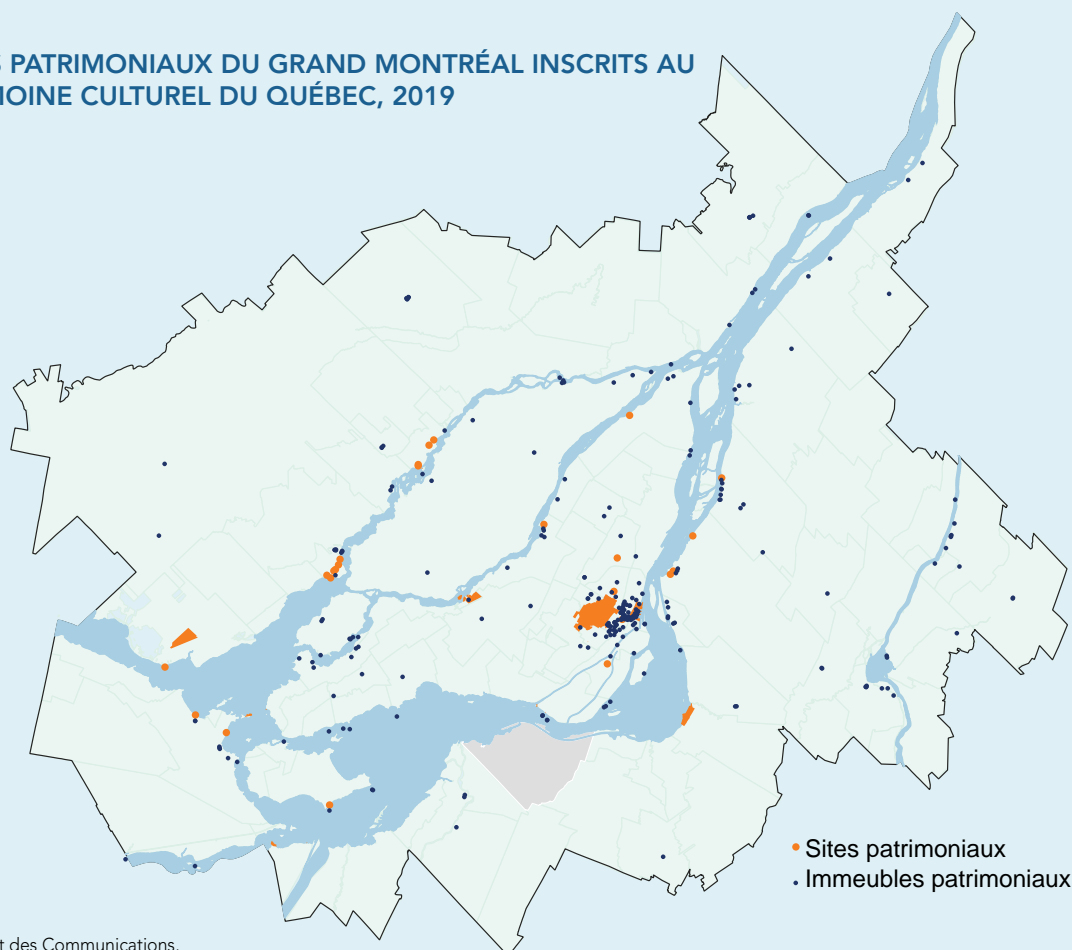
Sources : Ministère de la Culture et des Communications, sites patrimoniaux déclarés par le gouvernement 2019, sites patrimoniaux classés par le ministre 2019, sites patrimoniaux cités par les municipalités et les communautés autochtones 2019, immeubles patrimoniaux classés par le ministre 2019, immeubles patrimoniaux cités par les municipalités et les communautés autochtones 2019. Traitement : CMM, 2020.

FIGURE 40
NOMBRE DE SITES ET D'IMMEUBLES PATRIMONIAUX INSCRITS AU REGISTRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC SELON LE SECTEUR GÉOGRAPHIQUE DU GRAND MONTRÉAL ET LA DATE D'ATTRIBUTION DE STATUT DE PROTECTION PATRIMONIALE, 2019



Sources : Ministère de la Culture et des Communications, sites patrimoniaux déclarés par le gouvernement 2019, sites patrimoniaux classés par le ministre 2019, sites patrimoniaux cités par les municipalités et les communautés autochtones 2019, immeubles patrimoniaux classés par le ministre 2019, immeubles patrimoniaux cités par les municipalités et les communautés autochtones 2019. Traitement : CMM, 2020.

CARTE 17
SITES ET IMMEUBLES PATRIMONIAUX DU GRAND MONTRÉAL INSCRITS AU REGISTRE DU PATRIMOINE CULTUREL DU QUÉBEC, 2019



Sources : Ministère de la Culture et des Communications, Registre du patrimoine culturel du Québec. Traitement : CMM, 2020.

