

LES CIBLES DU PMAD BILAN 2023

- LA CRÉATION DE MILIEUX DE VIE COMPLETS, DURABLES ET INCLUSIFS
- DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT SOUTENANT LA MOBILITÉ DURABLE
- DES MILIEUX NATURELS PROTÉGÉS ET MIS EN VALEUR



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

observatoire.cmm.qc.ca

ISSN 1925-2072

Dépôt légal : 2023
Bibliothèque et Archives nationales du Québec



TABLE DES MATIÈRES

LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL	04
INTRODUCTION	06
01. LA CRÉATION DE MILIEUX DE VIE COMPLETS, DURABLES ET INCLUSIFS	07
02. DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT SOUTENANT LA MOBILITÉ DURABLE	23
03. DES MILIEUX NATURELS PROTÉGÉS ET MIS EN VALEUR	34
CONCLUSION	46



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, l'habitation 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.

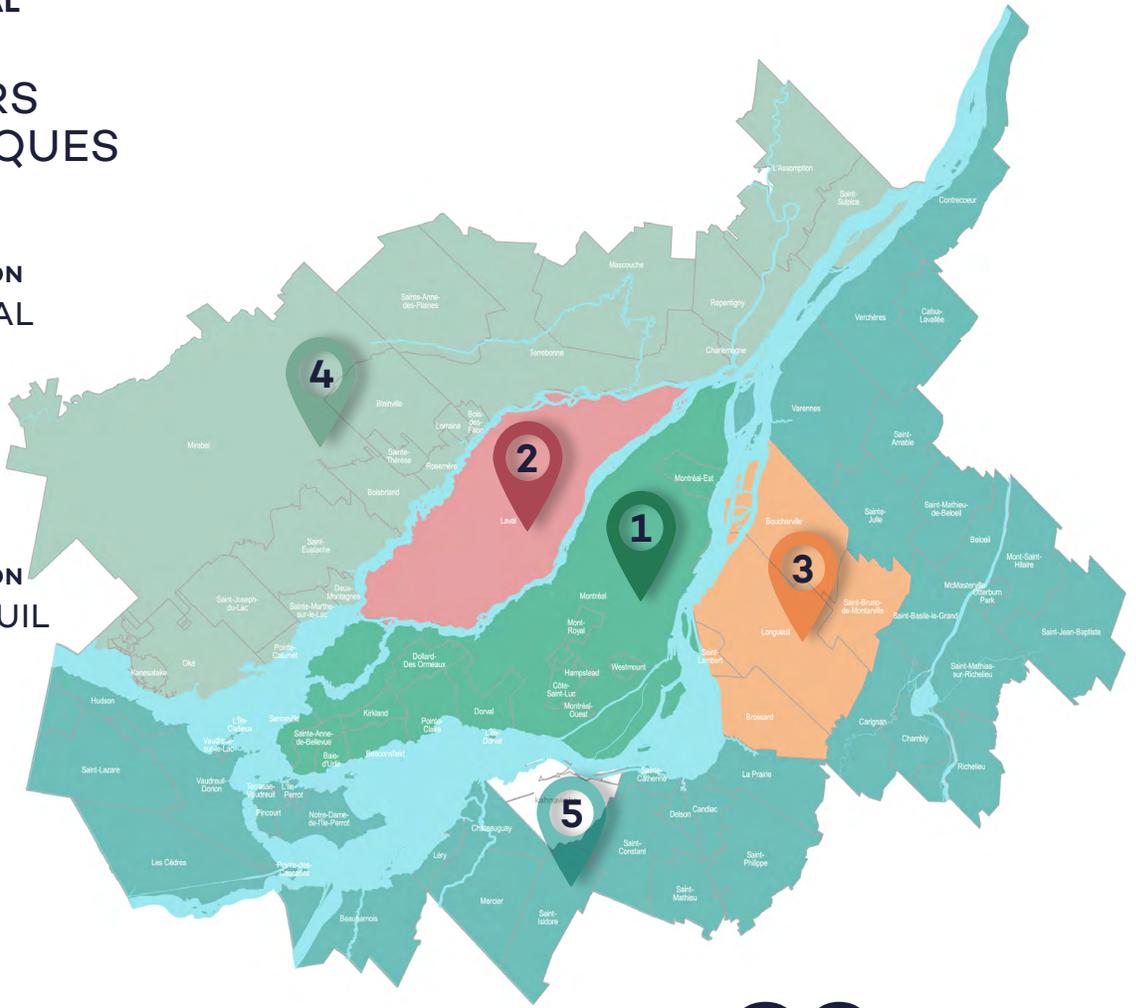
Dans la couronne Nord, on retrouve les MRC Les Moulins et de Thérèse-De Blainville, ainsi qu'une partie des MRC de L'Assomption et de Deux-Montagnes. Dans la couronne Sud, on retrouve les MRC de Marguerite-d'Youville et de Roussillon, ainsi qu'une partie des MRC de Beauharnois-Salaberry, de La Vallée-du-Richelieu,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



LE GRAND MONTRÉAL

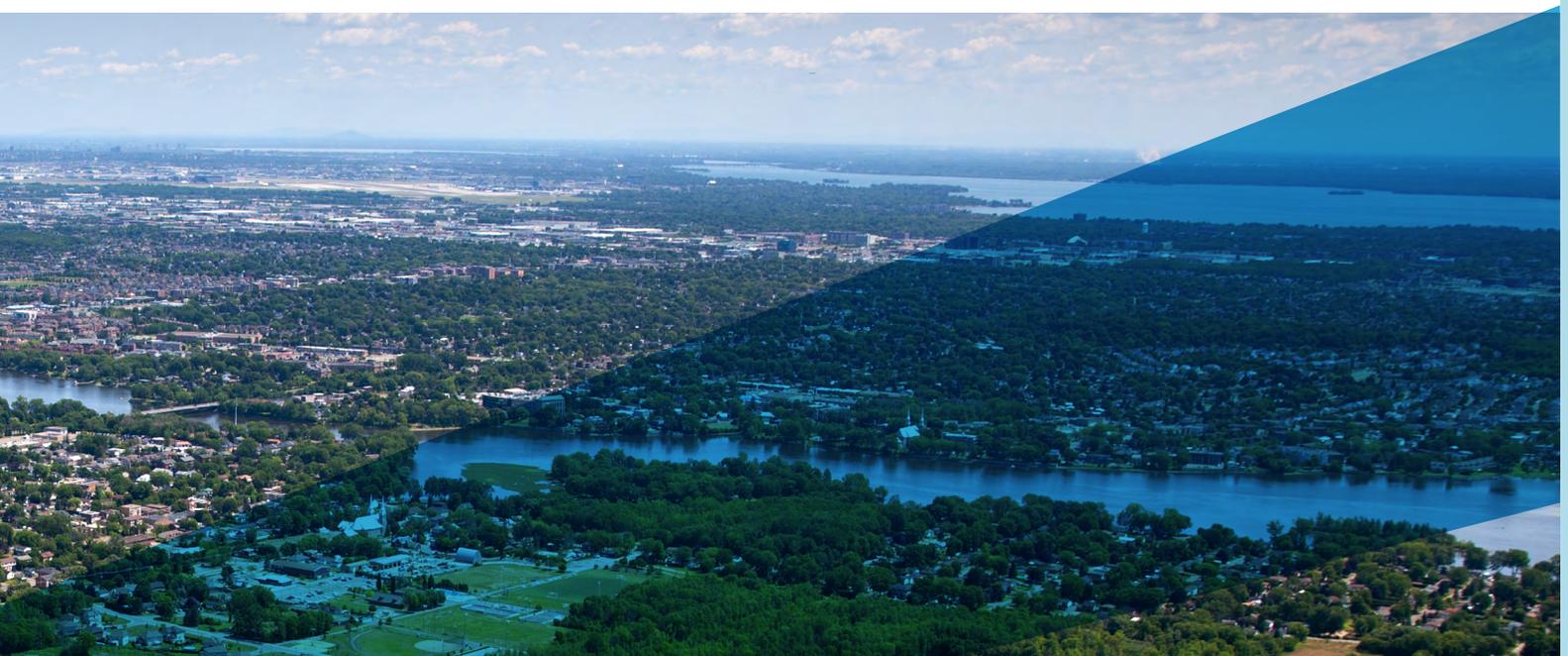
5 SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

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



82

MUNICIPALITÉS



INTRODUCTION

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement et sa révision

Adopté le 8 décembre 2011 par le conseil de la CMM, 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 vise à 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.

Bien que celui-ci soit toujours aussi pertinent pour assurer un développement durable du Grand Montréal, sa révision, dont les travaux sont en cours, permettra d'actualiser certains éléments et de maintenir le cap sur les objectifs de la CMM.

Le monitoring et les bilans du PMAD

Au cours des dernières années, la CMM a développé une expertise reconnue pour mesurer l'atteinte de ses objectifs et de ses cibles et ainsi être en mesure d'ajuster ses outils de planification en matière d'aménagement et de développement du territoire, de transport, d'habitation, de milieux naturels et de développement économique, notamment.

À cette fin, elle a mis en place, en 2008, l'Observatoire Grand Montréal, qui est la plateforme de diffusion d'analyses, d'outils

de suivi et d'indicateurs pour suivre le développement du Grand Montréal.

Les bilans du PMAD, publiés périodiquement depuis l'adoption du PMAD, font partie des principaux outils de monitoring de l'atteinte des objectifs du PMAD. L'édition 2023 est une version synthèse, qui traite des principales cibles du PMAD et qui vient actualiser plusieurs données présentées dans le cadre de [l'édition 2021](#). L'édition 2023 du bilan du PMAD présente également des *Pistes de réflexion* pour la révision du PMAD.





01 LA CRÉATION DE MILIEUX DE VIE COMPLETS, DURABLES ET INCLUSIFS



Le développement en aires TOD

CIBLE CLÉ

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

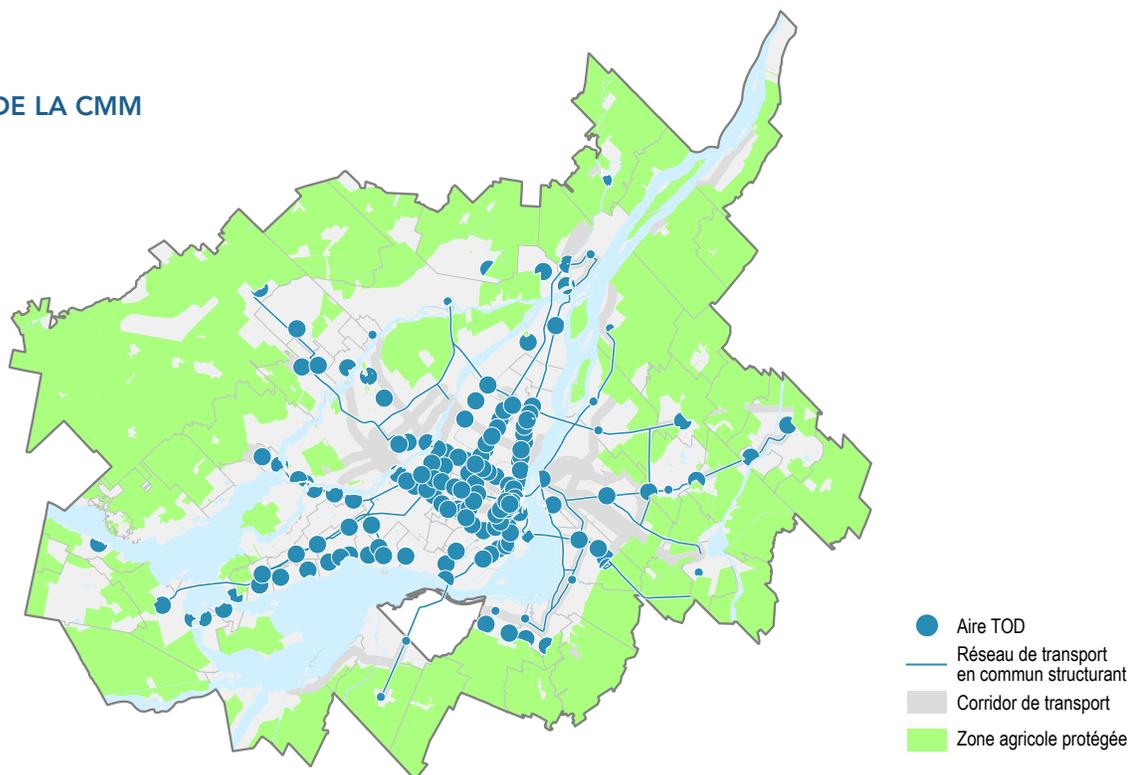
L'une des grandes contributions du PMAD à la création de milieux de vie durables est le renforcement de la planification intégrée de l'aménagement et du transport collectif. Le PMAD propose d'orienter 40 % et, éventuellement - avec le développement du REM - 60 % de la croissance des ménages d'ici 2031 dans les 159 aires TOD (Transit-Oriented Development) de la région, soit à proximité des principaux points d'accès au réseau métropolitain de transport collectif structurant. Plus précisément, les aires TOD sont les secteurs situés dans un rayon d'un kilomètre autour des stations du métro, du REM et des trains de banlieue, et dans les secteurs situés dans un rayon de 500 mètres autour des principaux points d'accès aux services rapides par autobus du réseau de transport collectif métropolitain structurant.

Afin d'optimiser le développement urbain en aires TOD, le PMAD mise sur deux principaux leviers : il fixe des seuils de densité minimaux pour chacune des aires TOD - seuils plus élevés que pour le reste du territoire - et il demande aux municipalités de 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 favorisent les déplacements en transport collectif et actif et offrent une diversité de logements, de lieux d'emploi, de loisirs, de commerces et de services.

BILAN

De 2011 à 2021,
43 % des logements
ont été construits
dans les aires TOD

AIRES TOD DE LA CMM



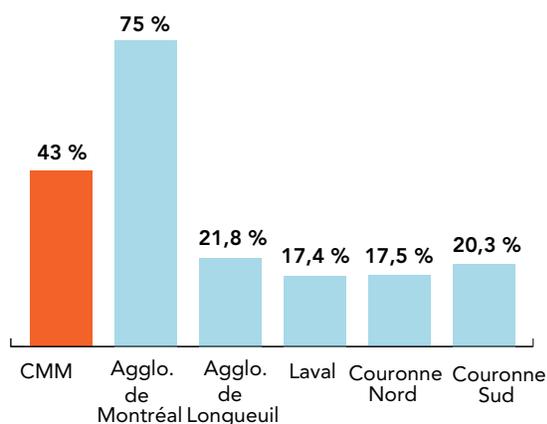
Source : CMM.

> Atteinte de la cible de concentrer 40 % de la croissance des ménages dans les aires TOD

Entre 2011 et 2021, l'objectif de concentrer 40 % de la croissance des ménages dans les aires TOD a été atteint. En effet, **43 %** des nouveaux logements ont été construits dans les aires TOD.

Toutefois, les aires TOD étant très fortement concentrées dans l'agglomération de Montréal, la part des logements construits dans les aires TOD est beaucoup plus élevée dans ce secteur (75 %) qu'ailleurs dans la région.

