

ANNEXE A
***Addenda modifiant les orientations
gouvernementales en matière
d'aménagement pour le territoire
de la Communauté métropolitaine
de Montréal en vue de l'élaboration
d'un plan métropolitain d'aménagement
et de développement***



Le 6 mai 2011

Québec 

Table des matières

Présentation générale.....	3
Problématiques d'aménagement Orientations et Attentes	7
Introduction	8
1. Une stratégie d'urbanisation visant à limiter les coûts des infrastructures et équipements collectifs à l'intérieur et à l'extérieur de la RMRM	9
La problématique d'aménagement	9
Les orientations et les attentes gouvernementales	10
2. Une urbanisation qui favorise la diversification sociale sur l'ensemble du territoire..	14
La problématique d'aménagement	14
L'orientation et les attentes gouvernementales	15
3. Une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens	16
La problématique d'aménagement	16
L'orientation et les attentes gouvernementales	17
4. Un renforcement des pôles économiques et de la compétitivité de la métropole sur le plan international.....	18
La problématique d'aménagement	18
L'orientation et les attentes gouvernementales	18
5. Une planification des équipements publics et des infrastructures de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques de rayonnement international ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre	20
La problématique d'aménagement	20
L'orientation et les attentes gouvernementales	21
6. La mise en valeur des activités agricoles	23
La problématique d'aménagement	23
L'orientation et les attentes gouvernementales	24
7. La protection et la mise en valeur des milieux naturels, de la biodiversité, du patrimoine et des paysages	26
La problématique d'aménagement	26
L'orientation et les attentes gouvernementales	27
8. La prise en compte des risques de sinistre	29
La problématique d'aménagement	29
L'orientation et les attentes gouvernementales	29
9. L'harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans un esprit de réciprocité et d'alliance stratégique	31
La problématique d'aménagement	31
Les orientations et les attentes gouvernementales	32

Présentation générale

En juin 2000, le gouvernement du Québec adoptait la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (L.R.Q., chapitre C-37.01). Cette Loi faisait de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) l'instance de planification de la région métropolitaine de Montréal dans son ensemble et lui transférait une série de pouvoirs et de responsabilités à cet égard. La première responsabilité confiée à la CMM consistait à élaborer un schéma métropolitain d'aménagement et de développement (SMAD), lequel devait remplacer celui des municipalités régionales de comtés (MRC) comprises en tout ou en partie dans le territoire de la CMM à la suite de son entrée en vigueur.

Dès l'entrée en vigueur du SMAD, la Loi prévoyait que les MRC incluses sur le territoire d'une communauté métropolitaine perdaient leur compétence en aménagement. Une telle perspective a suscité chez ces dernières le désir de réaffirmer leur expérience, leur expertise et les résultats de leur action à l'égard de l'aménagement du territoire depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) en 1979. Dès lors, les MRC de la région métropolitaine de Montréal (RMM) ont entrepris d'infléchir la décision du gouvernement et de réclamer le maintien de leur compétence à ce chapitre.

Avec l'adoption de la loi n° 58, le gouvernement maintient les MRC à titre d'intervenantes en matière d'aménagement du territoire à l'intérieur de la CMM au même titre que cette dernière, mais en leur attribuant des rôles distincts et complémentaires à cet égard. Or, la modification du cadre institutionnel, tout en redéfinissant le rôle des acteurs en place, oblige également le gouvernement à jeter un regard actualisé non seulement sur l'instrumentation en matière d'aménagement qui devra être mise en force, mais aussi sur les orientations qu'il entend privilégier pour baliser cette instrumentation.

En effet, parallèlement à l'entrée en fonction de la CMM, le gouvernement procédait, en 2000-2001, à l'élaboration d'un document d'orientations spécifiques pour la région métropolitaine de Montréal : *Une vision d'action commune, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal, 2001-2021*. Ce document traduisait les orientations et les attentes gouvernementales à l'endroit du futur schéma de la CMM et indiquait de quelle façon le gouvernement entendait désormais coordonner son action en matière d'aménagement sur le territoire de la RMM afin de lui donner cohérence et rigueur.