HARMONISATION ENTRE LES OUTILS DE PLANIFICATION RÉGIONAUX ET LOCAUX ET LE PMAD

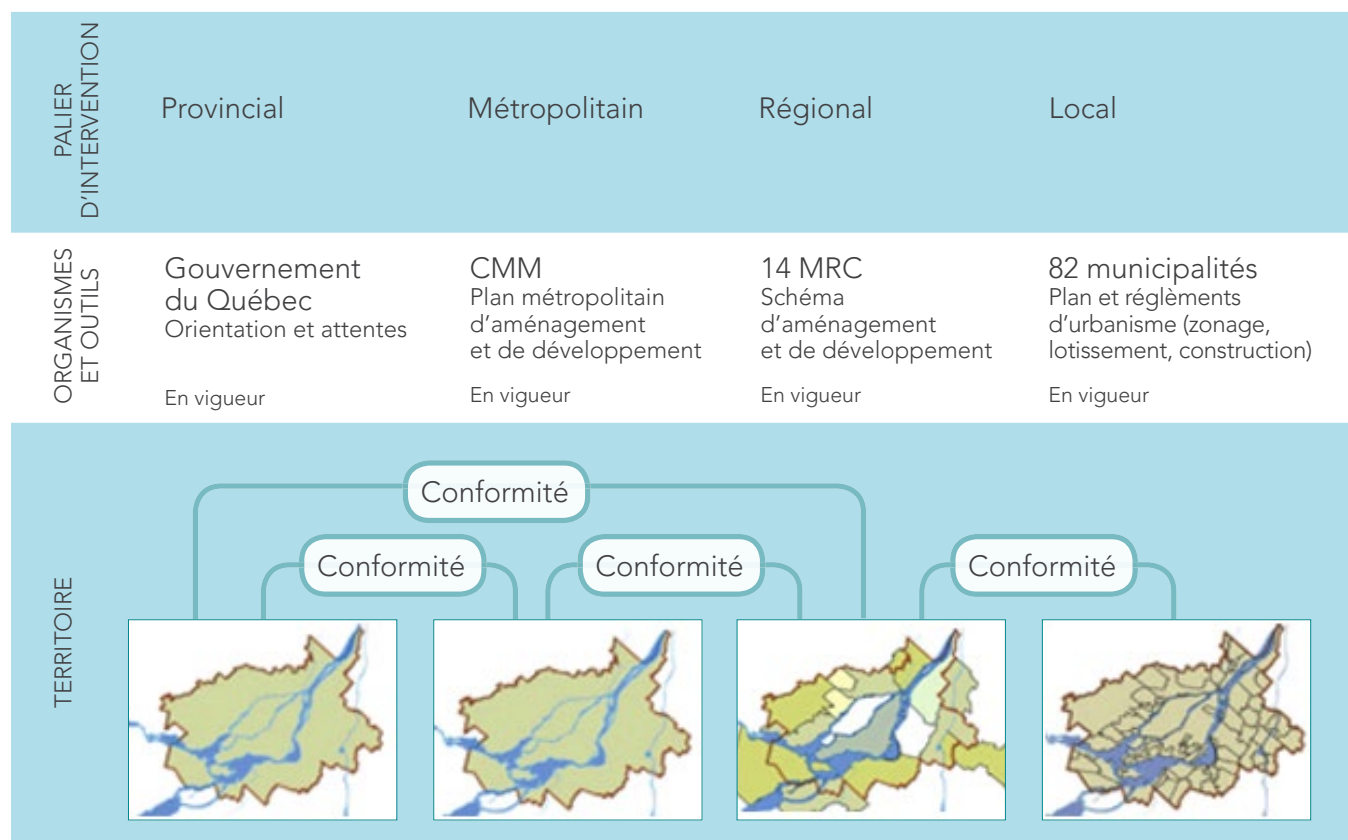
Afin d'assurer une cohérence entre les échelles de planification métropolitaine, régionale et locale, des mécanismes de conformité et d'harmonisation des outils de planification sont prévus par la législation québécoise.

Ainsi, suivant l'approche des poupées russes, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* prévoit que la CMM adopte un PMAD conforme aux orientations et aux attentes gouvernementales en matière d'aménagement. Les municipalités régionales de comté (MRC) et les agglomérations présentes sur le territoire métropolitain doivent par la suite rendre leurs outils de planification (schémas d'aménagement et de développement)

conformes aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD. Enfin, les municipalités locales doivent rendre leurs outils de planification (plans et règlements d'urbanisme) conformes à ceux de leur MRC ou agglomération respective.

Le PMAD repose sur une planification à long terme et son influence sur le développement de la région se fera pleinement sentir lorsque l'ensemble des MRC et des agglomérations auront rendu leurs outils de planification conformes au PMAD et que les municipalités de la CMM auront ensuite arrimé leurs outils d'urbanisme à l'outil de planification territoriale de leur MRC ou agglomération respective.