PART DES LOGEMENTS CONSTRUITS ENTRE 2011 ET 2021 DANS LES AIRES TOD, CMM ET SES CINQ SECTEURS



Sources : MAMH, *Rôles d'évaluation foncière 2022*; SCHL, *Relevés des mises en chantier*. Traitement : CMM, 2023.



PISTE DE RÉFLEXION sur la cible du 40% dans les aires TOD

Dans un objectif de favoriser le développement à proximité des services de transport collectif et d'accélérer la transition écologique dans tous les secteurs de la région, il s'avérerait pertinent d'examiner, dans le cadre de la révision du PMAD, la possibilité de fixer une cible plus ambitieuse qui couvre à la fois les aires TOD et certains corridors de transport collectif, soit des axes de transport collectif par bus.

> Des seuils de densité généralement dépassés dans les TOD

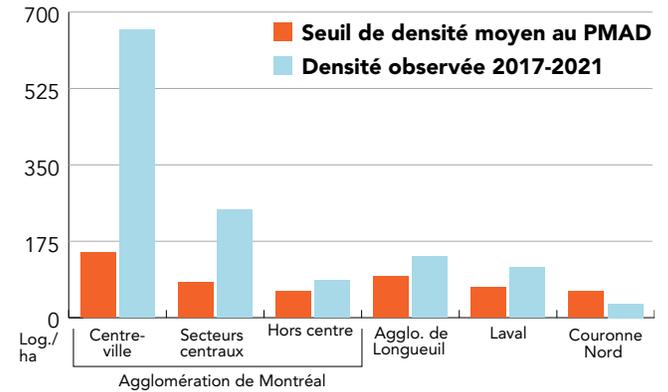
Les aires TOD du Grand Montréal connaissent aujourd'hui une densification de leur cadre bâti résidentiel.

Entre 2017 et 2021, les densités observées dans les aires TOD ont généralement dépassé les seuils minimaux de densité brute prescrits au PMAD.

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 2017 et 2021, 96 % des logements mis en chantier dans les aires TOD de la région étaient des logements en appartements — 46 % des logements en copropriété et 50 % des appartements en mode locatif, qui incluent à la fois des logements locatifs traditionnels, des logements en résidences pour personnes âgées et des logements en coopérative ou OBNL d'habitation.

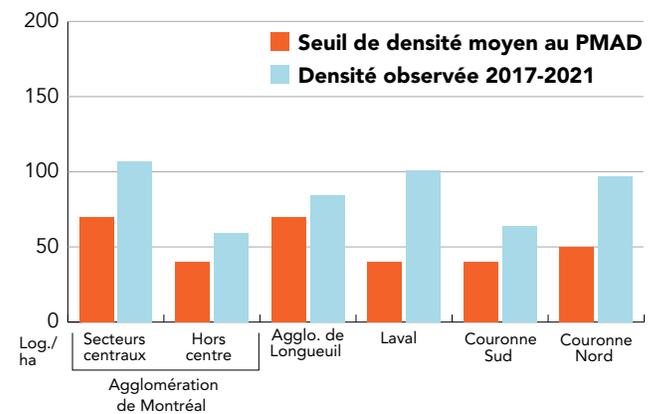
SEUILS DE DENSITÉ VS DENSITÉ OBSERVÉE

TOD - MÉTRO-REM



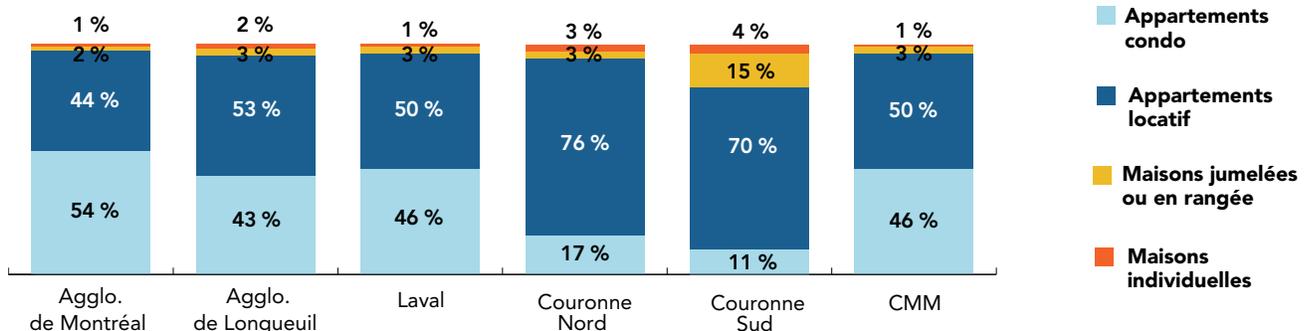
Note : On ne retrouve aucune station de métro ou du REM dans la couronne Sud.

TOD - TRAIN DE BANLIEUE



Sources : MAMH, *Rôles d'évaluation foncière 2022*; SCHL, *Relevés des mises en chantier*. Traitement : CMM, 2023.

PROPORTION DES LOGEMENTS MIS EN CHANTIER DANS LES AIRES TOD ENTRE 2017 ET 2021 SELON LEUR TYPOLOGIE, CMM ET SES CINQ SECTEURS GÉOGRAPHIQUES



Sources : SCHL, *Relevés des mises en chantier*. Traitement CMM, 2023.



PISTE DE RÉFLEXION sur les seuils de densité dans les aires TOD

La densité élevée s'avère un facteur essentiel au développement et à la consolidation des réseaux de transport collectif et, pour cette raison, le PMAD mise sur une densification plus importante dans les aires TOD que dans le reste du territoire. Dans un contexte où l'on doit accélérer la création de nouveaux logements tout en accélérant la transition écologique, il s'avérerait pertinent d'examiner la possibilité d'augmenter les seuils de densité dans les aires TOD. Il s'avérerait également opportun de fixer des seuils minimaux de densité résidentielle pour certains corridors de transport collectif où une plus forte densité pourrait favoriser le développement de quartiers complets et l'augmentation de la fréquence des services de transport collectif.

> Hors de l'île de Montréal, encore peu de ménages présentent une bonne accessibilité aux commerces et aux services

La densification vise notamment à favoriser les modes de transport durables et à optimiser l'espace dans les secteurs déjà urbanisés, réduisant ainsi la pression sur les milieux agricoles et naturels. Toutefois, pour en tirer le maximum de bénéfices, la densification résidentielle doit être bien réfléchie. Elle doit être planifiée à échelle humaine, inclure des infrastructures vertes et favoriser la mixité fonctionnelle.

La mixité fonctionnelle d'un quartier se reflète notamment dans le niveau d'accessibilité piétonne à un ensemble de commerces et de services. Cette accessibilité est généralement renforcée dans les milieux de vie où l'habitation est relativement dense, où le bassin de

population favorise la viabilité d'un plus grand nombre de commerces ou d'installations communautaires de proximité.

L'indice d'accessibilité piétonne aux services et aux commerces, développé par Local Logic pour le compte de la CMM, 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.

Sur le territoire de la CMM, seulement 35 % des logements sont situés dans un secteur présentant une accessibilité piétonne élevée aux commerces et aux services.



La mixité fonctionnelle d'un quartier se reflète notamment dans **le niveau d'accessibilité piétonne à un ensemble de commerces et de services.**

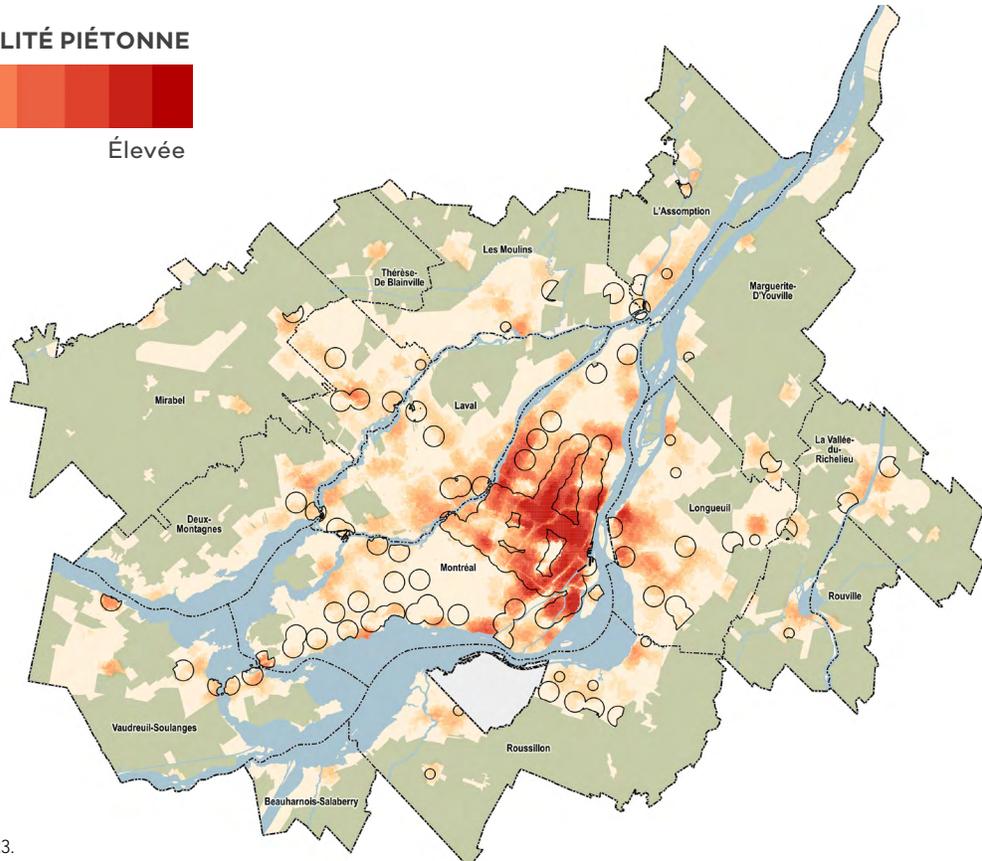
INDICE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE AUX SERVICES ET AUX COMMERES, 2022

INDICE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE



Faible

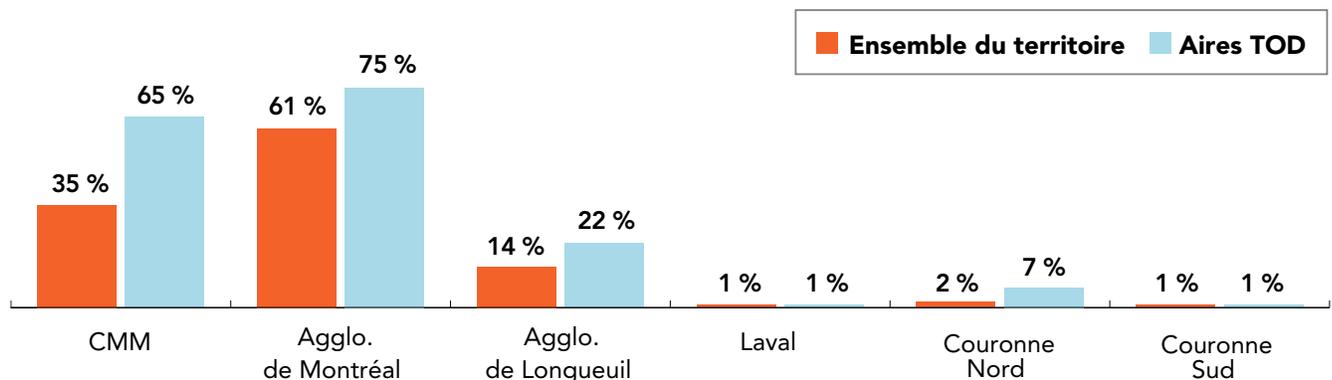
Élevée



Source : Local Logic et CMM, 2023.

La situation est plus favorable dans les aires TOD, où 65 % des ménages ont une accessibilité élevée aux commerces et aux services. Toutefois, hors de l'agglomération de Montréal, cette accessibilité demeure relativement faible, même dans les aires TOD. Cette situation met en lumière l'importance qui devra être accordée, dans les prochaines années, à l'augmentation de la mixité fonctionnelle dans les projets de densification, en particulier à l'extérieur des quartiers centraux de Montréal.

PART DES MÉNAGES AYANT UNE ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ÉLEVÉE AUX SERVICES ET AUX COMMERES, 2022



Source : Local Logic et CMM, 2023.

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 la plus proche, 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 pointage de convivialité pour les piétons.

Sources : Local Logic.



PISTE DE RÉFLEXION

sur la consolidation de quartiers complets dans les aires TOD

Afin d'accélérer le développement de milieux de vie denses, mais également attrayants et favorisant l'utilisation du transport actif et collectif, il s'avérerait pertinent d'examiner la possibilité d'intégrer au PMAD des cibles d'accessibilité piétonne dans les aires TOD et dans les différents corridors de transport collectif.

Des cibles portant sur le nombre de ménages ayant une bonne accessibilité aux commerces et aux services, mais également aux parcs et espaces verts, aux infrastructures culturelles, aux écoles ainsi qu'aux infrastructures cyclables et de transport collectif pourraient permettre de favoriser le développement de quartiers complets, en lien avec le concept de la ville des 15 minutes.

Le concept de la ville des 15 minutes propose de rapprocher l'offre de la ville des besoins des citoyens en favorisant la densification et la mixité fonctionnelle. Ainsi, cette approche tend à rendre les milieux de vie complets et à échelle humaine, en permettant que la plupart des déplacements puissent être réalisés en 15 minutes de marche ou de vélo.