Depuis l'entrée en vigueur du Cadre d'aménagement en 2001, plusieurs facteurs ont modifié l'environnement politique, juridique et institutionnel de la RMM qui rendent son application moins facilement opposable au nouveau plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM qu'au schéma métropolitain qu'elle aurait dû élaborer en vertu de sa loi constitutive avant l'entrée en vigueur de la loi n° 58. Conçu pour le schéma métropolitain et en fonction d'un contenu qui diffère de celui du PMAD, le Cadre d'aménagement ne peut être intégralement adapté à la réalité métropolitaine des années 2010. Enfin, alors qu'il s'était quelque peu effacé pour laisser la place à la CMM, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) est toujours

responsable de la coordination de l'action gouvernementale dans la région métropolitaine et, à ce titre, il lui revient de proposer les mécanismes d'encadrement de cette action.

Avec la redéfinition du partage des compétences en aménagement, le gouvernement considère que les orientations et les attentes contenues dans le Cadre d'aménagement, bien que toujours pertinentes dans leur esprit et leur fondement, doivent être actualisées. Il apparaît évident que dans un environnement juridique et administratif impliquant deux niveaux d'instance entre le gouvernement et les municipalités locales — la CMM et les MRC —, il est nécessaire de reconfigurer et d'actualiser ces orientations et attentes de façon à encadrer la planification de l'aménagement du territoire de la région métropolitaine d'une manière efficace et rigoureuse. Cette analyse est à l'origine du présent *Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement*, ci-après appelé le document d'orientations gouvernementales pour la Communauté métropolitaine de Montréal (DOG) qui vient remplacer la quatrième partie du Cadre d'aménagement 2001-2021.

L'élément majeur de cette actualisation réside dans le contenu du futur PMAD qui est imposé par l'article 2.24 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ainsi, nous constatons que celui-ci renvoie à l'ensemble des préoccupations d'aménagement identifiées dans le Cadre d'aménagement 2001.

Éléments de contenu du PMAD

Article 2.24 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

Le plan métropolitain, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine.

Les objets sur lesquels portent les orientations, objectifs et critères sont les suivants :

- 1° la planification du transport terrestre;
- 2° la protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages;
- 3° l'identification de toute partie de territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- 4° la définition des seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;
- 5° la mise en valeur des activités agricoles;
- 6° la définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace;
- 7° l'identification de toute partie de territoire de la communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs municipalités régionales de comté, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général;

8° l'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

Le plan délimite, en appui aux orientations, objectifs et critères définis conformément au premier alinéa, et qui portent sur un objet visé au paragraphe 6 du deuxième alinéa, tout périmètre d'urbanisation.

Il peut également, en appui aux orientations, objectifs et critères définis conformément au premier alinéa et qui portent sur un objet visé aux paragraphes 1 à 5, 7 ou 8 du deuxième alinéa, délimiter toute partie de territoire et déterminer toute localisation.

Préoccupations du Cadre d'aménagement 2001-2021

- 1- Une stratégie d'urbanisation visant à limiter les coûts des infrastructures et équipements collectifs dans la RMRM et en dehors de la RMRM.
- 2- Une urbanisation et des types d'habitation contribuant à assurer une composition sociale diversifiée.
- 3- Une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens ou vétustes
- 4- Un renforcement des pôles économiques contribuant à maintenir la compétitivité de la métropole sur le plan international.
- 5- Une planification des équipements et des infrastructures publics de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques majeurs ainsi que la réduction des gaz à effet de serre (GES).
- 6- La protection et la mise en valeur de la zone et de l'économie agricole.
- 7- La protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus ainsi que la protection du patrimoine et des paysages dans le cadre d'une stratégie à l'échelle métropolitaine.
- 8- La prise en compte des risques de sinistre dans les décisions d'aménagement et de développement économique.
- 9- L'harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans un esprit de réciprocité et d'alliance stratégique.

