



Le PMAD : dix ans d'aménagement durable du territoire dans le Grand Montréal

C'est en 2011 qu'était adopté par la CMM le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal. Près de 10 ans plus tard, les orientations et les objectifs du PMAD, qui favorisent la mise en place de milieux de vie denses, compacts et mixtes, le transport actif et collectif et la protection des milieux naturels et agricoles, s'avèrent toujours aussi pertinents afin d'assurer un développement durable de la région.

Alors que le gouvernement du Québec amorce une conversation nationale sur l'urbanisme et l'aménagement des territoires, quel bilan et quelles leçons pouvons-nous tirer de près de dix années de mise en œuvre du PMAD dans le Grand Montréal?

Le 8 décembre 2011, à la suite d'une importante consultation publique qui s'est déroulée durant plusieurs semaines, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal adoptait le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD). La confirmation du gouvernement de la conformité de ce plan aux orientations québécoises en matière d'aménagement a permis, en mars 2012, de doter le Grand Montréal de son premier outil de planification pour l'aménagement et le développement de son territoire.

Le PMAD est un règlement qui s'applique aux 14 municipalités régionales de comté (MRC) et territoires équivalents du Grand Montréal. Ses orientations, ses objectifs et ses critères doivent donc être transposés dans les schémas d'aménagement et de développement puis dans les plans et les règlements d'urbanisme des 82 municipalités de la CMM. Le PMAD peut ainsi agir sur les éléments permettant de structurer l'urbanisation du Grand Montréal afin de rendre la région plus attractive et plus compétitive dans une perspective de développement durable. Le PMAD 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 agricoles et naturels. Il propose trois grandes orientations liées à l'aménagement, au transport et à l'environnement, desquelles découlent des objectifs et des critères.

En matière d'aménagement, on a pu observer au cours des dernières années une densification résidentielle dans l'ensemble des secteurs géographiques de la CMM. Plutôt que de s'étaler sur les terres agricoles et les milieux naturels, le développement urbain s'est fait en densifiant le périmètre d'urbanisation métropolitain délimité dans le PMAD. Les seuils minimaux de densité ont pour la plupart été dépassés.

Alors que les municipalités de la CMM vont de l'avant depuis près de dix ans pour restreindre l'urbanisation à l'intérieur d'un périmètre bien défini, un des enjeux des prochaines années sera de restreindre l'étalement urbain dans les municipalités situées au pourtour de la CMM. Une meilleure complémentarité entre la réglementation en matière d'aménagement dans la CMM et celle en vigueur dans les secteurs périurbains sera cruciale pour lutter efficacement contre l'étalement urbain à faible densité.

Par ailleurs, l'objectif du PMAD de concentrer plus de 40 % des nouveaux ménages dans les aires TOD a été atteint. Avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM), cet objectif est maintenant établi à 60 %. Le programme de financement pour la planification des aires TOD de la CMM est l'un des outils phares pour l'atteinte de cet objectif.

En matière de transport collectif, les nombreux projets structurants en cours de planification ou de réalisation (REM, prolongement de la ligne bleue, Réseau métropolitain de voies réservées, etc.) ainsi que la mise en œuvre du futur plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) devraient permettre d'atteindre la cible ambitieuse de hausser à 35 % la part modale du transport collectif d'ici 2031.

En matière d'environnement, le déploiement de la Trame verte et bleue (TVB) du Grand Montréal va bon train. Grâce au programme de financement de la TVB, 810 ha ont été protégés par des projets d'acquisition et 65 projets de mise en valeur sont complétés ou en cours. Des efforts importants doivent encore être faits pour atteindre l'objectif de protéger 17 % du territoire total de la CMM d'ici 2031, mais en milieu terrestre, 975 ha d'aires protégées ont été ajoutés depuis l'entrée en vigueur du PMAD.

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.



LA DENSIFICATION INTELLIGENTE, TOUJOURS 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.

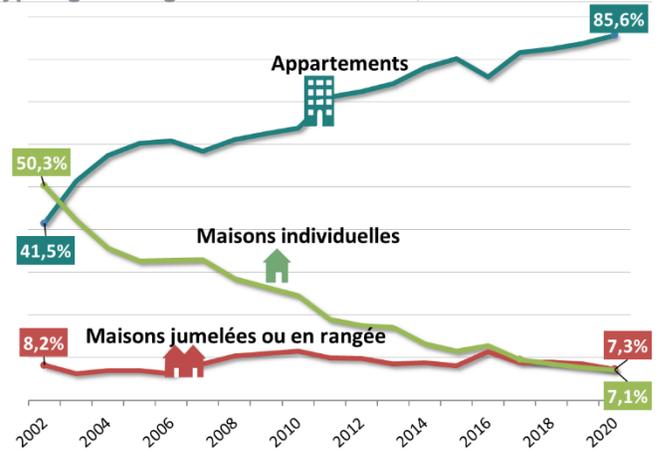
Même si la crise sanitaire actuelle a mis en lumière l'importance de pouvoir mettre en place des mesures rendant les milieux denses plus résilients face aux épidémies, la densification présente des avantages collectifs qui surpassent, dans une perspective de développement durable à moyen et à long terme, les défis supplémentaires que les épidémies peuvent engendrer ponctuellement dans les milieux plus denses. La mise en place de milieux de vie denses et plus compacts s'avère essentielle à un développement métropolitain qui mise sur la protection des milieux naturels et agricoles et qui favorise les modes de transport durables.