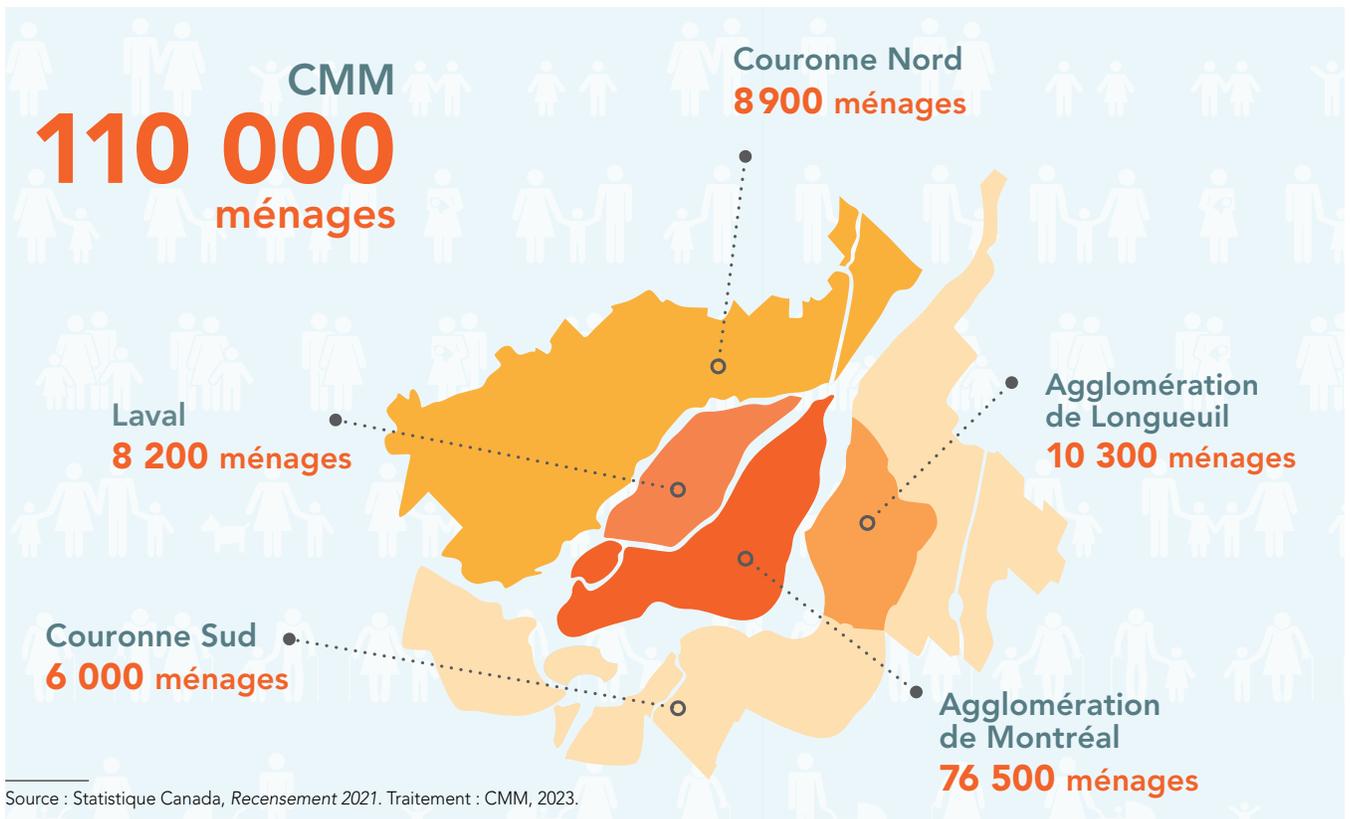
> Mixité sociale : stagnation voire diminution de la part des logements sociaux et abordables, malgré des besoins importants

Des milieux de vie de qualité doivent également être inclusifs et accessibles à tous les ménages, y compris les ménages plus défavorisés. Or, plusieurs études ont fait état de l'impact que pouvait avoir l'amélioration des quartiers, notamment par la mise en place d'infrastructures vertes¹ et de transport collectif², sur la hausse des prix des logements et l'embourgeoisement des secteurs. À cet égard, il est important de veiller à ce que les objectifs liés au développement des aires TOD convergent avec celui de développer des quartiers diversifiés et inclusifs. Il faut donc s'assurer du maintien des ménages à revenu faible et modeste dans ces secteurs et développer la capacité d'accueil de nouveaux ménages moins aisés.

Dans le Grand Montréal, 110 000 ménages locataires, soit 14 % des ménages locataires, éprouvent des besoins impérieux en logements. Un ménage éprouve des besoins impérieux lorsque son logement est considéré inhabitable, de mauvaise qualité, ou d'une taille non convenable et que son revenu ne lui permet pas de payer le loyer médian d'un logement acceptable dans sa communauté³.

Cette situation peut entraîner des répercussions importantes sur la santé et limite les ressources financières disponibles pour combler les besoins essentiels en alimentation ou en habillement, ainsi qu'un ensemble d'autres besoins liés notamment aux transports, aux loisirs ou à l'épargne.

MÉNAGES LOCATAIRES AYANT DES BESOINS IMPÉRIEUX EN LOGEMENT, 2021



¹ BCNUJ (2021). *Policy and Planning Tools for Urban Green Justice - Fighting displacement and gentrification and improving accessibility and inclusiveness to green amenities*. Rennert, Lindiwe (2022).

² Rennert, Lindiwe (2022).

A meta-analysis of the impact of rail stations on property values: Applying a transit planning lens. Transportation Research, Volume 163.

³ Statistique Canada.



Il est important de veiller à ce que les objectifs liés au **développement des aires TOD** convergent avec celui de développer des quartiers diversifiés et inclusifs.

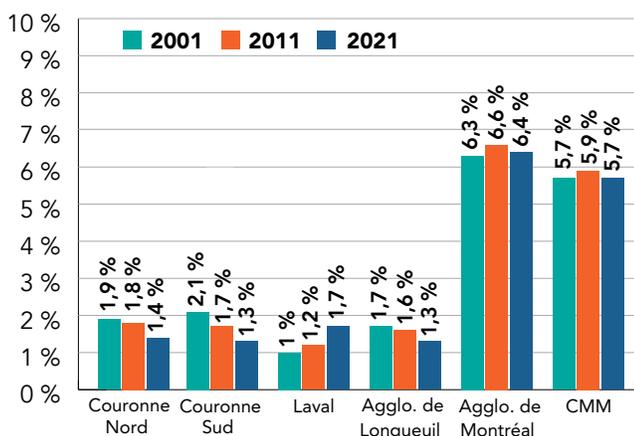
Dans les aires TOD du Grand Montréal, plus spécifiquement, environ 70 000 ménages locataires, soit 19 % de l'ensemble des ménages locataires éprouvaient des besoins impérieux en logement en 2016.

Malgré l'importance des besoins des ménages à plus faible revenu dans la région, la part des logements sociaux et abordables dans

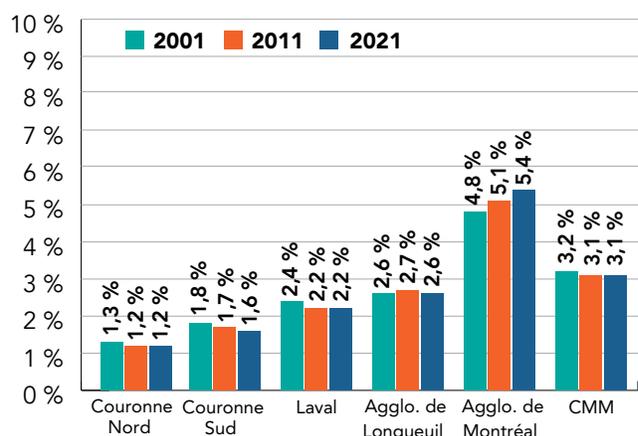
l'ensemble du stock de logements stagne, voire diminue année après année. Dans l'ensemble de la CMM, la proportion des logements sociaux et abordables est passée de 4,2 % en 2001 à 4,1 % en 2021. Dans les aires TOD, cette proportion a diminué depuis 2011, passant de 5,9 % à 5,7 %

PROPORTION DES LOGEMENTS SOCIAUX ET ABORDABLES* DANS L'ENSEMBLE DES LOGEMENTS, 2001 À 2021

DANS LES AIRES TOD



À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD



* Regroupent les HLM et les logements en coopérative ou OBNL d'habitation.

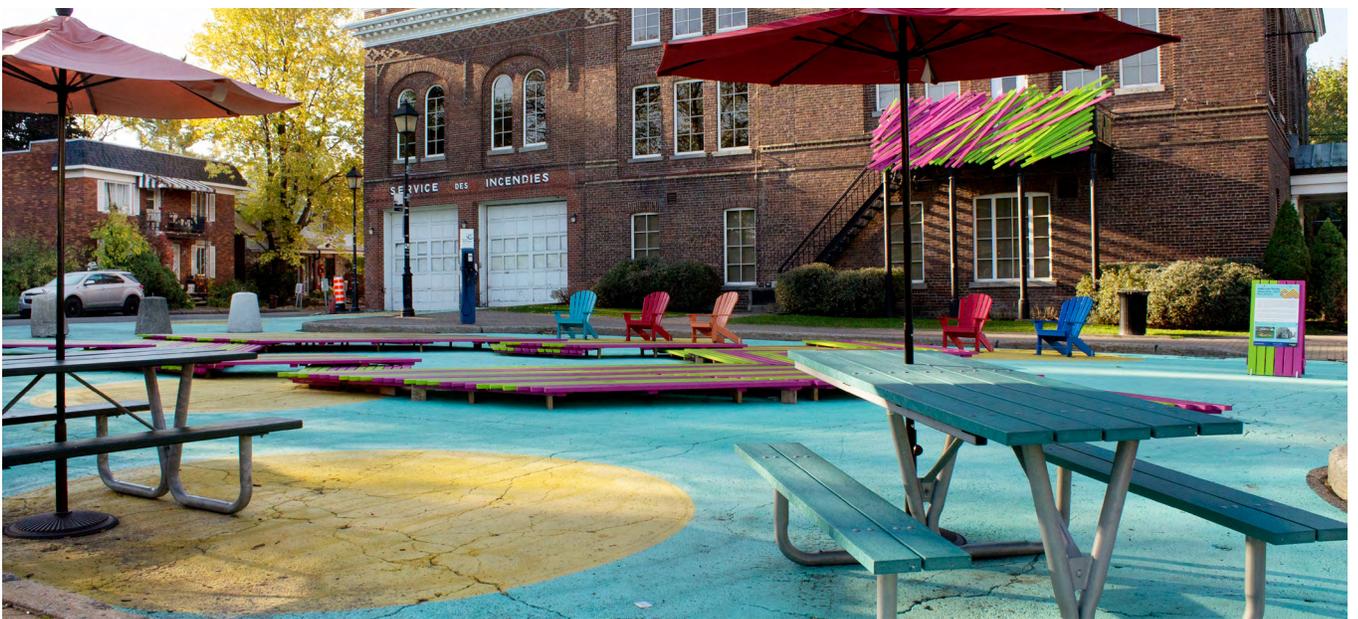
Source : CMM, Observatoire Grand Montréal; MAMH, Rôle d'évaluation 2023; SCHL, Relevé des mises en chantier et achèvements; SHQ; Ville de Montréal.
 Traitement : CMM, 2023.



PISTE DE RÉFLEXION sur le développement de milieux de vie inclusifs

L'amélioration des milieux de vie, les initiatives urbaines qualifiées de vertes – comme le développement de pistes cyclables, les jardins communautaires, les ruelles vertes – ou le développement et la consolidation d'infrastructures de transport collectif améliorent la qualité de vie des habitants des quartiers et sont essentiels à la transition écologique. Toutefois, dans certains contextes, elles peuvent également avoir un impact sur l'augmentation du coût du logement.

Pour préserver la mixité sociale dans les quartiers, et en particulier dans les aires TOD et les autres secteurs bien desservis en transport collectif, il s'avère pertinent d'examiner la possibilité d'intégrer, dans le cadre de la révision du PMAD, des cibles minimales de logements sociaux et abordables, déterminées en fonction des besoins et des particularités du milieu.



Crédit photo: Tourisme Montréal



Crédit photo: Ça Roule Montréal



Le développement 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 pourrait s'établir une proportion non négligeable des nouveaux ménages dans les prochaines années. 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 il établit, pour ces mêmes territoires, des seuils minimaux de densité résidentielle.

Cette optimisation de l'espace urbain s'avère essentielle au développement durable de la région et à la protection des milieux agricoles et naturels du Grand Montréal.

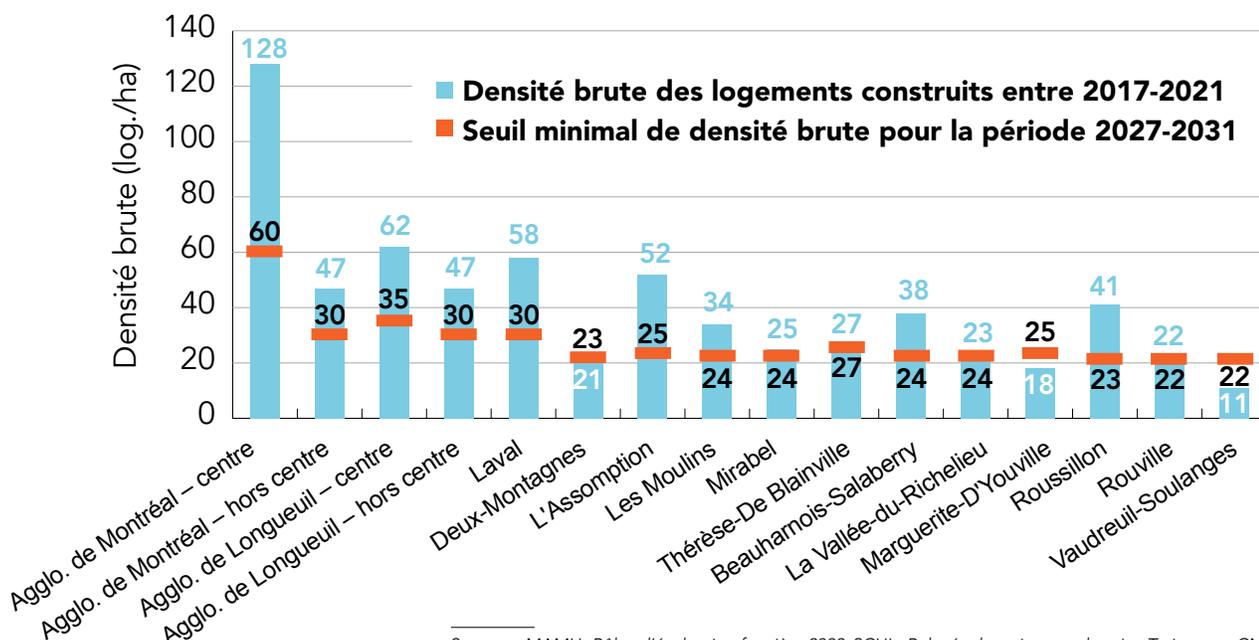
> La presque totalité des MRC et des agglomérations du Grand Montréal ont déjà atteint, voire dépassé, leur seuil minimal de densité résidentielle à l'extérieur des aires TOD

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. Dans les

agglomérations de Montréal et de Longueuil, des seuils distincts ont été établis pour les parties centrales et périphériques du territoire.

Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, la presque totalité des MRC et des agglomérations du Grand Montréal ont déjà atteint, voire dépassé, leur seuil minimal de densité fixé pour l'horizon 2031.