Essentiellement, une seule de ces préoccupations a été réécrite pour l'adapter au texte des éléments de contenus du PMAD. En effet, la sixième préoccupation du présent document d'orientation fait dorénavant référence à la mise en valeur des activités agricoles et non à la protection, comme c'était le cas en 2001.

L'actualisation des orientations et des attentes du Cadre d'aménagement de 2001

Toutes les orientations liées au Cadre d'aménagement 2001 demeurent dans le DOG. Cependant, cinq d'entre elles sont réécrites pour les adapter au texte législatif des éléments de contenu du PMAD ou pour faciliter leur compréhension. Ces orientations sont celles qui concernent l'identification des zones économiques

d'envergure, la planification des grandes infrastructures et équipements importants de transport, les activités agricoles, la protection des milieux naturels et, finalement, la planification des MRC voisines du territoire métropolitain en matière de gestion de l'urbanisation. Rappelons que l'objectif de cette dernière orientation est d'encadrer l'expansion urbaine et la croissance démographique à l'extérieur des limites de la CMM. Elle commande une harmonisation de la planification des MRC contiguës au territoire métropolitain à celles de la CMM en matière de gestion de l'urbanisation, de façon à limiter le phénomène de l'urbanisation diffuse et de permettre l'utilisation optimale des équipements et infrastructures en place. En lien avec l'article 2.24 de la LAU, le gouvernement considère que le contrôle de l'étalement urbain à l'extérieur des limites de la CMM permettra d'assurer l'attractivité et la compétitivité de la région métropolitaine au même titre que tout autre élément de contenu du PMAD. Tout en réaffirmant le bien-fondé de la dixième orientation et des attentes inscrites dans le Cadre d'aménagement qui en découlaient, leur formulation a été précisée afin de conférer à la préoccupation, une portée pratique plus évidente.

Au total, des 86 attentes inscrites dans le Cadre d'aménagement 2001, le gouvernement a choisi d'en maintenir 44. En plus des raisons exposées plus haut, plusieurs d'entre elles ont fait l'objet d'une réécriture ou d'un regroupement afin de les simplifier et d'améliorer leur compréhension générale, sans en changer les effets.

Le document qui suit présente donc les orientations et les attentes du gouvernement actualisées pour la région métropolitaine de Montréal en fonction des préoccupations retenues. Ces dernières constitueront le cadre de référence pour l'ensemble des ministères et mandataires gouvernementaux intervenant en aménagement du territoire. Ainsi, le gouvernement et ses mandataires sont liés aux orientations et attentes actualisées de façon à assurer la cohérence de leurs interventions à l'échelle du territoire métropolitain.

Dans cette perspective, les ministères et les organismes intervenant en matière d'aménagement du territoire feront connaître sous peu leurs engagements respectifs afin de concrétiser les orientations présentées ici et soutenir la CMM dans l'élaboration et la mise en œuvre à long terme de son PMAD. Déjà, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire entend poursuivre la réflexion qu'il a entreprise sur le contrôle de l'urbanisation autour de la CMM dans l'optique de favoriser une occupation durable du territoire.

Problématiques d'aménagement Orientations et Attentes

Introduction

Cette partie présente les orientations et les attentes du gouvernement en matière d'aménagement du territoire pour la RMM, réévaluées à la lumière du contexte découlant de l'adoption de la loi n° 58 sanctionnée le 2 juin 2010. Le nouveau cadre institutionnel en aménagement a commandé au gouvernement de procéder rapidement à une adaptation des attentes du Cadre d'aménagement dans le but de faire savoir à la CMM de quelle façon le futur PMAD, qu'elle a entrepris d'élaborer, sera évalué pour pouvoir entrer en vigueur par la suite.