À la lumière des données présentées dans le [rapport de suivi du PMAD, édition 2021](#), on constate qu'au cours des dernières années, les municipalités régionales de comté (MRC) de la CMM ont, pour la grande majorité, réussi à atteindre leurs cibles de densité prescrites par le PMAD. La part des maisons individuelles dans les mises en chantier résidentielles de la région est d'ailleurs en forte baisse, et est passée de plus de 50 % au début des années 2000, à environ 7 % en 2020. Malgré la pandémie actuelle, le transfert progressif des mises en chantier de maisons unifamiliales vers des logements à plus forte densité devrait se poursuivre au cours des prochaines années. En effet, en plus des seuils minimaux de densité prescrits par le PMAD, plusieurs tendances lourdes favorisent la densification, dont la rareté grandissante des terrains disponibles à l'urbanisation; le vieillissement et la diminution de la taille des ménages; et les changements de valeur de la population en matière de développement durable et de protection des milieux naturels et agricoles.

« LES LOGEMENTS À PLUS FORTE DENSITÉ VIENNENT DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS DANS LES COURONNES DE LA RÉGION »

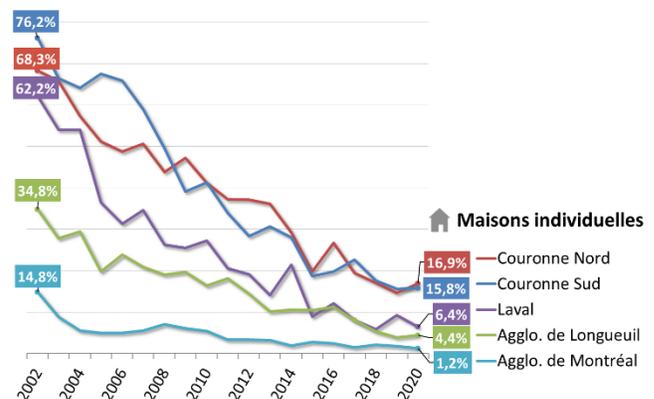
Bien que la construction de nouvelles maisons individuelles a fortement chuté au cours des dernières années, ce type de logement représente toujours une importante proportion du stock total de logements privés de la région. C'est le cas en particulier dans les couronnes Nord et Sud du Grand Montréal, où les maisons individuelles représentent environ les deux tiers de l'ensemble des logements. Dans ces secteurs, la construction de

Proportion de mises en chantier de logements par typologie de logements dans la CMM, 2002-2020



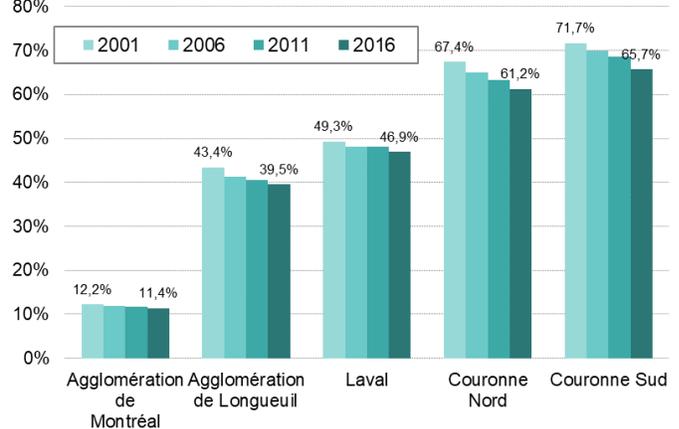
Source : SCHL, Relevé des mises en chantier 2002 à 2020. Traitement CMM, 2021.

Proportion de mises en chantier de maisons individuelles, 2002-2020



Source : SCHL, Relevé des mises en chantier 2002 à 2020. Traitement CMM, 2021.

Part des maisons individuelles dans l'ensemble du stock de logements privés, CMM et ses cinq secteurs, 2001-2016



Sources : Statistique Canada, Recensement de la population et ENM. Traitement CMM, 2021.

logements à plus forte densité vient notamment diversifier l'offre en habitation.

« LA CROISSANCE DES MÉNAGES AYANT À LEUR TÊTE UNE PERSONNE ÂGÉE DE 55 ANS ET PLUS DEVRAIT CONTRIBUER POUR 76 % DE LA CROISSANCE TOTALE DES MÉNAGES DE LA RÉGION AU COURS DES 20 PROCHAINES ANNÉES. CES MÉNAGES SONT SOUVENT DE PETITE TAILLE ET SANS ENFANTS À LA MAISON. »

Les dernières projections de l'Institut de la statistique du Québec prévoient que le nombre de ménages devrait croître de 140 000 d'ici 2031, et de 249 000 d'ici 2041 dans le Grand Montréal.