SEUILS MINIMAUX DE DENSITÉ BRUTE ET DENSITÉ OBSERVÉE À L'EXTÉRIEUR DES AIRES TOD

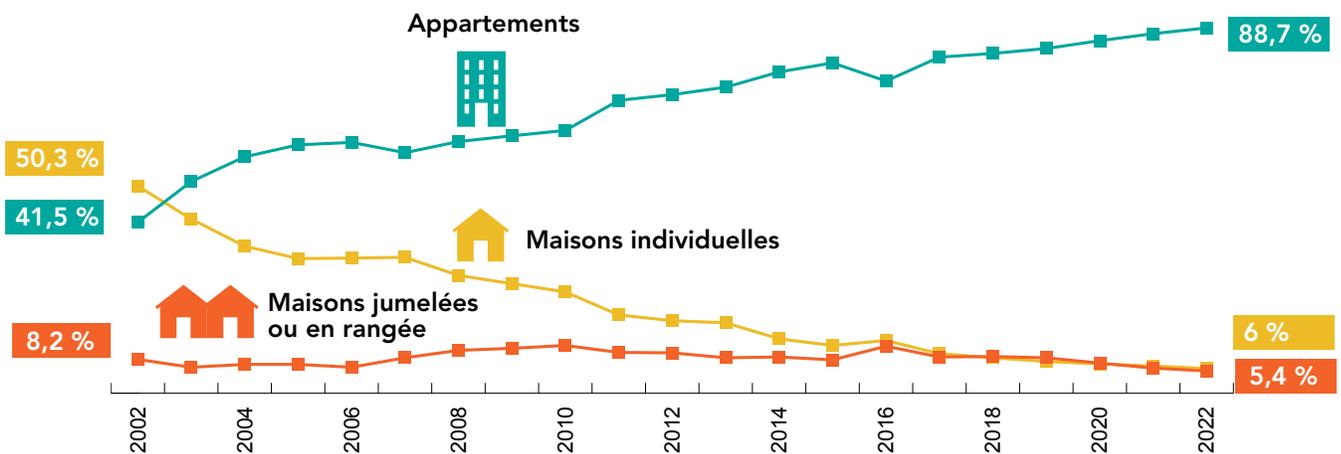


Sources : MAMH, Rôles d'évaluation foncière 2022; SCHL, Relevés des mises en chantier. Traitement CMM, 2023.

> Malgré la densification en cours, près de la moitié de l'espace résidentiel nouvellement développé est consacrée à la construction de maisons individuelles

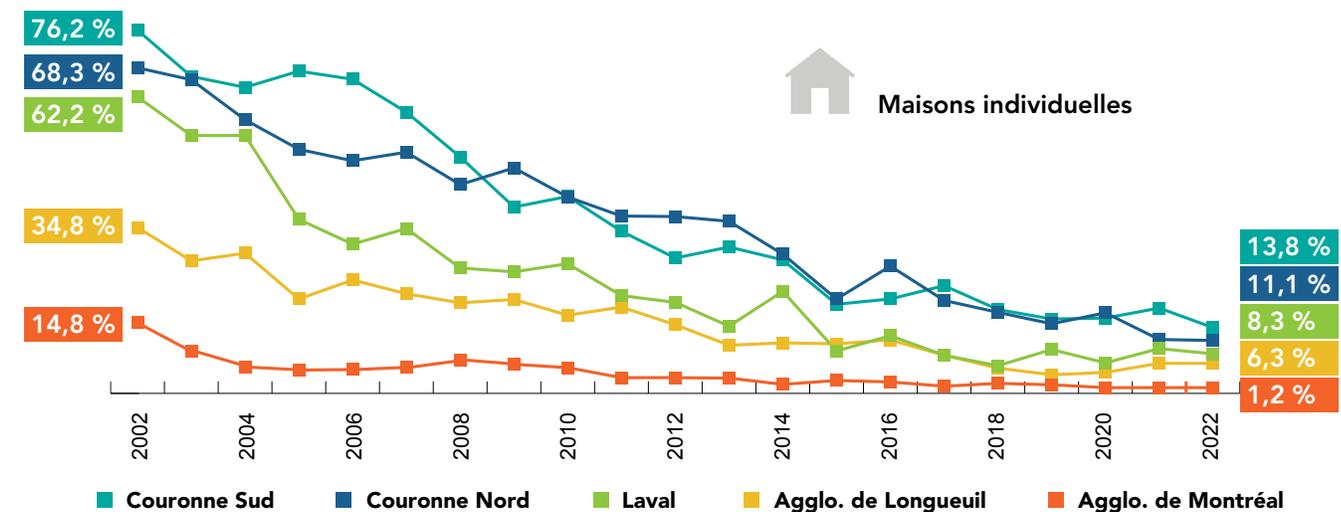
La densification résidentielle dans la région s'explique principalement par le transfert progressif des mises en chantier de maisons individuelles vers des logements en appartements, principalement des logements en copropriété ou locatifs. En 2022, les maisons individuelles représentaient 6 % des logements mis en chantier, alors qu'elles représentaient la moitié des mises en chantier au début des années 2000. Plus spécifiquement, à l'extérieur des aires TOD, les maisons individuelles représentent aujourd'hui 11 % des mises en chantier.

PROPORTION DE MISES EN CHANTIER DE LOGEMENTS PAR TYPOLOGIE DE LOGEMENTS DANS LA CMM, TOD ET HORS TOD, 2002-2022



Sources : SCHL, Relevés des mises en chantier 2002 à 2022. Traitement : CMM, 2023.

PART DES MAISONS INDIVIDUELLES DANS L'ENSEMBLE DES LOGEMENTS MIS EN CHANTIER, PAR SECTEUR DE LA CMM, 2002 À 2022



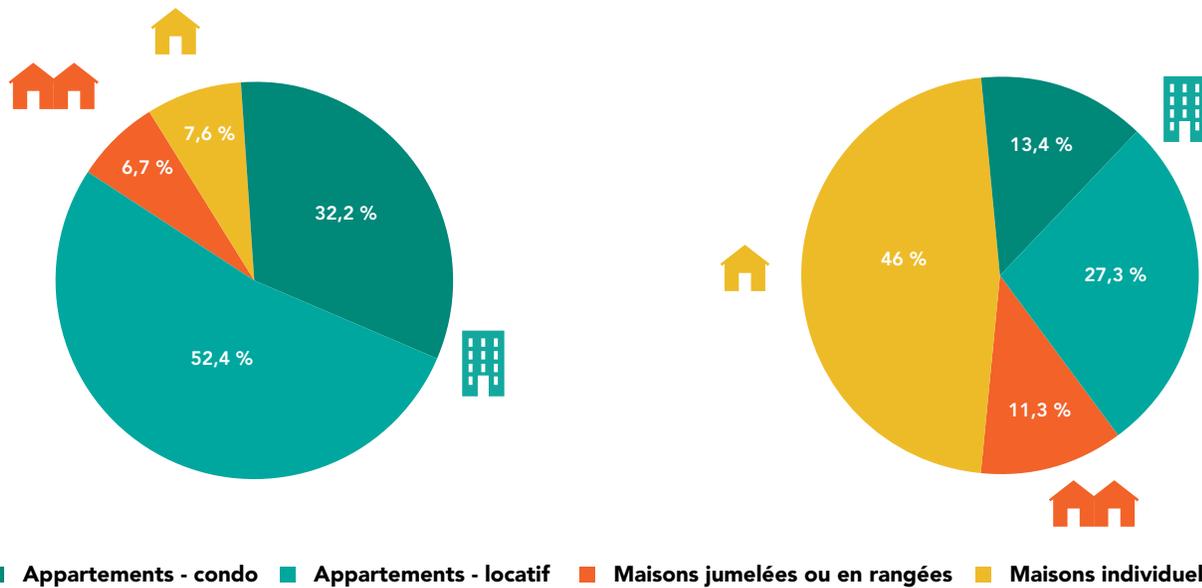
Source : SCHL, Relevés des mises en chantier 2002 à 2022. Traitement : CMM, 2023.

Malgré cette densification du cadre bâti, l'utilisation de l'espace disponible pour des développements à faible densité demeure préoccupante. Entre 2016 et 2021, bien que les maisons individuelles n'aient représenté que 7,6 % des mises en chantier, elles ont constitué près de la moitié (46 %) de l'espace utilisé pour du développement résidentiel.

% DES MISES EN CHANTIER
PAR TYPOLOGIE, CMM, 2016-2021

VS

% DE L'ESPACE CONSOMMÉ
PAR TYPOLOGIE, CMM, 2016-2021



Source : SCHL, Relevés des mises en chantier 2016-2021; MAMH, Rôles d'évaluation foncière 2022. Traitement CMM, 2023.



PISTE DE RÉFLEXION sur les seuils de densité à l'extérieur des aires TOD

Bien que la densité recherchée à l'extérieur des aires TOD soit moindre que celle exigée à proximité du réseau structurant de transport collectif, des efforts de densification doivent également y être maintenus, notamment pour diminuer la pression sur les milieux naturels et agricoles et pour favoriser le développement d'infrastructures de transport actif et collectif.

Pour cette raison, il s'avère pertinent d'examiner la possibilité d'augmenter les seuils de densité à l'extérieur des aires TOD, en préservant la possibilité de moduler la densité en fonction des caractéristiques des milieux de vie. Certaines centralités locales (rues ou artères commerciales, noyaux urbains ou villageois, etc.) situées hors des TOD pourraient être davantage ciblées par des mesures de densification.

Dans les secteurs déjà construits à faible densité, il s'avère pertinent d'examiner la possibilité d'encourager l'adoption de règlements municipaux visant à encadrer la densification douce, notamment par le biais des logements intergénérationnels et le développement d'unités d'habitation accessoires (UHA).

TYPLOGIE DE LOGEMENTS :

le modèle équilibré du Grand Montréal

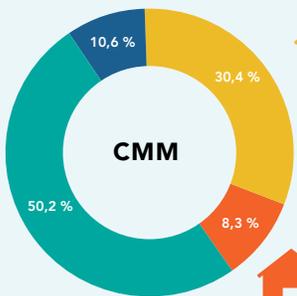
On retrouve un peu plus de 1,7 million de logements privés occupés sur le territoire de la CMM. En matière de typologie de logements, la région se démarque par sa forte proportion de logements dans de petits immeubles à appartements (de 4 étages et moins), en mode locatif ou en copropriété. Bien que leur présence diminue lorsqu'on s'éloigne du centre de la région, les logements situés dans ces petits immeubles à moyenne densité représentent la moitié (50,2 %) des logements du Grand Montréal.

Le développement relativement compact du Grand Montréal, avec sa faible proportion de maisons individuelles et sa forte proportion de plex et de petits immeubles d'habitation, **en fait l'une des régions métropolitaines d'Amérique du Nord dont l'aire urbanisée est la plus densément peuplée**⁴. C'est également le cas des deux autres grandes régions métropolitaines canadiennes où, toutefois, la forte densité repose davantage sur la présence d'immeubles en hauteur : 30,7 % des logements de la région de Toronto sont situés dans des immeubles de 5 étages et plus, contre 19 % dans la région de Vancouver et 10,6 % dans le Grand Montréal.

50% DE LOGEMENTS À MOYENNE DENSITÉ
contre 40 % dans la région de Vancouver et 14 % dans celle de Toronto



Appartements - dans immeubles de 5 étages et plus



Maisons individuelles

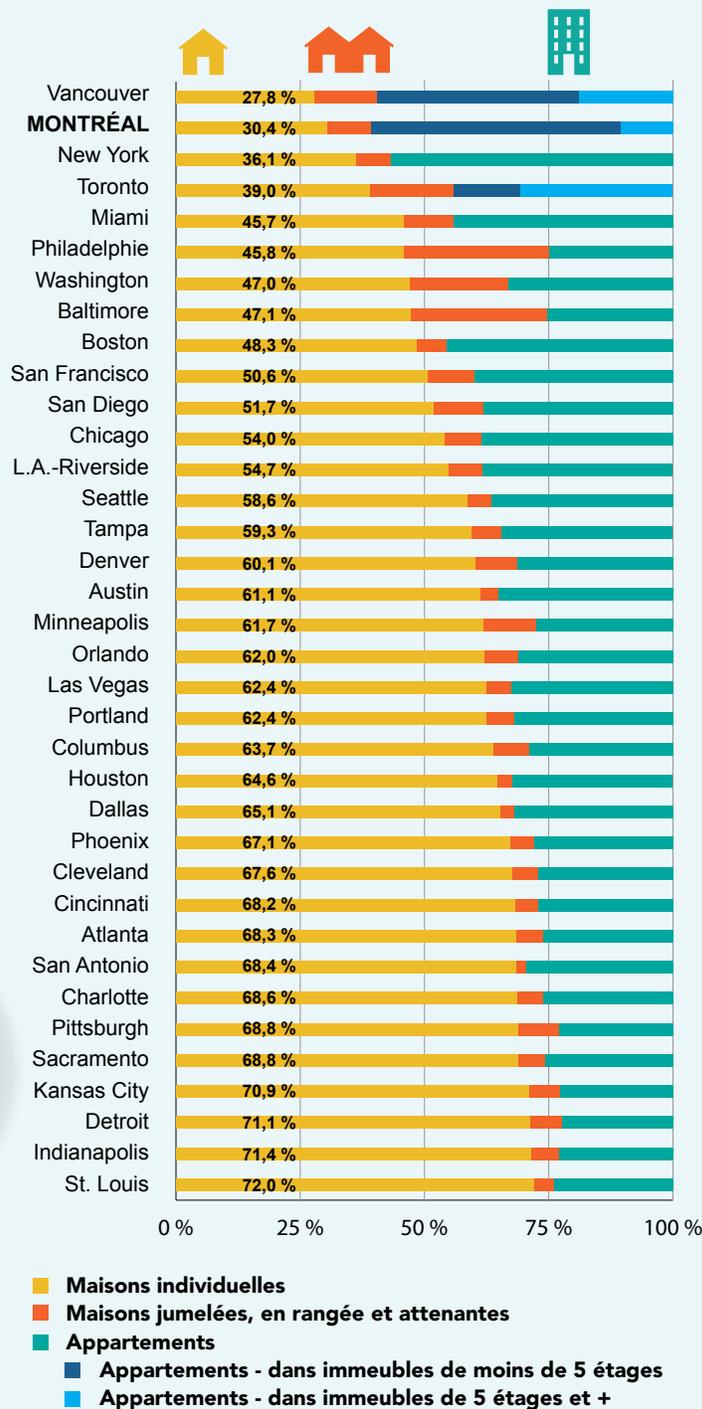


Maisons jumelées ou en rangée



Appartements - dans immeubles de 4 étages et moins

RÉPARTITION DES LOGEMENTS PAR TYPOLOGIE, RÉGIONS MÉTROPOLITAINES, 2021



Source : Statistique Canada, Recensement 2021. Traitement : CMM, 2023.

⁴ CMM (2022). *Portrait de l'habitation*. Cahiers métropolitains no 10.

Sources : Statistique Canada, Recensement 2021 ;

US Census Bureau, American Community Survey 2020. Traitement : CMM, 2022.



La zone agricole du Grand Montréal

> Près de 4 000 hectares de friches agricoles à proximité du périmètre métropolitain

CIBLE CLÉ

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



BILAN

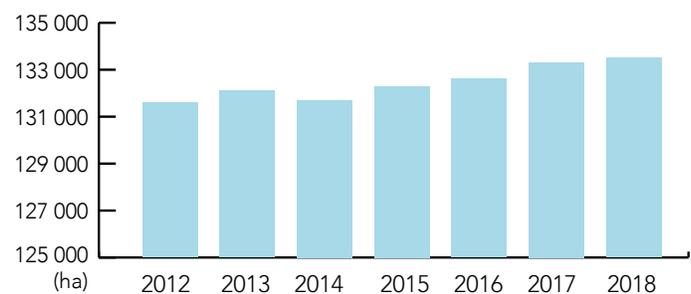
De 2012 à 2018, la croissance
de la superficie des terres en
culture a été approximativement
de 1,5 %

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 de la région.

Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, la CMM a, en partenariat avec ses partenaires, 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 (Programme de développement des activités agricoles et du secteur bioalimentaire, Programme de remise en culture de friches agricoles sur le territoire de la CMM, Programme de compensation aux municipalités rurales pour la protection du territoire agricole, service de l'ARTERRE).