Le gouvernement réaffirme les neuf préoccupations qu'il avait énoncées dans le Cadre d'aménagement métropolitain de 2001. Il considère que, bien que l'action générale conduite par lui-même ou par ses différents partenaires en matière d'aménagement a produit des résultats tendant vers la concrétisation des orientations et des attentes qu'il énonçait dans le Cadre, cette action doit être accélérée, car aucun document de planification d'échelle métropolitaine n'est en vigueur depuis la création de la CMM en 2001. Le PMAD que doit élaborer la CMM constitue toujours, à ses yeux, le véhicule privilégié pour assurer cette concrétisation. Ce plan devant également correspondre à la vision de développement stratégique culturel, économique, social et environnemental que s'est donnée la CMM en 2003 pour l'horizon 2025.

Dans l'ensemble, les orientations et les attentes inscrites dans le Cadre de 2001 demeurent valides et sont maintenues. Toutefois, afin de tenir compte des particularités propres au PMAD de la CMM découlant de l'adoption de la loi n° 58, certaines orientations et plusieurs attentes du Cadre ont été réécrites en tout respect de l'esprit général de ces dernières.

Comme ils l'affirmaient en 2001, les ministères et organismes gouvernementaux intervenant en matière d'aménagement du territoire entendent appuyer la CMM dans l'élaboration de son PMAD. Ils lui offrent d'ores et déjà leur collaboration pleine et entière dans cette démarche riche de défis et hautement stimulante pour assurer le développement durable de la région métropolitaine de Montréal.

En outre, les orientations et les attentes présentées dans le document d'orientations gouvernementales sont également transmises aux MRC dont le territoire est inclus en totalité ou en partie dans celui de la CMM. Ces MRC devront, dans le cadre de la révision ou de la modification de leur schéma d'aménagement, intégrer ces orientations et ces attentes, en les adaptant, afin d'assurer la transition harmonieuse entre la situation actuelle et le nouveau contexte de planification du territoire qui entrera en vigueur à la suite de l'adoption du plan métropolitain d'aménagement et de développement.

1. Une stratégie d'urbanisation visant à limiter les coûts des infrastructures et équipements collectifs à l'intérieur et à l'extérieur de la RMRM

La problématique d'aménagement

Si le scénario de référence des projections de croissance démographique de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) se concrétise, la province verra sa population totale augmenter de 1,2 million de personnes dans l'intervalle 2006-2031, soit une croissance de près de 16 %. De ce nombre, 712 000 personnes s'établiront sur le territoire de la CMM, soit près de 69 % du total québécois. Dans ce contexte et dans un objectif d'aménagement durable et continu du territoire, l'optimisation des infrastructures (alimentation et traitement d'eau, énergie, etc.) et des équipements collectifs (culturels, communautaires ou institutionnels) en place devient une priorité pour le gouvernement.

L'évolution des dernières années sur le territoire de la CMM a révélé que la population a crû moins rapidement que celle des ménages, toutes proportions gardées. Alors que la taille des ménages réduit toujours davantage, la taille des logements, stable dans la partie centrale de l'agglomération, a eu tendance à s'accroître dans les couronnes. De plus, l'urbanisation n'a pas toujours été consolidée comme elle aurait dû, car des enclaves d'urbanisation excentrique, par rapport à la trame urbaine existante, se sont développées à l'extérieur du centre de la CMM ou dans des îlots déstructurés de la zone agricole. En ce sens, la planification structurée du développement est incontournable.

Quoique la densité résidentielle nette en plusieurs endroits ait augmenté au cours de la dernière décennie, le gouvernement constate que celle-ci demeure en deçà des seuils propres à rentabiliser les équipements et les infrastructures existants ou à assurer le renouvellement d'utilisateurs sur une base durable. La poursuite de patrons de développement urbain visant des développements résidentiels monofonctionnels et de densité encore trop faible contribue à maintenir les coûts publics de desserte en équipements et en infrastructures élevés. Même si la région métropolitaine se positionne bien sur l'échiquier nord-américain en terme de densification (60 % de la population dans un rayon de 15 km du centre-ville), l'augmentation du taux de densité résidentiel et le recours à une forme urbaine plus compacte est nécessaire, et ce, particulièrement en ce qui concerne les parties du territoire situées à proximité d'équipements de transport en commun performants.