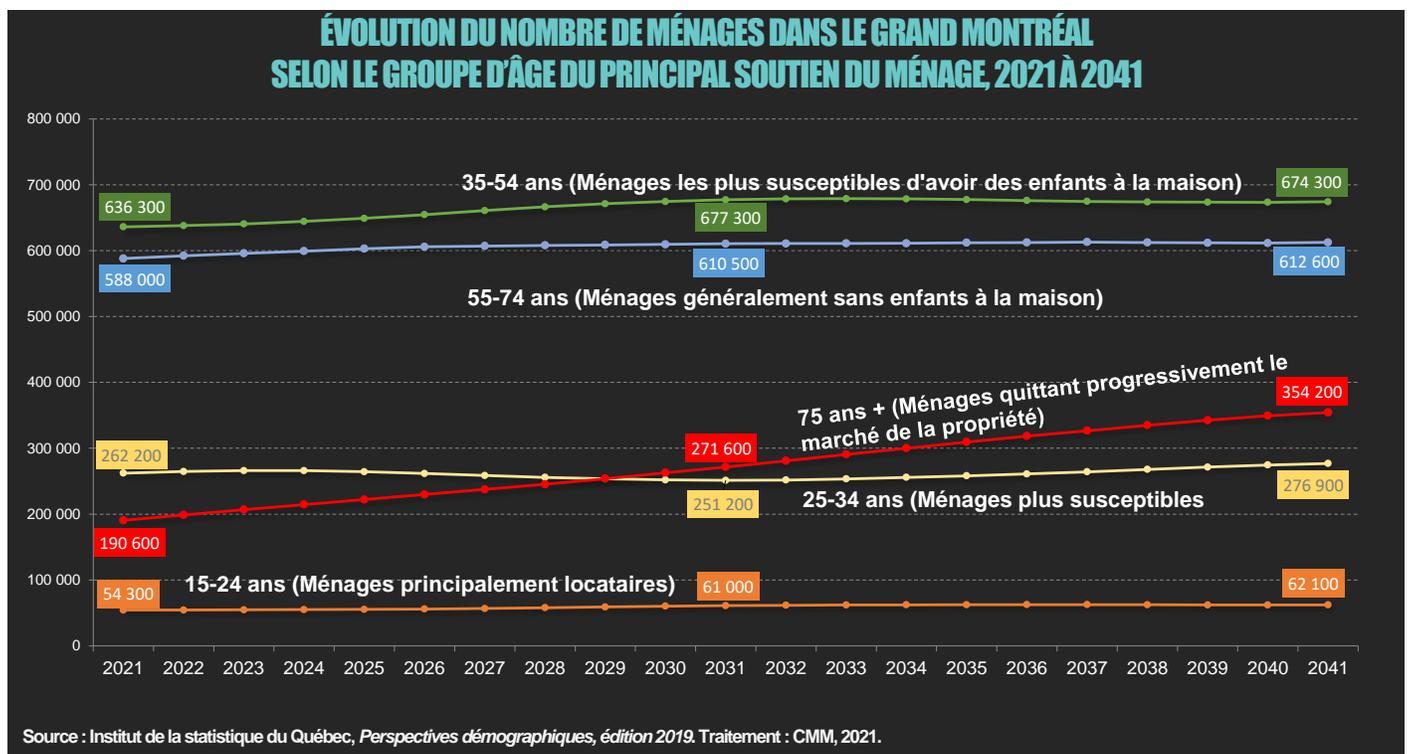
Entre 2021 et 2041, la croissance des ménages ayant à leur tête une personne âgée de 55 ans et plus devrait contribuer pour 76 % de la croissance totale des ménages de la région. Ces ménages sont souvent de petite taille et sans enfants à la maison.

Parmi les ménages de 55 ans et plus, ceux de 55 à 74 ans, composés en grande partie de couples ou de personnes seules sans enfants à la maison, devraient représenter 10 % de la croissance totale. Le nombre de ménages ayant à leur tête une personne âgée de 75 ans devrait connaître une forte augmentation et ce groupe

d'âge devrait représenter 66 % de la croissance des ménages d'ici 2041. Ces ménages sont ceux qui sont les plus enclins à quitter progressivement le marché de la propriété privée pour chercher un logement sur le marché locatif, notamment en résidence pour personnes âgées.

En revanche, le nombre de ménages de 25 à 34 ans, soit les ménages généralement les plus enclins à accéder au marché de la propriété privée, devrait connaître une augmentation beaucoup plus modérée et ne représenter que 6 % de la croissance. Ainsi, le nombre de ménages quittant le marché de la propriété privée devrait augmenter beaucoup plus rapidement que le nombre de ménages en âge d'accéder à la propriété. À noter que la croissance des ménages de 25 à 34 ans sera en grande partie stimulée par l'arrivée de nouveaux immigrants, permanents ou temporaires, qui se logent en grande partie sur le marché locatif.

Le nombre de ménages de 35 à 54 ans, soit ceux qui sont les plus susceptibles d'avoir des enfants à la maison, devrait représenter 15 % de la croissance des ménages d'ici 2041. Enfin, le nombre et la part des ménages de 15 à 24 ans, lesquels sont principalement locataires (c'était le cas de 89 % d'entre eux en 2016) devraient demeurer relativement stables entre 2020 et 2041, et ne représenter que 3 % de la croissance.



LA DENSITÉ RÉSIDENIELLE ET LA PANDÉMIE : QUELQUES CONSTATS

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;
- le respect de l'étiquette sanitaire, des règles de distanciation physique et de confinement;
- les conditions de logement (surpeuplement du logement davantage que la densité résidentielle);
- les stratégies de contrôle, de dépistage et de traçage des agences de santé publique;
- 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);
- les liens étroits avec des régions ou des zones plus fortement affectées (favorisées par la présence d'aéroports internationaux).