Bien que le bilan de ces initiatives s'avère très positif⁵, les défis liés à l'atteinte de la cible d'augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées d'ici 2031 demeurent importants. 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.

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



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

⁵ Voir notamment CMM (2023). [Bilan de L'ARTERRE](#).

Depuis l'entrée en vigueur du PMAD en 2012, malgré la pression de l'urbanisation sur le territoire agricole, aucun empiètement en zone agricole n'a été accordé, à l'exception de projets décrétés par le gouvernement : le terminus du REM à Brossard, l'hôpital de Vaudreuil-Dorion, le centre de données Google à Beauharnois, une école secondaire à Mirabel, totalisant près de 127 hectares.

On retrouve toutefois un nombre important de friches agricoles situées à moins de 1 km du périmètre métropolitain, soit à proximité de la zone urbanisée. Celles-ci totalisent environ 3 950 hectares.



PISTE DE RÉFLEXION sur l'agriculture dans le Grand Montréal

La mise en valeur et la pérennisation de l'agriculture du Grand Montréal passe inévitablement par le respect des limites actuelles du territoire agricole métropolitain, mais aussi par l'occupation optimale de ce territoire à des fins agricoles. En plus de la remise en culture de friches agricoles, diverses mesures, telles que le remembrement de terres morcelées et vacantes, pourraient être envisagées dans le cadre de la révision du PMAD pour permettre d'augmenter les superficies utilisées à des fins agricoles.

Par ailleurs, la gestion durable du territoire agricole et de ses ressources naturelles, essentielles pour la prospérité des activités agricoles, s'ajoute aux éléments à prendre en considération dans le PMAD révisé.

La révision du PMAD est l'occasion d'adopter une approche systémique pour renforcer l'autonomie alimentaire du Grand Montréal. Des interventions d'aménagement du territoire peuvent contribuer à créer un environnement propice à une alimentation saine et de proximité. L'agriculture urbaine fait partie de ces variables à prendre en compte pour concevoir des milieux de vie complets, de qualité et favorables à la sécurité alimentaire.

L'agriculture urbaine fait partie de ces variables à prendre en compte
**pour concevoir des milieux de vie complets, de qualité et
favorables à la sécurité alimentaire.**





02

**DES RÉSEAUX ET
DES ÉQUIPEMENTS DE
TRANSPORT SOUTENANT
LA MOBILITÉ DURABLE**



Des réseaux et des équipements de transport soutenant la mobilité durable

CIBLE CLÉ

Augmenter à **35 %** la part modale du TC à la période de pointe du matin
D'ICI 2031

BILAN

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

Le PMAD veut favoriser les bonnes conditions de déplacement des personnes et des marchandises 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.



38 %

du Réseau vélo métropolitain maintenant complété

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

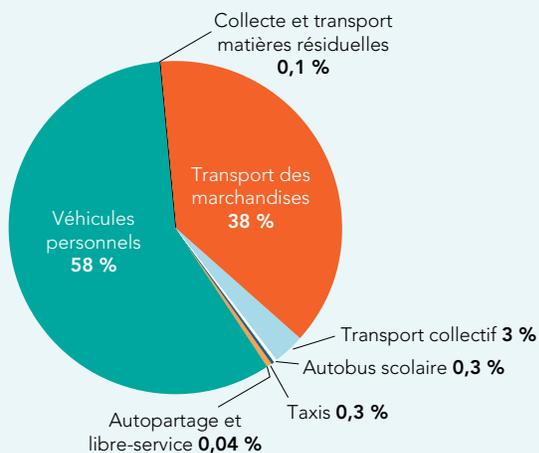
Au Québec, le transport routier est le secteur où le plus de gains peuvent être faits en matière de réduction d'émissions de GES. Non seulement il s'agit du plus grand émetteur en tonnes équivalent CO² (29 Mt en 2019), mais il s'agit également du seul secteur ayant connu une hausse d'émissions prononcée et constante depuis 1990.

ÉMISSIONS DE GES (MT ÉQ. CO²) AU QUÉBEC, 1990-2019



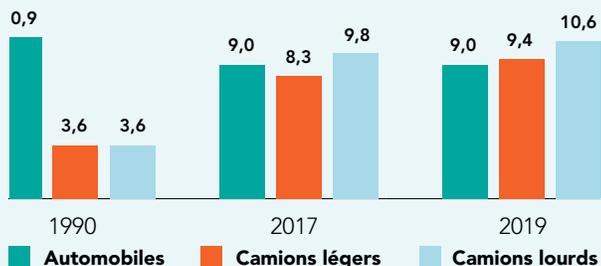
Source : MELCC, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre*. Traitement : CMM, 2023.

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.

ÉMISSIONS DE GES (MT ÉQ. CO²) PAR TYPE DE VÉHICULE AU QUÉBEC, 1990-2019



Source : MELCC, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre*. Traitement : CMM, 2023.

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.

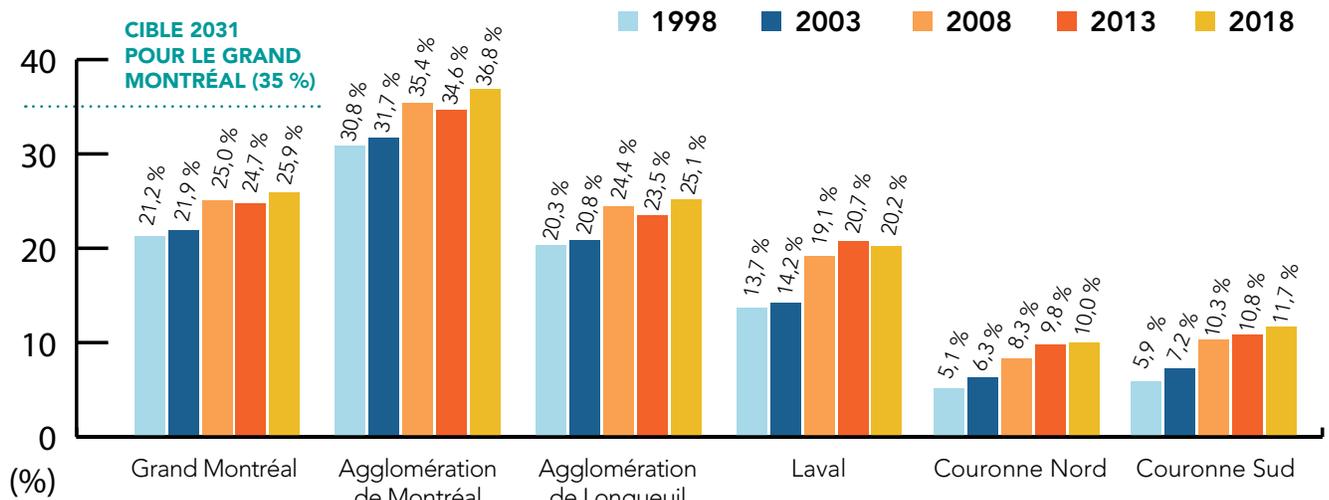
> Une lente progression de la part modale du transport collectif, mais des projets structurants en cours de développement

Un des objectifs établis par le PMAD est de hausser à **35 %** la part modale des déplacements effectués en transport collectif à la période de pointe du matin 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**. Considérant la crise sanitaire des dernières années, qui a fait chuter l'achalandage du transport collectif, l'atteinte de la cible de 35 % en 2031 s'avère un défi important.

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



Source : Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003, 2008, 2013 et 2018. Traitement : CMM, 2020.



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 le printemps 2023 (antenne Rive-Sud à la gare Centrale) et 2027 (antenne Aéroport Montréal-Trudeau);
- Le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est avec l'ajout de cinq nouvelles stations dont la mise en service est prévue pour 2029.

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

Le futur Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif et la Vision 2050 de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) établiront quant à eux une planification des services et des infrastructures de transport collectif dans la région métropolitaine jusqu'en 2050.



Crédit photo: CDPQ Infra



PISTE DE RÉFLEXION **sur la cible de 35 % de la part modale du transport collectif**

Dans un souci de cohérence entre les objectifs métropolitains du transport collectif de la CMM et de l'ARTM et afin de tenir compte des nouvelles habitudes de mobilité de la population à la suite de la pandémie, il s'avèrerait pertinent d'examiner, dans le cadre de la révision du PMAD, la possibilité d'intégrer une cible de part modale comprenant à la fois les modes actif et collectif. Cette cible serait cohérente avec la Vision 2050 du Plan stratégique de développement de l'ARTM qui vise à ce que la majorité des déplacements soient effectués en mode actif ou collectif. De plus, considérant que la période de pointe est plus étendue depuis la pandémie, il s'avèrerait pertinent de fixer une cible sur une période de 24 h plutôt que sur la période de pointe du matin seulement.

> 33 % des ménages du Grand Montréal demeurent dans des milieux présentant une accessibilité élevée au transport collectif

L'indice d'accessibilité piétonne au transport collectif présenté sur les figures et la carte ci-dessous, prend en compte la proximité, mais également la fréquence et le niveau de service du transport collectif. L'accessibilité au transport collectif, qui a un impact important sur la part modale du transport collectif, est particulièrement élevée dans les quartiers

denses desservis par le métro ou d'autres services de transport collectif à haute fréquence. En 2022, c'est 33 % des ménages qui demeureraient dans un secteur présentant une accessibilité piétonne élevée au transport collectif. En considérant seulement les aires TOD, cette proportion grimpe à 69 %.

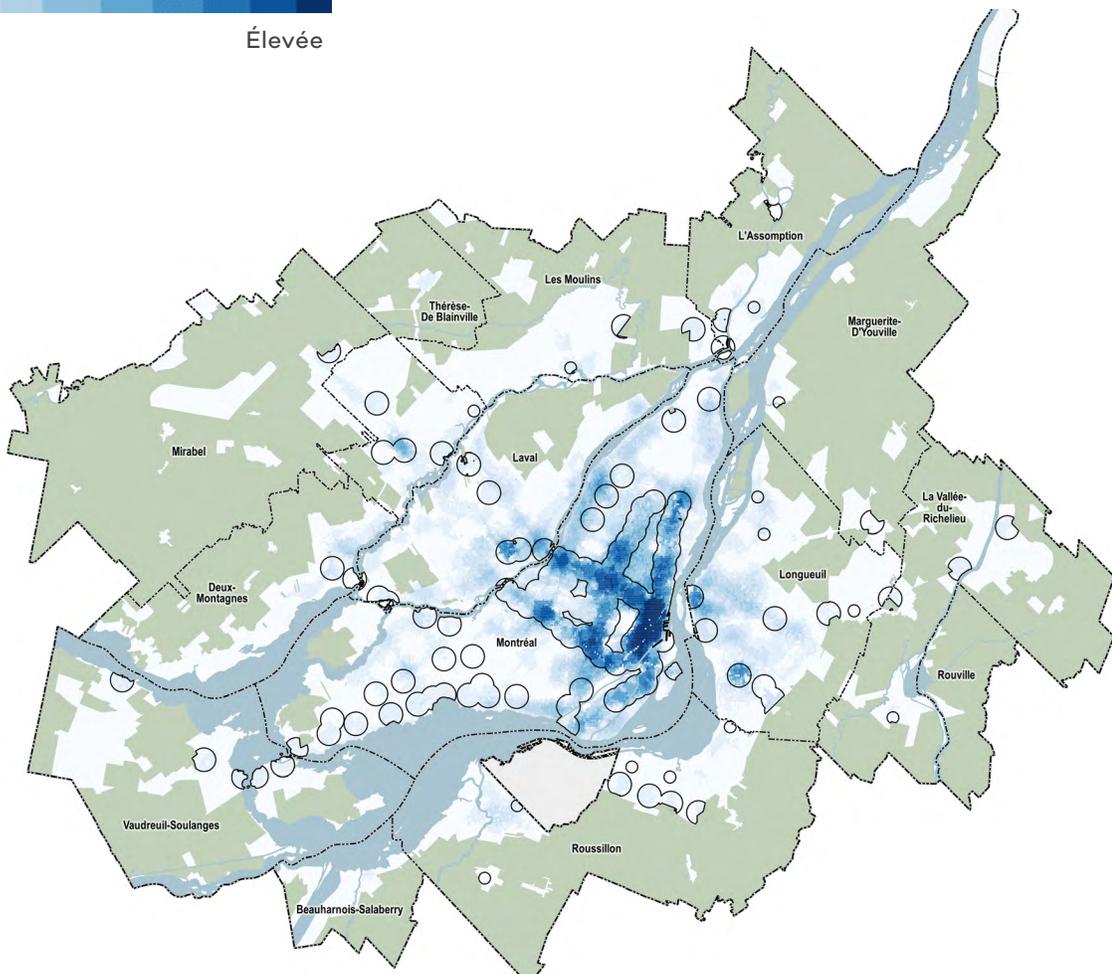
INDICE D'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE DES MÉNAGES AU TRANSPORT COLLECTIF

INDICE D'ACCESSIBILITÉ TC



Faible

Élevée



Sur l'île de Montréal, c'est 59 % des ménages qui demeurent dans des milieux présentant une accessibilité piétonne élevée au transport collectif et cette proportion monte à 77 % dans les aires TOD de l'Île. Hors de l'île de Montréal, cette bonne accessibilité au transport collectif concerne 8 % des ménages de Laval (43 % pour les aires TOD) et de l'agglomération de Longueuil (30 % pour les aires TOD).

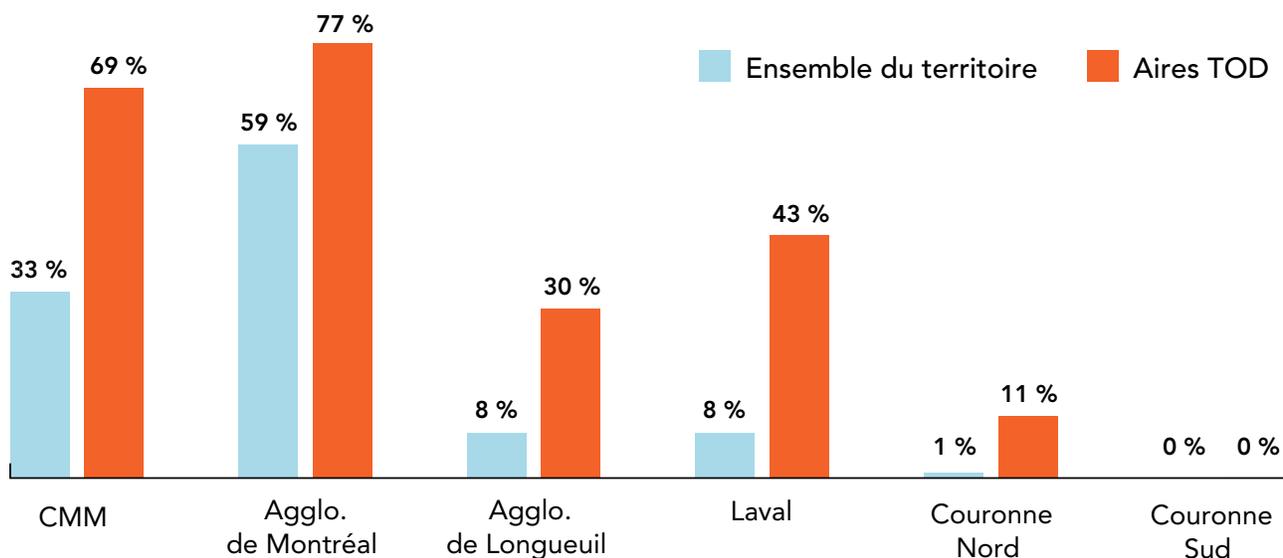
Dans les couronnes Nord et Sud, malgré la présence de services de transport collectif, notamment de trains de banlieue, il demeure relativement difficile de réaliser une part importante de ses déplacements en transport collectif. La densification en cours dans les aires TOD de ces secteurs est toutefois une condition gagnante pour y voir une amélioration des services de transport collectif dans les prochaines années.