Bien que la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) ait limité fortement l'agrandissement de périmètres d'urbanisation à même la zone agricole de la CMM, les pressions de l'urbanisation y sont toujours réelles. Par l'obligation de déterminer un périmètre métropolitain, le gouvernement considère que le PMAD représente un instrument privilégié pour assurer l'utilisation optimale des territoires voués à l'urbanisation et, par le fait même, la pérennité du territoire agricole à l'échelle métropolitaine. À cela doit s'ajouter la nécessité de planifier le développement en tenant compte de la protection des milieux naturels existants. Ces espaces, bien en deçà des seuils suggérés par le gouvernement en terme de quantité

sur le territoire métropolitain, permettent notamment d'assurer une meilleure qualité de vie aux citoyens ainsi que le maintien de la biodiversité et de limiter l'impact des GES.

Dans ce contexte et alors que les projections de croissance démographique montrent que la tendance au vieillissement de la population s'amplifiera, la nécessité de fonder la gestion de l'urbanisation métropolitaine sur une approche de redéveloppement des espaces existants, dans l'optique d'optimiser les équipements en place et de limiter les coûts publics de développement de nouveaux équipements, est plus que jamais nécessaire.

Les orientations et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient les orientations et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

- 1. Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, les infrastructures de transport collectif, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, etc.**

Attentes

- 1.1 Consolider le tissu urbain existant et assurer en priorité la réutilisation des espaces disponibles à l'intérieur de celui-ci en favorisant :
 - l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs existants, principalement en termes d'alimentation en eau et en matière de transport en commun;
 - le redéveloppement et la requalification des terrains;
 - l'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation du sol selon les caractéristiques du milieu. La CMM pourrait également exiger un phasage du développement urbain établi en fonction des objectifs qui auront été définis.
- 1.2 Orienter le développement urbain à l'intérieur du périmètre métropolitain en tenant compte de la disponibilité et de la capacité d'accueil des services, des équipements et des infrastructures publics en établissant les besoins de développement dans un horizon d'environ 20 ans.
- 1.3 Prévoir des mesures d'urbanisation qui assurent l'utilisation durable et continue du sol en favorisant la diversité des usages à l'intérieur des aires d'affectation inscrites dans les schémas.

La CMM est également invitée à intégrer des critères de performance environnementale, de qualité architecturale et de construction, de

conservation d'énergie, de qualité des espaces publics et de compatibilité entre les divers usages urbains.

Orientation

2. **Maintenir et améliorer les équipements, les infrastructures et les services collectifs existants, et mieux contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine et dans les secteurs en périphérie de la région métropolitaine.**

Attentes

- 2.1 Orienter en priorité le développement urbain et consolider le tissu urbain existant dans les secteurs desservis par les réseaux de transport en commun métropolitain ou tout autre mode de transport en commun, existant ou projeté, notamment en privilégiant le territoire métropolitain pour l'implantation de nouveaux équipements majeurs de transport en commun.
- 2.2 Assurer une densité résidentielle minimale dans l'aire d'influence directe de chaque point de service des équipements métropolitains de transport en commun et le long des corridors majeurs de transport collectif métropolitain en tenant compte des caractéristiques des milieux.

Selon la distance des logements par rapport au point d'accès du service, les cibles de densités pourraient être les suivantes :

Distance d'accès au service de transport collectif (mètres)	Cible de densité résidentielle nette (logements à l'hectare, hors voies publiques, parcs, etc.)		
	Métro	SLR	Train/ Métrobus
0-250	200	135	75
250-500	150	100	50
500-750	100	65	25
<i>Moyenne</i>	<i>125</i>	<i>80</i>	<i>40</i>

Pour fins d'application de la présente attente, l'aire d'influence d'un point de service de mode lourd de transport en commun métropolitain s'étend dans un rayon d'environ 750 mètres autour du centroïde du point d'accès au service.