La crise actuelle ramène au premier plan l'importance de la qualité de nos milieux de vie afin de favoriser la résilience face aux défis qu'amènent les mesures de distanciation physique. La possibilité d'avoir facilement accès à des espaces verts, à des infrastructures facilitant les déplacements actifs (trottoirs, pistes cyclables, etc.) et à des logements de qualité et de taille convenable s'avère primordiale pour assurer cette qualité de vie.



Crédit photo : Vivre en Ville.

LE DÉFI DE L'ÉTALEMENT URBAIN AU-DELÀ DES LIMITES DE LA CMM

Avec le PMAD, les 82 municipalités de la CMM se sont donné une feuille de route pour lutter contre l'étalement urbain sur le territoire métropolitain. Le PMAD est venu délimiter le périmètre d'urbanisation métropolitain et a fixé des seuils minimaux de densité à respecter. La CMM a également mis en place, en 2020, un programme de compensation aux municipalités rurales de la CMM pour la protection du territoire agricole. Ce programme, appuyé par le gouvernement du Québec, vise à compenser une part des pertes de revenus fonciers que ces municipalités auraient obtenus si elles avaient continué à s'urbaniser.

Les efforts réalisés par les municipalités de la CMM ont déjà porté fruit et ont favorisé une densification du périmètre d'urbanisation métropolitain permettant d'optimiser l'espace disponible au développement, sans empiéter sur la zone agricole.

Mais, pour assurer un développement durable du Grand Montréal, les efforts des MRC et des municipalités de la CMM pourraient s'avérer insuffisants sans la contribution des MRC et des municipalités situées au pourtour du Grand Montréal. Celles-ci sont pour la plupart caractérisées par une forte croissance démographique reposant sur la migration de ménages en provenance de la CMM et présentent une importante intégration socioéconomique avec le territoire métropolitain : le tiers (34 %) de la population active occupée des municipalités péri-métropolitaines ont un lieu de travail sur le territoire de la CMM. Le nombre de ces travailleurs s'élève à 100 000, dont 94 % utilisent presque exclusivement l'automobile comme mode de transport¹.

En outre, contrairement à ce qu'on observe dans les couronnes de la CMM – où la part des maisons individuelles dans les mises en chantier résidentielles est passée de plus de 70 % au début des années 2000 à environ 15 % en

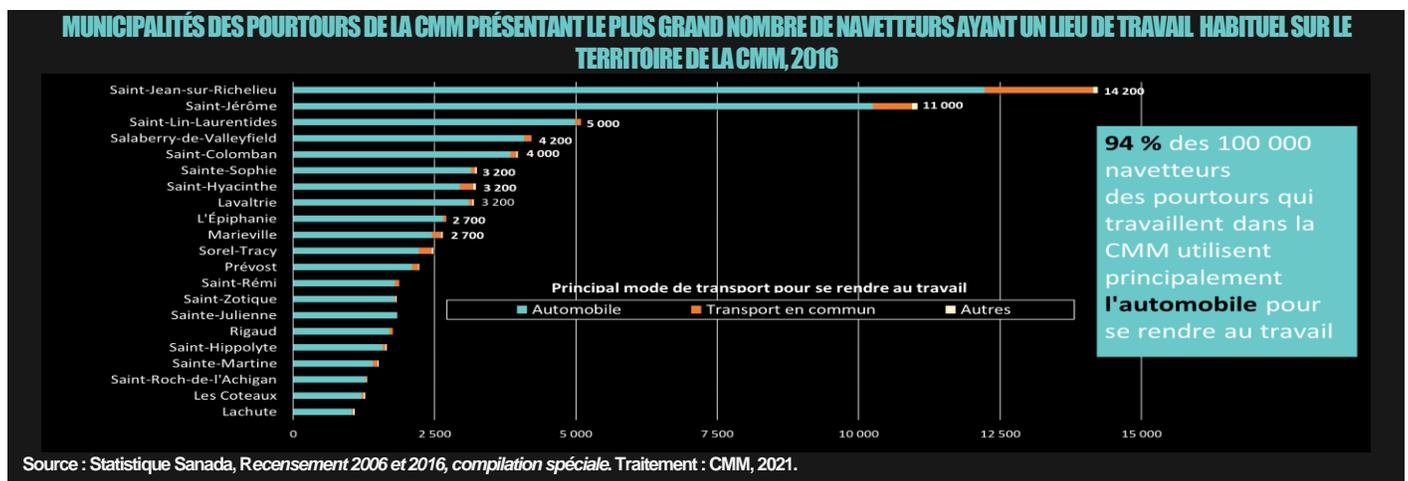
2020 – plusieurs des municipalités péri-métropolitaines présentent un développement résidentiel reposant principalement sur la construction de maisons unifamiliales isolées à forte consommation d'espace.

Cet étalement à faible densité hors des limites de la CMM stimule la construction de nouvelles routes, favorise l'augmentation du nombre d'automobiles en circulation, des distances parcourues et de la congestion routière sur le territoire métropolitain.

« POUR ASSURER UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU GRAND MONTRÉAL, LES EFFORTS DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS DE LA CMM POURRAIENT S'AVÉRER INSUFFISANTS SANS LA CONTRIBUTION DES MRC ET DES MUNICIPALITÉS PÉRIMÉTROPOKITAINES »

Le défi posé par l'étalement urbain au-delà des limites de la CMM pourrait avoir été accentué par l'actuelle pandémie. Bien qu'il soit peu probable que la croissance de la pratique du télétravail dans les prochaines années engendre un exode important des ménages du Grand Montréal vers sa périphérie, les données de croissance démographique, de migration interne ainsi que certains signaux du marché résidentiel montrent que l'étalement urbain péri-métropolitain a pris de l'ampleur au cours des dernières années et que la pandémie pourrait l'avoir amplifié.