Dans les aires TOD, la part des ménages ayant une accessibilité élevée au transport collectif grimpe à

69 %

PART DES MÉNAGES AYANT UNE ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ÉLEVÉE AUX SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF, 2022



Source : Local Logic et CMM. 2023.

LA COVID-19 ET L'ACHALANDAGE DU TRANSPORT COLLECTIF

La pandémie de COVID-19 a eu un effet important sur la mobilité des personnes et les habitudes de déplacement et d'importantes répercussions sur l'achalandage du transport collectif. C'est au début de la pandémie, en avril 2020, que l'impact fut le plus grand alors que l'achalandage des services de transport collectif de la région métropolitaine n'était que de 14 % de celui de l'année précédente. Depuis février 2022, l'achalandage a repris graduellement et a atteint, au début de 2023, environ 72 % du niveau pré-pandémique.

La reprise de l'achalandage n'est toutefois pas uniforme pour l'ensemble des services. Le service de trains de banlieue est celui où la reprise est la moins forte alors que l'achalandage peine à atteindre la moitié de celui enregistré avant la pandémie. La reprise de l'achalandage est meilleure la fin de semaine que la semaine et sur une période hors pointe plutôt qu'à l'heure de pointe.



L'achalandage a repris graduellement et a atteint, au début de 2023, environ **72%** du niveau pré-pandémique

RATIO D'ACHALANDAGE DES SERVICES DE TRANSPORT PAR RAPPORT À 2019, GRAND MONTRÉAL

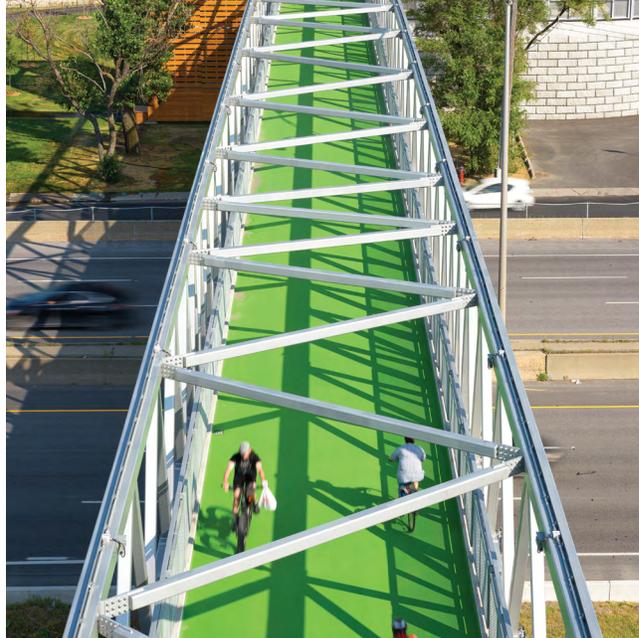


Source : ARTM. Traitement CMM, 2023.

La prochaine Enquête Origine-Destination, prévue à l'automne 2023, permettra de brosser un portrait de la situation postpandémique en matière de transport des personnes dans la région métropolitaine.

> La part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail stagne autour de 2 %

Le Grand Montréal se démarque en Amérique du Nord pour l'utilisation du vélo. Ainsi, la région se classe 5^e en Amérique du Nord pour la proportion de cyclistes utilisant le vélo pour se rendre au travail derrière les régions d'Ottawa, de Portland, de Vancouver et de San Francisco. De plus, Montréal se classe première métropole cyclable en Amérique du Nord selon le Copenhagenize Index.



Crédit photo : Jérémie LeBlond-Fontaine



5^e
Rang des régions nord-américaines pour sa part des navetteurs utilisant le vélo comme principal mode de transport pour se rendre au travail



1^{er}
Montréal se classe, avec Vancouver, au 1^{er} rang en Amérique du Nord et au 18^e rang mondial des métropoles cyclables

Source : Statistique Canada, Recensement 2021; US Census, American community Survey.

Source : Copenhagenize Index 2019.

On observe une augmentation importante de l'usage du vélo comme mode de transport depuis les vingt dernières années. Selon l'étude sur l'état du vélo au Québec en 2020 de Vélo Québec, la proportion de cyclistes adultes québécois utilisant occasionnellement ou quotidiennement le vélo comme mode de transport est passée de 20 % à 47 % entre 2000 et 2020. L'augmentation est encore plus élevée dans les villes où les aménagements cyclables se sont le plus développés. Ainsi, à Montréal, ce taux est passé de 25 % à 68 %, entre 2000 et 2020. À Laval, il est aujourd'hui de 43 % et à Longueuil, de 53 %. L'utilisation du vélo tend également à se prolonger au-delà de la saison estivale. En 5 ans, la proportion de cyclistes qui utilise leur vélo même en hiver à Montréal est passée de 8,4 % à 13,6 %.

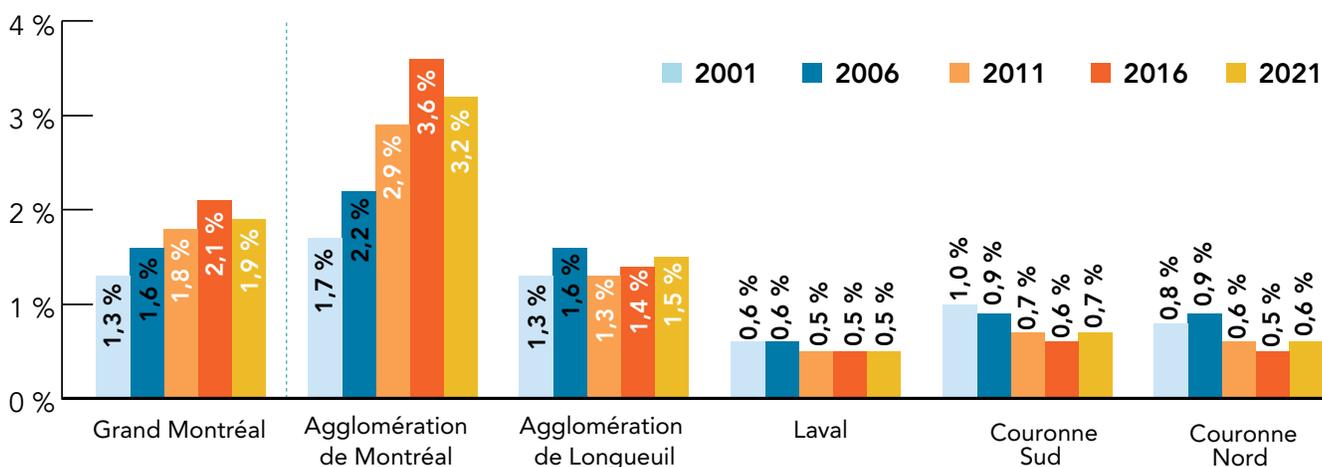
En termes de part modale pour les déplacements domicile-travail, les résultats sont toutefois plus mitigés. Ainsi, selon les données les plus

récentes issues du recensement de Statistique Canada, la proportion des travailleurs utilisant principalement le vélo pour se rendre au travail a légèrement diminué entre 2016 et 2021, passant de 2,1 % à 1,9 %. L'objectif fixé dans le cadre du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain était d'augmenter la proportion des déplacements domicile-travail réalisés en vélo, en faisant passer la part modale du vélo de 1,8 % en 2011 à 3,8 % en 2031.

Bien que la part modale du vélo pour les déplacements vers le travail demeure modeste, elle est nettement plus élevée dans les secteurs denses et bien pourvus en voies cyclables et en services de vélopartage. À titre d'exemple, en 2021, la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail atteignaient 8,9 % dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie et 12,6 % dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.



PART DES NAVETTEURS UTILISANT LE VÉLO COMME PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL, GRAND MONTRÉAL ET SES CINQ SECTEURS, 2001-2021



Source : Statistique Canada, Recensements de la population. Traitement : CMM, 2023.

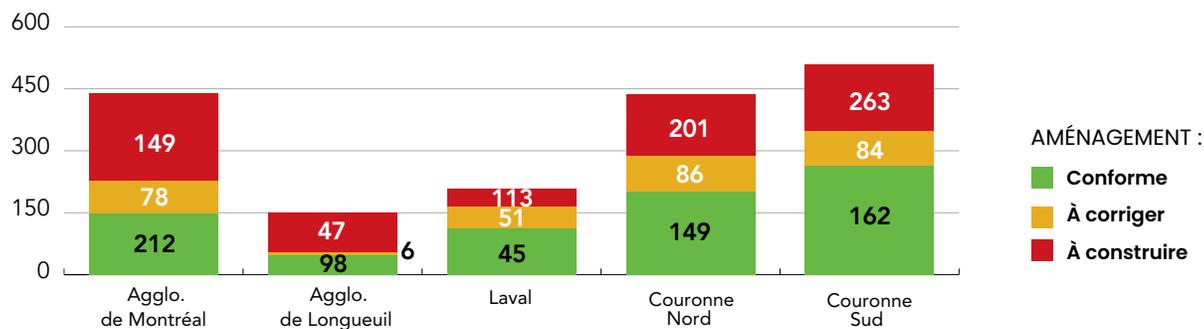
> 38 % du Réseau vélo métropolitain maintenant complété

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.).

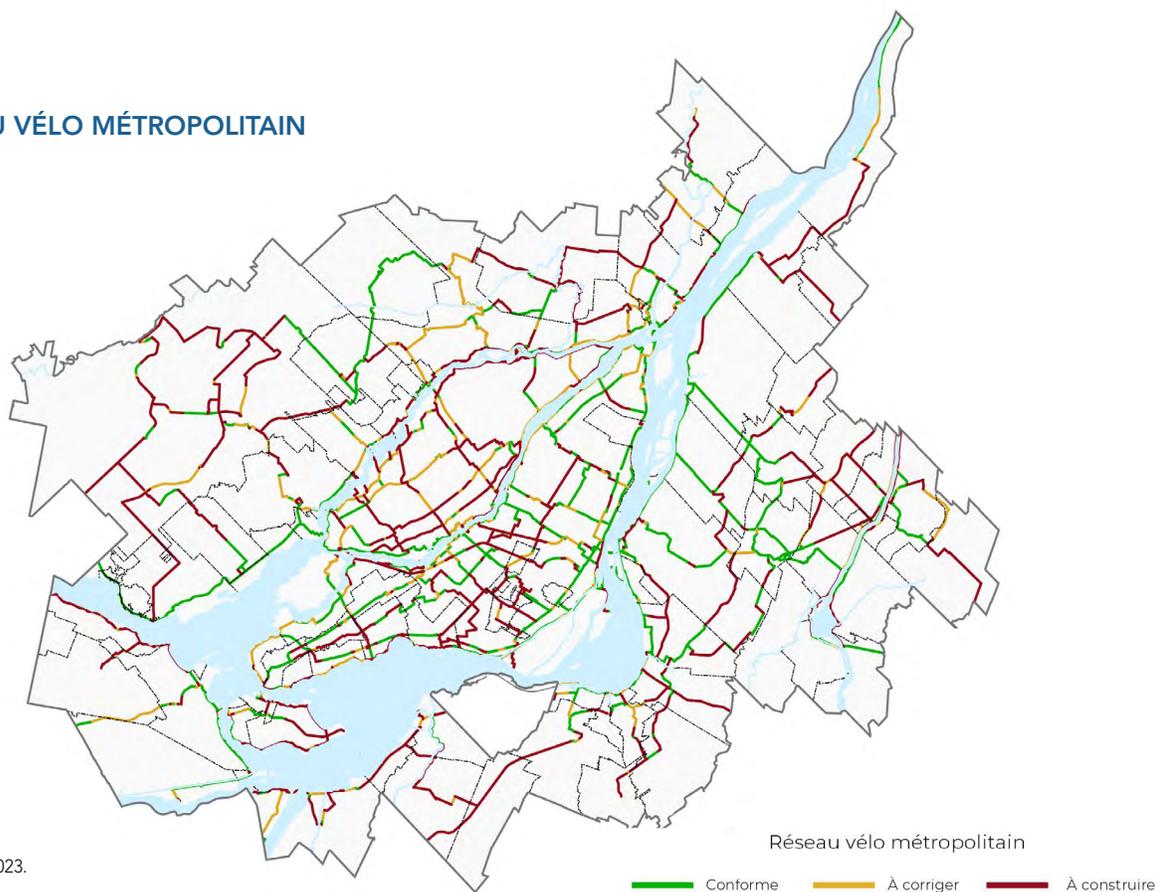
En avril 2023, des quelque 1 745 kilomètres prévus au réseau, 38 % (666 km) étaient déjà aménagés et conformes, alors que c'était le cas de 31 % en 2018 (550 km). Toujours en avril 2023, 18 % (306 km) du Réseau vélo métropolitain était aménagé, mais demandait d'être mis aux normes. Le Sentier cyclable 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.

ÉTAT D'AVANCEMENT DU RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN (KM), CINQ SECTEURS DU GRAND MONTRÉAL, 2023



Source : CMM, 2023.

LE RÉSEAU VÉLO MÉTROPOLITAIN



Source : CMM, 2023.



PISTE DE RÉFLEXION sur le réseau vélo métropolitain

Le développement d'un réseau cyclable à la fois utilitaire et récréatif sur l'ensemble du territoire métropolitain, soit un réseau vélo métropolitain structurant, constitue le moyen privilégié pour favoriser la mobilité active dans le Grand Montréal. Adopté en août 2017, le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain (RVM) détaille le projet de mise sur pied de ce réseau. La révision du PMAD est l'occasion d'y intégrer le RVM et différents objectifs liés à sa mise en œuvre.

03

DES MILIEUX NATURELS PROTÉGÉS ET MIS EN VALEUR



Des milieux naturels protégés et mis en valeur

CIBLE CLÉ

Protéger
30%
du territoire du
Grand Montréal
D'ICI 2030*



BILAN

22,1 % du
territoire métropolitain
présente des mesures de protection
ou de conservation

Crédit photo : Lyne Bouthillier

* Cible révisée suite à la COP 15.

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. À cet égard, le PMAD présente différents objectifs de protection et de mise en valeur des espaces naturels. L'une des principales cibles du PMAD était de porter à 17 % la superficie des milieux naturels protégés sur le territoire de la CMM.