- 2.3 À l'extérieur de l'aire d'influence directe des réseaux métropolitains de transport en commun, prévoir des densités et des critères d'aménagement qui favorisent une desserte efficace par le transport collectif ou d'autres modes remplaçant l'automobile.

La détermination des seuils minimaux de densité devra notamment prévoir :

- une diversité de types de logements et d'activités de service afin de répondre aux besoins de différents profils de ménages;
- une diversité des usages le long des axes ou des concentrations de services publics afin d'encourager l'accès à ceux-ci par le transport en commun ou par des modes alternatifs de transport.

2.4 Prévoir, à l'intérieur de l'aire d'influence de chaque point de service des équipements métropolitains de transport en commun et le long des corridors majeurs de transport collectif métropolitain, lorsque possible, des mesures favorisant la diversité des usages, notamment par l'inclusion d'équipements, de services communautaires et culturels, de commerce de proximité ainsi que des parcs de quartier.

À titre d'exemple, la CMM pourrait exiger que les MRC prévoient le dépôt de plans particuliers d'urbanisme pour les zones présentant un potentiel de densification.

2.5 Adopter des mesures qui favorisent la consolidation des espaces commerciaux et industriels existants et des secteurs viabilisés.

De plus, à l'égard de l'implantation des projets entraînant d'importants déplacements de main-d'œuvre, de clientèles ou de marchandises, la CMM pourrait prévoir une évaluation de leur desserte en transport collectif et autres modes alternatifs à l'auto solo et établir des mesures limitant les impacts relatifs :

- à la fluidité, la fonctionnalité et à la sécurité des réseaux de transport;
- aux nuisances pour les milieux urbains environnants;
- à l'accessibilité des piétons et cyclistes.

2.6 Prévoir des mesures de gestion des accès routiers au réseau supérieur favorisant l'utilisation optimale du sol, la consolidation des systèmes de transport collectif ainsi que la fonctionnalité, la sécurité et l'utilisation optimale de ce réseau.

2.7 Favoriser l'utilisation et l'accessibilité des équipements et services collectifs existants de portée métropolitaine, en tenant compte de leur capacité et de leurs fonctions.

2.8 Assurer l'implantation optimale des nouveaux équipements et services collectifs de portée métropolitaine en favorisant leur localisation :

- à l'intérieur du périmètre métropolitain;
- à proximité des services de transport en commun;
- dans et à proximité des secteurs résidentiels existants;
- loin des zones de contrainte.

2.9 Prévoir des mesures visant à protéger l'intégrité des servitudes publiques (lignes de transport d'énergie, emprises routières, servitudes écologiques).

2. Une urbanisation qui favorise la diversification sociale sur l'ensemble du territoire

La problématique d'aménagement

Dans le Cadre d'aménagement de 2001, le gouvernement notait le contraste des milieux de vie à l'intérieur même de la CMM en termes de composition sociale et économique. Une orientation en vue de favoriser la diversité résidentielle dans l'optique de faire éclore une mixité sociale avait alors été retenue. L'enjeu étant de créer des milieux de vie socialement diversifiés de manière à y maintenir en permanence une population d'utilisateurs de services publics et collectifs. Cette diversité peut être résidentielle, socio-économique, ethnoculturelle et générationnelle. Enfin, même si la question de la diversification sociale est complexe par rapport à l'aménagement du territoire, elle est souhaitable, avantageuse et même nécessaire à l'intérieur d'un milieu urbain.

Ainsi, de 2001 à 2006, les données sur la gestion de l'urbanisation ont montré que, dans l'ensemble, les couronnes ont entrepris une diversification résidentielle, observable au volume total de logements autres que les résidences individuelles. Cependant, cette diversification ne semble pas localisée en des secteurs précis, du moins pas dans des secteurs résidentiels émergents.