Les modifications apportées récemment aux schémas d'aménagement et de développement de certaines MRC péri-métropolitaines, qui sont contraires au principe de consolidation des zones urbaines, semblent démontrer que les orientations gouvernementales en matière d'aménagement ne sont pas appliquées avec autant de rigueur dans ces MRC qu'elles le sont sur le territoire de la CMM.



¹ Les municipalités prises en compte sont celles situées dans les 9 MRC limitrophes à la CMM et dans les secteurs hors CMM des 6 MRC en partie comprises dans la CMM.

LE PMAD ET LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

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 et de déployer des mesures d'adaptation aux changements climatiques, le conseil de la CMM adoptait une résolution visant à reconnaître que des transitions rapides et de grandes envergures 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.

Au Québec, le secteur des transports routiers est le plus important émetteur de GES avec 35 % de l'ensemble des émissions. L'aménagement de milieux de vie plus denses permet de favoriser un transfert des déplacements en automobile vers des déplacements en transport collectif, puisque l'implantation d'infrastructures de transport collectif nécessite, pour être viable, une certaine densité de population. Actuellement, les régions métropolitaines nord-américaines présentant les plus fortes densités urbaines, dont fait partie le Grand Montréal, se positionnent comme celles présentant les plus fortes proportions de navetteurs utilisant le transport collectif². La densification urbaine qui est en cours présentement dans chacun des cinq grands secteurs de la CMM devrait permettre de soutenir et de développer le réseau de transport collectif dans les prochaines années.

D'importants projets structurants sont actuellement en planification ou en cours de réalisation et favoriseront l'atteinte de l'objectif du PMAD de hausser à 35 % la part modale des déplacements effectués en transport collectif à la période de pointe du matin d'ici 2031. 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, en 2023;
- le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est dont la mise en service est prévue en 2026.

Le gouvernement du Québec a par ailleurs demandé l'étude de plusieurs autres projets, en particulier d'extensions du REM.

L'objectif du PMAD de concentrer 40 %, voire 60 % de la croissance des ménages à proximité des stations de métro, de train ou du REM, dans des quartiers TOD favorisant les déplacements en transport collectif et actif, vise également à avoir un effet positif sur la réduction de l'utilisation de l'automobile. Afin d'accompagner les municipalités dans l'atteinte de cet objectif, 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 qui, jusqu'à présent, a permis de financer 45 projets novateurs TOD.

« DES PROJETS STRUCTURANTS EN COURS DE RÉALISATION DEVRAIENT TOUTEFOIS FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ AU TRANSPORT COLLECTIF »

Le futur Plan stratégique de développement du transport collectif (PSDTC) 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 en respect des orientations, des objectifs et des critères du PMAD ainsi que des orientations et des attentes à son égard transmises par la CMM.



² Données compilées dans la section [Comparaisons nord-américaines](#) de l'Observatoire Grand Montréal.

Cibles clés du PMAD



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 %**




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

Les bouleversements du climat observés à l'échelle planétaire influencent les paramètres du climat local, tels que les températures moyennes et extrêmes, les précipitations et les vents. Ainsi, les municipalités de la CMM devront de plus en plus composer avec les changements climatiques qui affectent les milieux naturels, le cadre bâti, la population et les activités socioéconomiques. Plusieurs facteurs non climatiques, comme l'état des infrastructures, l'aménagement du territoire et les caractéristiques sociodémographiques, ont pour effet d'amplifier, ou au contraire, de limiter les impacts des changements climatiques.

Les infrastructures naturelles du Grand Montréal contribuent au bien-être, à la qualité de vie et à la santé des citoyens. Elles remplissent des fonctions écologiques essentielles. C'est d'ailleurs pourquoi le PMAD fixe comme objectif de protéger 17 % de son territoire et propose la mise en place de la Trame verte et bleue, dont les premiers jalons sont déjà posés.

De par le monde, de grandes métropoles ont d'ailleurs entrepris d'investir dans leurs infrastructures naturelles pour renforcer leur résilience et celle de leurs écosystèmes face aux changements climatiques tout en atténuant la pression sur leurs infrastructures bâties. Investir dans les infrastructures naturelles coûte moins cher à la collectivité que de gérer les dégâts causés par les conséquences des changements climatiques, comme les vagues de chaleur ou encore les pluies abondantes.

Aires protégées du Grand Montréal, 2012-2020



Source : CMM, 2020.

Actuellement, la superficie d'aires protégées dans le Grand Montréal atteint 10,1 %, ce qui est encore très loin de l'objectif de 17 % fixé par le PMAD. En même temps, de nombreux milieux naturels de propriété municipale, bien que visés par des mesures de conservation, ne sont pas reconnus en tant qu'aires protégées. Plusieurs municipalités souhaitent également agir et entreprendre des projets de protection ou de conservation des milieux naturels sur leur territoire, mais les moyens pour y arriver sont limités. 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 du PMAD.