Toutefois, plus récemment, la CMM s'est engagée à participer à l'atteinte des cibles adoptées lors de la COP15, tenue à Montréal en décembre 2022. Elle souhaite faire en sorte que d'ici 2030, 30 % de son territoire soit doté d'un statut d'aire protégée ou fasse l'objet de mesures de conservation efficaces.



La CMM s'engage
à protéger **30%**
du territoire métropolitain
d'ici **2030**



La protection et la conservation des milieux naturels

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

En 2010, lors de la 10^e Conférence des Parties (COP10) à la Convention sur la diversité biologique, les parties s'étaient notamment entendues pour fixer un objectif de sauvegarde de la biodiversité pour 17 % des zones terrestres et des eaux continentales d'ici 2020⁶. Cette cible a été reprise par le PMAD, qui présente un objectif de protéger 17 % du Grand Montréal d'ici 2031.

Depuis l'adoption du PMAD, en 2012, l'atteinte de cette cible est suivie en fonction de la superficie des aires protégées enregistrées au Registre des aires protégées du gouvernement du Québec ou au Répertoire des milieux naturels protégés du Québec du Réseau

de milieux naturels protégés. En 2022, ces aires protégées couvraient une superficie de 44 291 ha, soit 10,1 % de la superficie de la CMM. Il s'agit d'une augmentation de 1 291 ha d'aires protégées terrestres depuis 2012, alors que les aires protégées aquatiques ont-elles diminué de 639 ha.

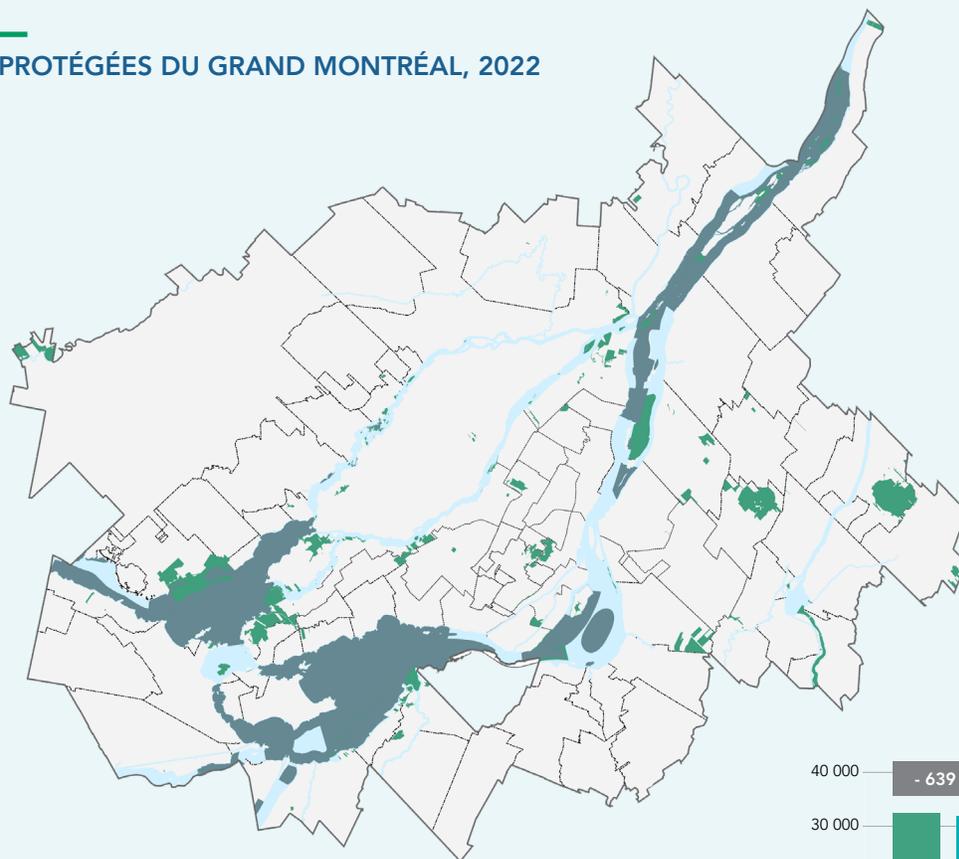
80,3 % de la superficie des aires protégées est constituée de milieux naturels aquatiques (35 578 ha ou 8,1 % de la CMM) alors que 19,7 % est constituée de milieux terrestres (8 713 ha ou 2,0 % de la CMM). C'est donc 68,1 % de la superficie aquatique qui est incluse dans une aire protégée comparativement 2,3 % de la superficie terrestre.



Augmentation de
1 291 ha
d'aires protégées terrestres
depuis 2012

⁶ Plan stratégique pour la diversité biologique 2011-2020 et les Objectifs d'Aichi [En ligne] <https://www.cbd.int/doc/strategic-plan/2011-2020/Aichi-Targets-FR.pdf>

AIRES PROTÉGÉES DU GRAND MONTRÉAL, 2022



■ Aire protégée terrestre
■ Aire protégée aquatique



AIRE PROTÉGÉE	DOMAINE	2012	2022	DIFFÉRENCE
Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (habitat faunique)	Aquatique	32 087	31 675	-412
Habitat du rat musqué (habitat faunique)	Aquatique	414	187	-227
Parc national	Terrestre	3 765	4 059	294
Réserve naturelle reconnue	Terrestre	1 280	2 190	910
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	4 323	396
TOTAL		43 640	44 291	651

> 22,1 % de la superficie de la CMM bénéficie de mesures de protection ou de conservation

Dans le Grand Montréal, plusieurs territoires jouissent de mesures de conservation 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.

À cet égard, en 2021, la CMM a créé le *Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation* (RMIMC). Ce Répertoire vise à reconnaître et à comptabiliser les initiatives municipales de conservation des milieux naturels qui ne répondent 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. En mars 2023, 25 sites totalisant 1 141,2 ha (0,3 % de la CMM) étaient inscrits au RMIMC. De cette superficie, 379 ha (0,1 % de la CMM) n'étaient pas visés par une autre mesure de conservation.

PROPRIÉTÉS INSCRITES AU RÉPERTOIRE MÉTROPOLITAIN DES INITIATIVES MUNICIPALES DE CONSERVATION, 2023

MRC/ AGGLOMÉRATION	MUNICIPALITÉ	PROJET	SUPERFICIE (ha)
Deux-Montagnes	Saint-Eustache	Parc Nature	57,4
L'Assomption	Repentigny	Les sentiers de la Presqu'île	63,8
Laval	Laval	Île Locas	13,7
		Bois d'intérêt du Souvenir	5,1
		Bois d'intérêt Armand-Frappier	16,9
		Bois d'intérêt de l'Équerre	149,1
		Bois d'intérêt Sainte-Dorothée	92,3
		Bois d'intérêt Papineau	41,4
		Bois d'intérêt d'Edimbourg	6,6
		Île Paton	1,5
		Archipel Saint-François	156,3
		Bois d'intérêt d'Auteuil	68,9
Longueuil	Longueuil	Boisé du Tremblay	0,1
Les Moulins	Mascouche	Les Sentiers de la Presqu'île	62,1
		Domaine Seigneurial	53,9
		Forêt du Grand Coteau	76,0
		Forêt domaniale *	210,7
Marguerite-D'Youville	Sainte-Julie	Parc des Étangs-Antoine-Charbonneau	17,1
Roussillon	Candiac	Parc Haendel	5,4
		Rivière à la Tortue	14,1
		Zone rue Augustin	4,2
		Parc Deauville	3,6
		Marais Fouquet	7,1
Thérèse-De Blainville	Rosemère	Berge du parc Charbonneau	2,0
		Forêt du Sacré-Cœur	11,9
TOTAL			1 141,2

* La Forêt domaniale est la propriété de la CMM.

Source : CMM, mars 2023.

Au mois de juin 2022, le *Règlement de contrôle intérimaire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant les milieux naturels* (RCI 2022 96) entré en vigueur après son adoption par le conseil de la CMM. Ce règlement établit des règles visant la protection et la mise en valeur des milieux terrestres et humides d'intérêt métropolitain et de l'habitat de la rainette faux-grillon de l'Ouest, soit sur une superficie de 51 955 ha de milieux naturels (11,9 % de la CMM).

Au total, c'est donc 96 625 ha, soit **22,1 %** de la superficie totale de la CMM qui bénéficie de mesures de protection ou de conservation.

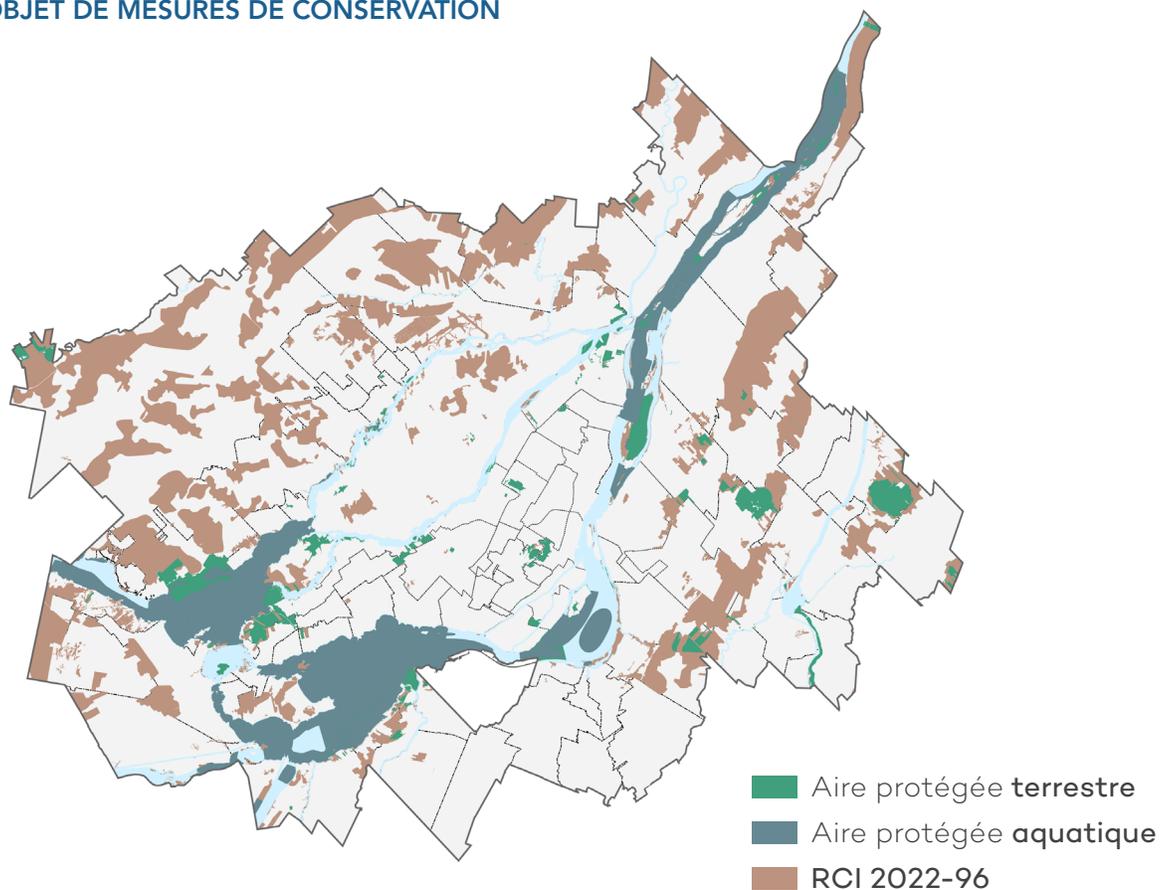
MESURES DE PROTECTION/CONSERVATION	SUPERFICIE (ha)	% DU TERRITOIRE DE LA CMM
Aires protégées aquatiques	35 578	8,1%
Aires protégées terrestres	8 713	2,0%
Territoires visés par le RCI concernant les milieux naturels	51 955	11,9%
Répertoire métropolitain des initiatives municipales de conservation (hors RCI et aires protégées)	379	0,1%
TOTAL	96 625	22,1%

Source : CMM, 2023.

À noter que les milieux naturels totaux dans le Grand Montréal – présentant ou non des mesures de conservation – couvrent 32,7 % du territoire (143 111 ha). De cette superficie, les milieux naturels terrestres représentent une superficie de 90 901 ha (20,8 % de la CMM ou 23,6 % du territoire terrestre de la CMM) et les milieux aquatiques une superficie de 52 210 ha (11,9 % de la CMM).



AIRES PROTÉGÉES ET MILIEUX NATURELS DU GRAND MONTRÉAL FAISANT L'OBJET DE MESURES DE CONSERVATION



PISTE DE RÉFLEXION sur la cible de protection et de conservation

Lors de la 15^e Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique (COP 15) tenue à Montréal en décembre 2022, la CMM s'est engagée à atteindre la cible de conservation des milieux naturels de 30 % d'ici 2030.

Dans le cadre de la révision du PMAD, il s'avérera donc pertinent d'y intégrer cette nouvelle cible.

Dans la foulée de la COP15, la CMM a annoncé différentes actions⁷ liées à l'atteinte de la cible du 30 % qui pourraient également être enchâssées dans le PMAD afin d'accélérer le mouvement de conservation des milieux naturels dans le Grand Montréal.

Ces actions doivent par ailleurs favoriser l'augmentation de la biodiversité sur l'ensemble du territoire métropolitain et accroître la qualité de celle-ci, notamment afin d'assurer une plus grande présence de milieux et de composantes naturelles fournissant des services écosystémiques. Enfin, la révision du PMAD est aussi l'occasion de mettre en place des cibles visant à accroître l'accessibilité à la nature pour la population du Grand Montréal.

⁷Pour plus de détails, consulter : <https://cop15.cmm.qc.ca/>

LA TRAME VERTE ET BLEUE ET LES PROJETS D'ACQUISITION

En matière d'environnement, le PMAD propose la création de la Trame verte et bleue, un réseau structuré de milieux naturels aménagés à des fins récréotouristiques dans une perspective intégrée et globale, grâce à la réalisation d'initiatives locales à l'échelle du Grand Montréal.

Par le Programme de la Trame verte et bleue du Grand Montréal, la CMM supporte des projets visant à accroître la protection de l'environnement naturel et à le mettre en valeur. Ce programme soutient différents types d'intervention dont :

1. L'acquisition de milieux naturels d'intérêt;
2. Le boisement des zones urbaines, périurbaines et agricoles afin d'accroître la canopée;
3. La mise en valeur des milieux naturels et patrimoniaux;
4. Le renforcement des points d'accessibilité des milieux naturels par le transport collectif et actif.

Depuis, 2012, près de 1 200 ha ont été protégés grâce à des projets d'acquisition appuyés financièrement par la CMM. Ces superficies font partie des 96 600 ha identifiés comme étant visés par des mesures de protection et de conservation.