Malgré certaines avancées en termes de diversification, la forme urbaine de la RMM demeure largement contrastée. Le centre de la CMM, dense et diversifié en matière de composition résidentielle, favorise habituellement la concentration de ménages de petite taille et de revenus modestes et les couronnes, dont la maison individuelle isolée demeure le principal type de logement, concentrant quant à elles des ménages à caractère familial.

Si les projections démographiques se matérialisent, les personnes âgées occuperont davantage de place dans la composition démographique métropolitaine d'ici 2031, sans nécessairement occuper plus d'espace sur le plan résidentiel. Les résidences de grande taille pourraient ne pas convenir à tous ces ménages. Par ailleurs, la poursuite des tendances en matière d'immigration pourrait inciter plus de nouveaux arrivants à vouloir s'implanter hors du centre. Le parc résidentiel métropolitain doit donc être en mesure de satisfaire ces besoins éventuels.

L'orientation et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient l'orientation et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

3. Favoriser et soutenir une urbanisation visant la diversité des types de logements et des services collectifs dans une optique de mixité sociale.

Attentes

- 3.1 Prévoir des mesures favorisant la disponibilité d'une gamme étendue de types et de prix de logements, de façon à satisfaire la diversité des besoins des ménages.
- 3.2 Favoriser l'intégration d'équipements collectifs de type sportif (piscines, arénas, pistes cyclables, etc.), éducatif (bibliothèques, etc.), culturel (maisons de la culture, etc.) et de santé dans la gestion de l'urbanisation à l'échelle métropolitaine.

3. Une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens

La problématique d'aménagement

En 2001, la situation afférente aux quartiers anciens indiquait que 17,6 % des secteurs de recensement de la région métropolitaine étaient aux prises avec une situation de vétusté résidentielle. La majorité des secteurs de recensement présentant des problématiques en la matière était située sur l'île de Montréal. Cependant, environ le tiers des aires de diffusion hors centre se retrouvait sur la couronne nord. Également en 2001, le gouvernement mettait sur pied le Programme de renouveau urbain et villageois (PRUV) afin de soutenir les initiatives de revitalisation au sein des quartiers et des secteurs urbains aux prises avec une détérioration de leur cadre de vie. Ce programme s'appliquait concurremment avec des programmes municipaux d'aide à la rénovation cofinancée par la Société d'habitation du Québec (SHQ).

En 2006, près de cinq ans après l'entrée en vigueur du PRUV, le portrait des quartiers anciens s'est modifié sans avoir radicalement changé. La situation en 2006 n'est donc pas très différente de celle de 2001. À peu de choses près, les mêmes quartiers sont atteints par la défavorisation et la vétusté de leur parc résidentiel. Ainsi, 12 % des secteurs de recensement de la région métropolitaine répondent aux critères du PRUV et la presque totalité des secteurs de recensement présentant des problématiques en ce sens est située sur l'île de Montréal.

Globalement, la situation paraît meilleure en 2006 qu'en 2001, mais de nouveaux secteurs de défavorisation ont tout de même fait leur apparition. Enfin, l'examen des secteurs de recensement de 2006 montre, par rapport à 2001, que la mise à niveau des quartiers résidentiels dans la plupart des arrondissements s'est améliorée. Du moins, une certaine mouvance des quartiers anciens s'observe et donne à penser que la notion d'ancienneté urbaine a fluctué, car certains secteurs de recensement ont disparu du palmarès des quartiers vétustes.

Le gouvernement est d'avis que le PMAD peut contribuer à la réhabilitation et au redéveloppement de ces quartiers en mettant en valeur les éléments patrimoniaux qui les caractérisent et en profitant de la présence d'équipements culturels ou collectifs de toutes sortes dans un objectif de dynamisation.