C'est pourquoi la Communauté a entrepris une mise à jour de la carte des milieux naturels d'intérêt métropolitain et entend créer un répertoire métropolitain des initiatives municipales. Un tel répertoire permettra de reconnaître l'ensemble des contributions municipales à la conservation des milieux naturels et de dresser un portrait plus juste des efforts consentis dans la région pour la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

La CMM demande également au gouvernement du Québec de modifier la *Loi sur l'expropriation* afin de la moderniser et de permettre, entre autres, que l'indemnité d'expropriation soit calculée sur la base de la juste valeur marchande d'une propriété en tenant compte des contraintes réelles de son développement et de la réglementation en vigueur.

« PLUSIEURS MUNICIPALITÉS SOUHAITENT EN EFFET AGIR ET ENTREPRENDRE DES PROJETS DE PROTECTION OU DE CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS SUR LEUR TERRITOIRE, MAIS LES MOYENS POUR Y ARRIVER SONT PARFOIS LIMITÉS »

Cible clé du PMAD



VERS UNE STRATÉGIE NATIONALE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT DES TERRITOIRES

Au cours des derniers mois, la crise sanitaire engendrée par la COVID-19 a eu 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. 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 pandémies. Toutefois, en termes d'orientations et d'objectifs, la planification proposée par le PMAD a su démontrer toute sa pertinence, même en contexte de crise sanitaire. Une 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 toujours aussi pertinente dans un contexte plus large de lutte et d'adaptation aux changements climatiques. De plus, 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.

Plusieurs éléments du PMAD pourraient être appliqués à d'autres territoires québécois afin de favoriser une meilleure gestion de l'urbanisation.

Le bilan de la mise en œuvre du PMAD est également l'occasion de mettre en lumière **différents enjeux qui seront au cœur de l'aménagement métropolitain au cours des prochaines années et qui devront être abordés dans le cadre de la conversation nationale menant à l'adoption, en 2022, d'une Stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement des territoires :**

- **Une meilleure gestion de la croissance urbaine au pourtour de la CMM :** Le succès du modèle de la CMM repose sur une application rigoureuse des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. En ce qui concerne la zone péri-métropolitaine qui couvre les MRC limitrophes à la CMM, il est nécessaire d'assurer une application cohérente et rigoureuse de l'orientation 10, qui vise une meilleure complémentarité entre l'aménagement de ce territoire péri-métropolitain et celui de la CMM. Rappelons que ce territoire péri-métropolitain regroupe aujourd'hui une population de plus de 750 000 personnes qui, dans une forte proportion, travaillent dans les villes de la CMM.

Cette complémentarité entre la planification métropolitaine et péri-métropolitaine implique notamment, pour les MRC péri-métropolitaines, d'orienter le développement urbain à l'intérieur de leur périmètre d'urbanisation et de consolider ainsi le tissu urbain existant en favorisant l'augmentation de la densité en fonction des caractéristiques du milieu. À cet égard, il est primordial de mettre en place des ententes aménagement-transport avec les municipalités locales et/ou régionales contigües à la CMM, qui favorisera une densification intelligente de leur territoire et l'implantation de dessertes en transport collectif vers le territoire métropolitain.

- **Assurer la pérennité des terres agricoles pour une plus grande autonomie alimentaire :** En matière agricole, le Grand Montréal se distingue des autres régions métropolitaines nord-américaines par son importante zone agricole, qui compose 58 % de sa superficie terrestre – des terres de haute qualité en majorité – et contribue à maintenir les activités agricoles et agroalimentaires parmi les secteurs clés de son économie. La pandémie de la COVID-19 a quant à elle fait ressortir toute l'importance d'aspirer à une plus grande autonomie et sécurité alimentaire et de faciliter un approvisionnement véritablement local. Dans la perspective de la stratégie nationale d'urbanisme et d'aménagement à venir, non seulement nous faut-il réitérer l'importance d'une gestion adéquate de l'urbanisation pour éviter l'étalement urbain, mais également nous engager à mettre en valeur les terres agricoles. De ce point de vue, des outils doivent être mis en place et les efforts entrepris par la CMM au cours des dernières années peuvent être pris en exemple. Une des priorités dans les prochaines années sera d'appuyer la mise en œuvre du nouveau Plan métropolitain de développement agricole (PMDA), adopté par la CMM en 2020.

La CMM a également mis en place, avec l'appui financier du gouvernement du Québec, le Programme de compensation aux municipalités rurales, qui est un exemple de solution novatrice pour gérer autrement le territoire.

Le programme appuie financièrement les 19 municipalités rurales de la CMM dont la superficie agricole représente au moins 80 % de leur superficie terrestre totale. Avec ce programme, les municipalités rurales de la CMM obtiennent une reconnaissance à titre de gardiennes du territoire agricole. Dans la perspective de la conversation nationale à venir sur l'aménagement du territoire, il s'avère à propos de réfléchir aux mesures à appliquer pour viser l'autonomie alimentaire à la lumière de l'expérience de la CMM.

- **Accélérer la transition écologique** : Le conseil de la CMM adoptait une résolution visant à reconnaître que des transitions rapides et de grandes envergures 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. Au Québec, le secteur des transports routiers est le plus grand émetteur de GES, avec 34 % de l'ensemble des émissions. Le développement du réseau de transport collectif doit être l'une priorité dans les prochaines années afin d'accélérer cette transition écologique.

En termes de planification, une prochaine étape pour la CMM sera l'adoption des Orientations métropolitaines sur la transition écologique, prévue pour l'automne 2021.