FIGURE 41
MÉCANISMES VISANT À ASSURER LA CONFORMITÉ ET L'HARMONISATION DES OUTILS DE PLANIFICATION DANS LE GRAND MONTRÉAL



Dans le cadre de l'harmonisation entre les outils de planification régionaux et le PMAD, la CMM est appelée à évaluer la conformité des règlements de modification et de révision des SAD des MRC et des agglomérations situées sur son territoire.

Elle est également appelée à évaluer la conformité au PMAD des interventions gouvernementales concernant le territoire métropolitain et est sollicitée pour des avis concernant les modifications et révisions des SAD des MRC contiguës.

La concordance entre les schémas d'aménagement et de développement des MRC et le PMAD est maintenant quasi terminée

À l'automne 2020, 13 des 14 MRC et agglomérations du Grand Montréal avaient un schéma d'aménagement et de développement (SAD) conforme aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD.

Seule la MRC de Deux-Montagnes n'a pas complété cet exercice de conformité au PMAD. Toutefois, celui-ci est en cours de réalisation.

FIGURE 42
ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA CONCORDANCE ENTRE LES SAD DES MRC ET AGGLOMÉRATIONS DE LA CMM ET LE PMAD

● SAD non conforme au PMAD ● SAD conforme au PMAD

Agglomérations et MRC	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Laval	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Longueuil	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Montréal	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Couronne Nord									
Deux-Montagnes	●	●	●	●	●	●	●	●	●
L'Assomption	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Les Moulins	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Mirabel	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Thérèse-De Blainville	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Couronne Sud									
Beauharnois-Salaberry	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Marguerite-D'Youville	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Roussillon	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Rouville	●	●	●	●	●	●	●	●	●
La Vallée-du-Richelieu	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Vaudreuil-Soulanges	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Source : CMM, décembre 2020.

70 des 82 municipalités du Grand Montréal ont maintenant un plan et des règlements d'urbanisme conformes au PMAD

À l'automne 2020, 70 des 82 municipalités du Grand Montréal (85 %) avaient harmonisé leurs plans et leurs règlements d'urbanisme aux nouveaux schémas d'aménagement et de développement (SAD) de leur MRC. Par le fait même, leurs plans et leurs règlements d'urbanisme devenaient conformes

aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD. Parmi les 12 municipalités n'ayant pas encore complété cet exercice de conformité, on retrouve les six municipalités de la MRC de Deux-Montagnes; MRC dont l'exercice de concordance au PMAD n'est pas complété.

FIGURE 43

ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA CONCORDANCE ENTRE LES PLANS ET LES RÈGLEMENTS D'URBANISME DES MUNICIPALITÉS DE LA CMM ET LE PMAD

● Plans et règlements d'urbanisme non conformes au PMAD ● Plans et règlements d'urbanisme conformes au PMAD

Municipalités	État de la concordance	Année de concordance
Agglomération de Montréal		
Baie-d'Urfé	●	2016
Beaconsfield	●	-
Côte-Saint-Luc	●	2017
Dollard-des-Ormeaux	●	2016
Dorval	●	2015
Hampstead	●	2016
Kirkland	●	2016
L'Île-Dorval	●	2016
Montréal*	●	2016
Montréal-Est	●	2016
Montréal-Ouest	●	2016
Mont-Royal	●	2017
Pointe-Claire	●	2015
Sainte-Anne-de-Bellevue	●	2017
Senneville	●	2016
Westmount	●	2016
Agglomération de Longueuil		
Boucherville	●	2019
Brossard	●	2017

Municipalités	État de la concordance	Année de concordance
Longueuil	●	Prévue pour 2021
Saint-Bruno-de-Montarville	●	2018
Saint-Lambert	●	Prévue pour 2021
Laval		
Laval	●	Prévue pour 2021
MRC Deux-Montagnes (partie CMM)		
Deux-Montagnes	●	En attente du nouveau SAD de la MRC
Oka	●	"
Pointe-Calumet	●	"
Sainte-Marthe-sur-le-Lac	●	"
Saint-Eustache	●	"
Saint-Joseph-du-Lac	●	"
MRC L'Assomption (partie CMM)		
Charlemagne	●	2015
L'Assomption	●	2015
Repentigny	●	2015
Saint-Sulpice	●	2015

● Plans et règlements d'urbanisme non conformes au PMAD ● Plans et règlements d'urbanisme conformes au PMAD