Pour plus de détails sur la Trame verte et bleue du Grand Montréal :

<https://cmm.qc.ca/projets/trame-verte-et-bleue/>





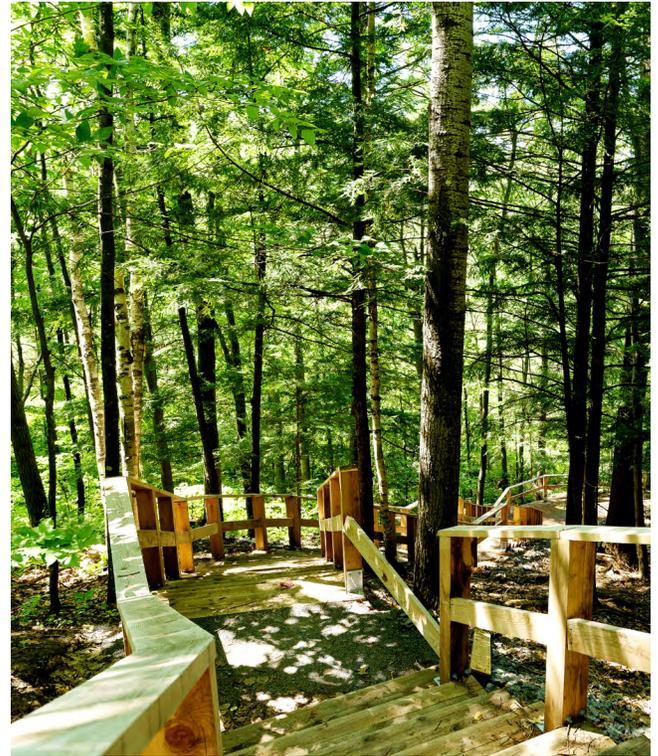
Le couvert forestier et la canopée

Le PMAD énonce la volonté de la CMM d'augmenter la couverture boisée du territoire pour des raisons notamment écologiques et de biodiversité. La cible de 30 % de couvert forestier évoquée au PMAD vise le seuil minimal à partir duquel il est difficile de maintenir moins de la moitié de la biodiversité d'un territoire à dominance agricole.

> Le couvert forestier passe à 20,9 % de la superficie terrestre de la CMM

Le couvert forestier tel que défini et calculé par la CMM est composé d'espaces couverts d'arbres formant des massifs de 0,5 ha et plus. Il n'inclut pas les arbres isolés, les milieux boisés de petite envergure ou les alignements d'arbres en milieux urbains ou agricoles.

Le couvert forestier de la CMM s'établissait à 80 194 ha en 2021, soit 20,9 % du territoire terrestre métropolitain. Ça représente une légère augmentation comparativement à 2011, alors que le couvert forestier était de 20,4 %. Cette croissance est le résultat de gains - notamment par l'augmentation de la cime des arbres - supérieurs aux pertes.



VARIATION DU COUVERT FORESTIER DANS LE GRAND MONTRÉAL (2011-2021)

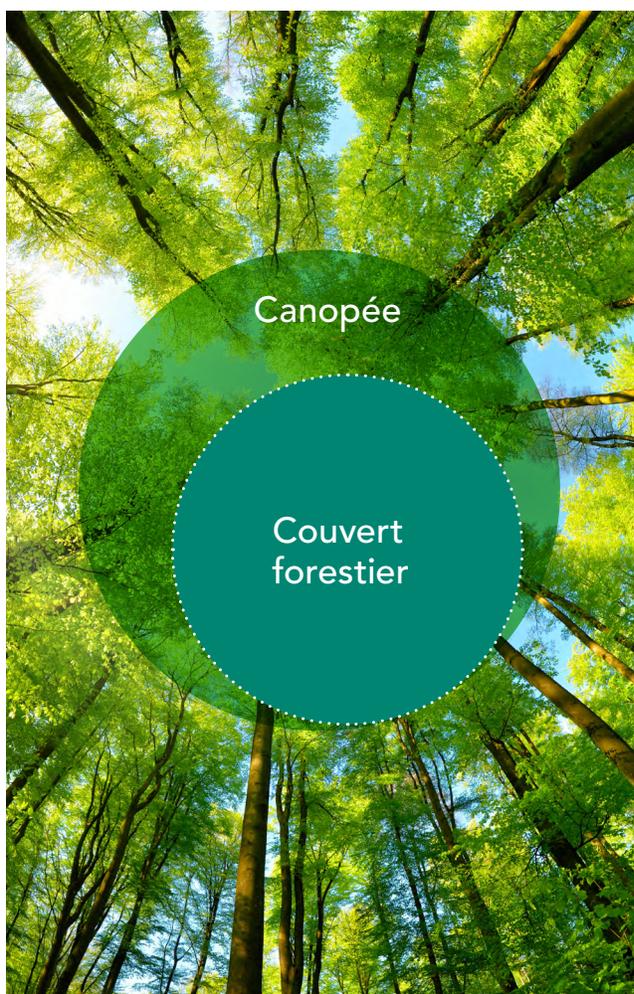
SECTEURS	SUPERFICIE (ha) en 2011	SUPERFICIE (ha) en 2021	VARIATION 2011-2021	% DE LA SUPERFICIE TERRESTRE EN 2021
Laval	3 629	3 879	+ 6,9 %	15,8 %
Agglomération de Longueuil	4 732	4 775	+ 0,9 %	16,9 %
Agglomération de Montréal	5 423	5 496	+ 1,3 %	11,0 %
Couronne Sud	28 195	29 155	+ 3,4 %	19,9 %
Couronne Nord	36 449	36 889	+ 1,2 %	27,3 %
GRAND MONTRÉAL	78 428	80 194	+ 2,3 %	20,9 %

Source : CMM, 2023.

> La canopée couvre 25,5 % de la superficie terrestre de la CMM

Alors que le concept de couvert forestier tient peu compte de la réalité urbaine, avec ses arbres isolés et ses petits boisés, celui de la canopée est plus englobant par le fait qu'il comprend tous les arbres d'un territoire. Plus précisément, la canopée désigne la cime des arbres soumise à l'influence directe de la lumière solaire. Le couvert forestier est donc un sous ensemble de la canopée. Dans le PMAD en vigueur, une cible a été fixée pour le couvert forestier (30 %), mais on n'y retrouve, pour l'instant, aucune cible associée à la canopée.

La canopée couvrait 97 856 ha du territoire terrestre de la CMM en 2021, soit 25,5 % – ce qui représente une légère augmentation comparativement à 10 ans auparavant (24,9 % en 2011). Les pertes de canopée sont principalement dues au déboisement de parcelles pour des changements d'utilisation du sol au profit de l'agriculture, du développement urbain ou de l'exploitation de carrières et sablières ainsi que la perte de frênes en zone urbaine en lien avec l'agrile du frêne. Les gains de canopée sont relativement diffus sur le territoire et résultent principalement de la croissance des arbres.



VARIATION DE LA CANOPÉE DANS LE GRAND MONTRÉAL (2011-2021)

SECTEURS	SUPERFICIE (ha) en 2011	SUPERFICIE (ha) en 2021	VARIATION 2011-2021	% DE LA SUPERFICIE TERRESTRE EN 2021
Laval	5 417	5 617	+ 3,7 %	22,8 %
Agglomération de Longueuil	6 592	6 797	+ 3,1 %	24,1 %
Agglomération de Montréal	10 336	10 723	+ 3,7 %	21,5 %
Couronne Sud	32 524	33 508	+ 3,0 %	22,9 %
Couronne Nord	40 631	41 211	+ 1,4 %	30,5 %
GRAND MONTRÉAL	95 500	97 856	+ 2,5 %	25,5 %

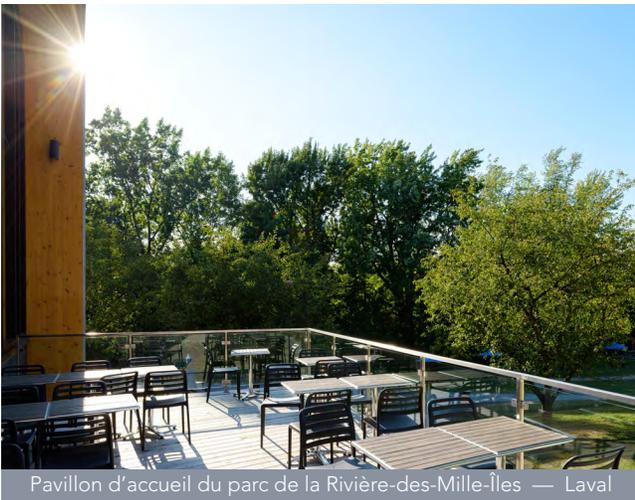
Source : CMM, 2023.



PISTE DE RÉFLEXION sur la cible de couverture boisée

Dans le cadre de la révision du PMAD, il s'avère pertinent d'examiner l'opportunité d'intégrer une cible de canopée pour le territoire métropolitain. Déjà, la Politique métropolitaine d'habitation, adoptée en novembre 2022, proposait de fixer une cible de 30 % de canopée urbaine d'ici 2031.

En visant l'augmentation de la canopée, plutôt qu'uniquement l'augmentation du couvert forestier, toutes les actions de conservation des arbres et boisés existants sont encouragées tant pour les forêts et milieux naturels, que pour les espaces verts ou les arbres isolés en milieux agricoles ou urbains. Tous les projets et les initiatives de plantation et de boisement sont aussi favorisés, que ce soit le verdissement par la plantation d'arbres, l'agroforesterie ou la restauration de milieux naturels par exemple. L'adoption d'une cible de canopée demeurerait cohérente avec les visées de protection du couvert forestier du PMAD actuellement en vigueur et renforcerait les actions posées par la CMM et ses partenaires.



Pavillon d'accueil du parc de la Rivière-des-Mille-Îles — Laval



Pointe-Valaine — Otterburn Park



Parc La Fontaine — Montréal

La Politique
métropolitaine d'habitation,
adoptée en novembre 2022,
proposait de fixer
une cible de **30%**
de canopée urbaine d'ici 2031

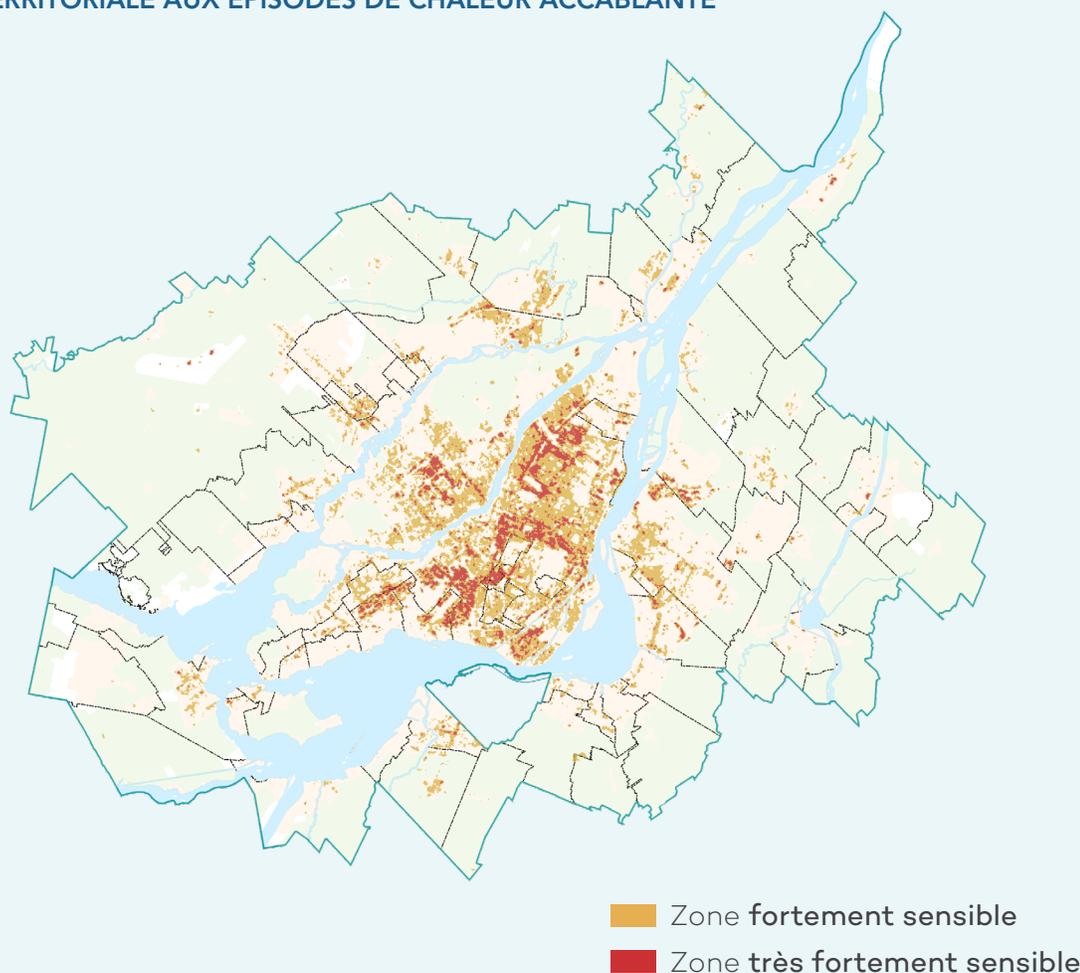
LES ÎLOTS DE CHALEUR DANS LE GRAND MONTRÉAL

Faute d'une couverture d'arbres suffisante, de nombreux secteurs de la région peuvent être qualifiés d'îlots de chaleur urbains, caractérisés par des températures estivales plus élevées que dans les zones avoisinantes. Ces îlots de chaleur entraînent notamment des conséquences néfastes sur la santé de la population, particulièrement des groupes plus vulnérables comme les aînés, les personnes atteintes de maladies chroniques ou celles à faibles niveaux sociaux économiques qui ont souvent moins facilement accès à des mesures permettant d'atténuer les effets des îlots de chaleur, telles que l'accès à des climatiseurs, des piscines, des cours ombragées, etc.).

Par ailleurs, dû à l'imperméabilisation de ces zones, la gestion des eaux pluviales peut être problématique en raison du ruissellement excessif, ce qui pourrait se traduire par une vulnérabilité majeure face aux pluies abondantes.

Selon les plus récentes données produites en 2023 par la CMM, **45 %** des logements du Grand Montréal sont situés dans une zone fortement ou très fortement sensible aux épisodes de chaleur accablante.

SENSIBILITÉ TERRITORIALE AUX ÉPISODES DE CHALEUR ACCABLANTE



CONCLUSION

C'est en 2011 qu'était adopté par la CMM le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal. Un peu plus 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.

Depuis 2011 plusieurs cibles fixées par le PMAD ont été atteintes ou sont en voie de l'être. 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. La cible de protection et de conservation des milieux naturels a elle aussi été dépassée, ce qui milite pour se donner des cibles plus ambitieuses.

Toutefois les défis demeurent importants, notamment à la lumière de la crise climatique ainsi que de la crise du logement qui touchent fortement la région. Les cibles fixées en matière de transport collectif et actif demeurent difficiles à atteindre et le déficit de logements entraîne des enjeux d'abordabilité pour un grand nombre de ménages. Les actions visant la création et la consolidation de milieux de vie complets et inclusifs devront être renforcées.

La révision du PMAD en cours est donc l'occasion d'ajuster les objectifs et les cibles que se sont fixés les municipalités de la CMM, de consolider les acquis et d'accélérer la transition écologique dans le Grand Montréal.