- **Favoriser l'inclusion sociale** : En matière d'aménagement, l'inclusion sociale passe notamment par la diversité de l'offre de logements en termes de typologie et de coût. Il va de soi qu'un financement adéquat du logement social et abordable par les instances gouvernementales est essentiel à l'atteinte de cet objectif. Malgré les efforts consentis, plus de 213 000 ménages locataires à faible revenu du Grand Montréal consacrent toujours une part trop importante de leur revenu au logement. Cette situation pourrait encore s'aggraver en raison des hausses observables du coût du logement.

La réalisation de quartiers de type TOD autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant, comme prévue par le PMAD, est aussi l'occasion de favoriser une mixité sociale dans ces quartiers. Comme l'ont démontré plusieurs études, la mixité sociale assure la vitalité d'un quartier et permet d'éviter la dégradation des conditions de vie des résidents. Rappelons que le PMAD a pour objectif de concentrer 60 % de la croissance des ménages du Grand Montréal dans les aires TOD d'ici 2031.

- **Adapter l'aménagement du territoire aux enjeux de santé publique** : Une crise telle que la pandémie actuelle fait ressortir les différents aspects à améliorer en aménagement du territoire pour répondre aux enjeux de santé publique. Alors que la CMM a élaboré au cours de l'année 2020 des promenades métropolitaines, plusieurs municipalités de son territoire ont opté rapidement pour la mise en œuvre d'initiatives sanitaires axées sur la mobilité active. Il s'avère important de voir à adapter les pratiques en aménagement du territoire aux enjeux de santé publique et de mettre en place des outils de planification et de réglementation pour améliorer la résilience du territoire.
- **Renforcer les mesures permettant l'atteinte de l'objectif de 17 % de protection des milieux naturels** : Actuellement, la superficie d'aires protégées dans le Grand Montréal atteint 10,1 %, ce qui est encore loin de l'objectif de 17 % fixé par PMAD. Plusieurs municipalités, pourtant désireuses de conserver des milieux naturels, se butent à des obstacles majeurs et ont absolument besoin d'outils financiers, législatifs et réglementaires additionnels pour aller de l'avant avec leurs projets.

Certaines municipalités sont actuellement aux prises avec des contestations judiciaires pour avoir adopté des mesures réglementaires favorisant la conservation de milieux naturels. À cet égard, il devient impératif que la *Loi sur l'expropriation* soit modifiée afin que l'indemnité d'expropriation soit calculée sur la base de la juste valeur marchande la plus raisonnable d'une propriété et en tenant compte des contraintes réelles de son développement et de la réglementation en vigueur. D'autres mesures, dont le droit de préemption, sont également proposées au gouvernement. Ce dernier s'est d'ailleurs récemment engagé à mettre sur pied un groupe de travail afin d'examiner les besoins de la CMM et des municipalités sur le plan législatif.

D'autre part, le programme de financement de la mise en place de la Trame verte et bleue du Grand Montréal devrait demeurer un outil phare pour la protection des milieux naturels du Grand Montréal au cours des prochaines années. Depuis 2012, 810 ha ont été protégés grâce à des projets d'acquisition appuyés financièrement par la CMM.

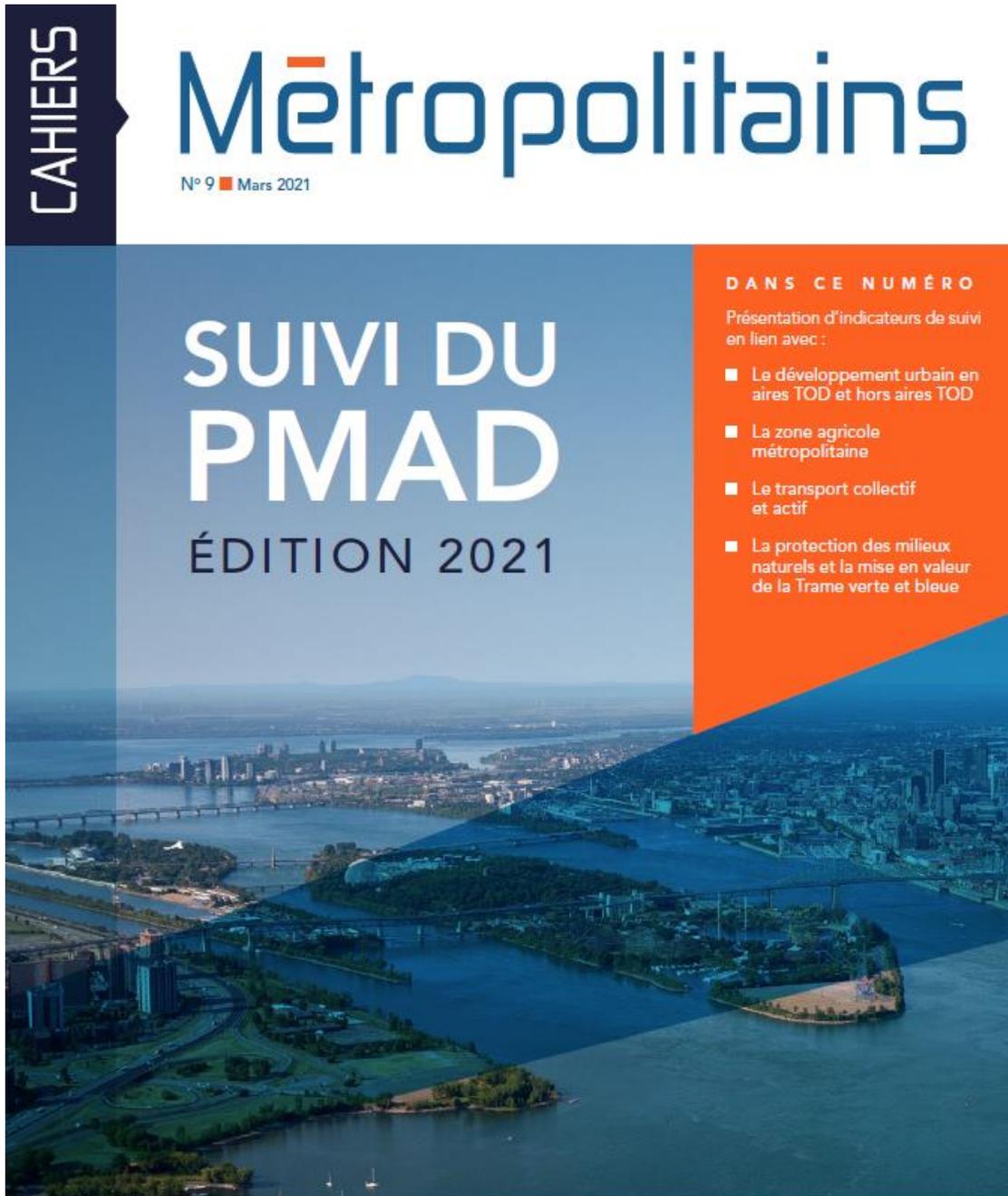
- **Diversifier les sources de revenus, notamment au niveau du transport collectif et actif** : Des investissements importants seront requis pour atteindre la cible de 35 % de la part modale du transport en commun en pointe du matin d'ici 2031. La part modale stagne à environ 25 % depuis maintenant plusieurs années. En février 2019, la commission du transport de la CMM a déposé son rapport sur les sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal. Ce rapport proposait notamment, pour le financement du transport collectif, l'introduction progressive de mesures écofiscales.