Municipalités	État de la concordance	Année de concordance
MRC Les Moulins		
Mascouche	●	2020
Terrebonne	●	2017
MRC Thérèse-De Blainville		
Blainville	●	2016
Boisbriand	●	2016
Bois-des-Filion	●	2018
Lorraine	●	2015
Rosemère	●	2015
Sainte-Anne-des-Plaines	●	2015
Sainte-Thérèse	●	2016
Mirabel		
Mirabel	●	2017
MRC Beauharnois-Salaberry (partie CMM)		
Beauharnois	●	2014
Agglomération de Longueuil		
Westmount	●	2016
MRC Marguerite-D'Youville		
Calixa-Lavallée	●	2015
Contrecoeur	●	2015
Saint-Amable	●	2015
Sainte-Julie	●	2015
Varennes	●	2015
Verchères	●	2015
MRC Roussillon		
Candiac	●	2016
Châteauguay	●	2016
Delson	●	2017
La Prairie	●	2016
Léry	●	2016
Mercier	●	2018

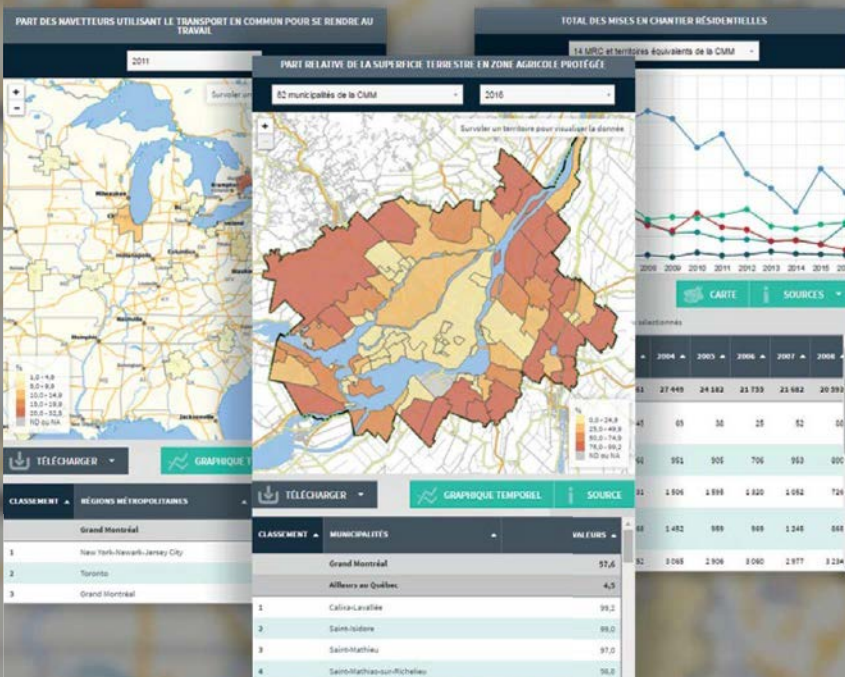
Municipalités	État de la concordance	Année de concordance
MRC Roussillon (suite)		
Saint-Constant	●	2017
Sainte-Catherine	●	2015
Saint-Isidore	●	2015
Saint-Mathieu	●	2016
Saint-Philippe	●	2016
MRC Rouville (partie CMM)		
Richelieu	●	2016
Saint-Mathias-sur-Richelieu	●	2018
MRC La Vallée-du-Richelieu (partie CMM)		
Beloeil	●	2016
Carignan	●	2016
Chambly	●	2018
McMasterville	●	2016
Mont-Saint-Hilaire	●	2017
Otterburn Park	●	2016
Saint-Basile-le-Grand	●	2015
Saint-Jean-Baptiste	●	2016
Saint-Mathieu-de-Beloeil	●	2016
MRC Vaudreuil-Soulanges (partie CMM)		
Hudson	●	2017
Les Cèdres	●	2016
L'Île-Cadieux	●	2017
L'Île-Perrot	●	2016
Notre-Dame-de-L'Île-Perrot	●	-
Pincourt	●	2017
Pointe-des-Cascades	●	2016
Saint-Lazare	●	2016
Terrasse-Vaudreuil	●	2017
Vaudreuil-Dorion	●	2016
Vaudreuil-sur-le-Lac	●	-

* Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal est conforme depuis 2016. Parmi les 19 arrondissements, 16 ont complété leur concordance, mais 3 en sont toujours à une concordance partielle.



OBSERVATOIRE GRAND MONTRÉAL

CONNAISSEZ-VOUS VOTRE GRAND MONTRÉAL ?



- Statistiques par municipalité et MRC
- Statistiques par grande région métropolitaine d'Amérique du Nord
- Cartes interactives
- Couches de données géoréférencées
- Périodiques
- Tableaux de bord



La Communauté métropolitaine de Montréal vous invite à découvrir l'**Observatoire Grand Montréal**, une plateforme de diffusion d'analyses et de données statistiques et cartographiques pour suivre le développement du Grand Montréal et ses 82 municipalités.