- **Renforcer les pôles économiques, les rues commerciales et le centre-ville de la métropole** : Les régions métropolitaines créent de la richesse grâce aux concentrations géographiques d'activités économiques et commerciales qu'elles génèrent et qui favorisent l'efficacité des échanges, les interactions sociales et le partage d'idées. D'ailleurs, le boom économique dont a bénéficié l'économie du Grand Montréal depuis 2014 et qui a profité à l'ensemble du Québec s'est produit dans les services à la production qui se concentrent dans le centre des régions métropolitaines.

La numérisation accélérée des procédés et la nouvelle popularité du télétravail qu'a suscitées la pandémie sont des outils qui viennent accroître le potentiel productif de l'économie métropolitaine. Ce faisant, ils entraînent le centre-ville et les rues commerciales à se transformer et à renouveler leur contribution à la prospérité, sans éliminer pour autant l'avantage qu'offrent les interactions face à face pour échanger des idées. Des bâtiments changent de vocation et des modèles d'affaires évoluent. Les entreprises qui se concentrent en certains lieux devront procéder à des ajustements : faciliter le commerce électronique et la livraison du dernier kilomètre tout en aménageant les rues commerciales pour les rendre les plus attractives; ajuster les milieux de travail pour faciliter les échanges d'idées tout en facilitant le travail à distance. Afin que la région métropolitaine puisse continuer de jouer son rôle moteur pour le développement économique et l'attractivité du Québec, il sera essentiel de soutenir les transformations en cours tout en continuant de valoriser la concentration d'activités économiques qui est garante de sa contribution à la prospérité.

- **Soutenir le développement et l'aménagement culturel du territoire**: Le développement culturel est l'une des compétences de la CMM, mais c'est aussi une des dimensions importantes d'un développement durable, avec le développement social, économique et environnemental. La culture contribue de façon importante à l'attractivité de la région métropolitaine. La Communauté s'est d'ailleurs souvent exprimée, par le passé, sur l'importance de la culture comme facteur de qualité de vie et d'attractivité. Dans la foulée des recommandations de l'Agora métropolitaine 2018, mais aussi pour répondre à la crise provoquée par la pandémie et participer à la relance de la région, la CMM a mis sur pied en 2020 deux tables de concertation pour le secteur culturel, soit la Table métropolitaine sur la culture et la Table métropolitaine sur le patrimoine et les paysages. Un portrait des principaux enjeux métropolitains pour le secteur culturel dans le contexte de la pandémie a par ailleurs été récemment produit, identifiant 15 enjeux métropolitains ainsi que des pistes d'interventions pour y répondre. Ce portrait servira de document déclencheur pour l'élaboration d'un Plan d'action métropolitain en développement culturel. La collaboration du gouvernement du Québec sera sollicitée.

Pour plus d'information et de données sur le suivi du PMAD, vous pouvez consulter le [dernier numéro des Cahiers métropolitains](#) de L'Observatoire Grand Montréal.



Communauté métropolitaine
de Montréal

Créée le 1^{er} janvier 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui regroupe 82 municipalités, dont Montréal, Laval et Longueuil. En 2020, elle compte près de 4,1 millions d'habitants répartis sur une superficie de plus de 4 360 kilomètres carrés.



Communauté métropolitaine
de Montréal