L'orientation et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient l'orientation et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

4. **Réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie, de l'habitat, des équipements et des services collectifs ainsi que du patrimoine urbain et architectural.**

Attentes

- 4.1 Instaurer des mesures visant à assurer la réhabilitation et le redéveloppement des centres urbains et des quartiers anciens en tenant compte de :
 - la présence d'équipements culturels;
 - la présence et la capacité des équipements collectifs existants, incluant les parcs de quartiers et les infrastructures;
 - la présence ou la possibilité d'implanter un service de transport en commun;
 - la réduction des conflits d'usage ainsi que des nuisances liées à la circulation en termes de bruit et de qualité de l'air.
- 4.2 Dans les quartiers anciens, reconnaître, protéger et mettre en valeur les secteurs, ensembles ou biens patrimoniaux, qu'ils soient bâtis, naturels ou paysagers, en tenant compte de :
 - la concentration de monuments historiques cités, reconnus ou classés;
 - le caractère architectural unique des bâtiments à l'intérieur d'un secteur;
 - l'unité d'ensemble produite par le regroupement de bâtiments, d'usages, d'équipements et d'espaces verts ou naturels, la présence de certains types de bâtiment à caractère patrimonial (églises, institutions conventuelles ou éducatives, administratives ou communautaires).
- 4.3 Favoriser l'augmentation des parcs de quartier et des espaces verts, tant en termes de nombre que de superficie.
- 4.4 Favoriser le maintien de logements abordables dans les projets de revitalisation des quartiers anciens, incluant des possibilités d'accès à la propriété pour des ménages à revenu modeste.

4. Un renforcement des pôles économiques et de la compétitivité de la métropole sur le plan international

La problématique d'aménagement

Malgré l'absence d'une planification métropolitaine à cet effet depuis l'adoption du Cadre d'aménagement en 2001, les pôles économiques de rayonnement international qui y figuraient ont renforcé leur position au chapitre de l'emploi à l'échelle de la CMM, voyant leur concentration passer de 34 à 37 % entre 1999 et 2006. Cette prestation vient non seulement reconnaître que l'existence des pôles économiques est une réalité de la région métropolitaine, mais que le développement économique métropolitain s'appuie toujours sur l'existence de ces mêmes pôles. Il y a donc lieu de poursuivre cet état de fait par une reconnaissance plus formelle en termes d'aménagement.

Le gouvernement considère toujours que le renforcement de pôles économiques de rayonnement international contribue au rayonnement de la région métropolitaine et du Québec dans son ensemble au-delà des frontières. La consolidation et l'amélioration de la capacité d'attraction de ces pôles économiques reposent, entre autres facteurs, sur leur accessibilité à la main-d'œuvre, notamment par une desserte en transport collectif et autres modes alternatifs à l'auto solo. Cela permet aussi d'atténuer la congestion routière et ses impacts sur le transport des marchandises. Ce sont là des occasions à saisir et, à ce chapitre, le PMAD de la CMM constitue encore un vecteur de canalisation des efforts et des énergies de planification pour structurer la forme urbaine générale de la région métropolitaine et contribuer par ricochet à son développement économique.

L'orientation et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient l'orientation et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

5. Soutenir le développement économique de la région métropolitaine de Montréal en contribuant, en priorité, au renforcement des zones où se concentrent déjà les activités économiques et institutionnelles de rayonnement international.

Attentes

- 5.1 Reconnaître et consolider les principales zones d'activité où se concentrent déjà les activités économiques et institutionnelles de rayonnement international dont elle entend consolider le développement en priorité.

Dans le but de renforcer cette attente, la CMM pourrait également demander aux MRC d'effectuer une hiérarchisation des zones d'activité sur son territoire en complémentarité avec les principales zones d'activité économique de rayonnement international.

- 5.2 Favoriser une diversité et une compatibilité des usages dans les zones d'activité économique, en y intégrant la présence de secteurs résidentiels à proximité des infrastructures majeures de transport en commun.
- 5.3 Intégrer les objectifs d'augmentation d'utilisation du transport en commun et des modes alternatifs à l'auto solo dans la planification et la desserte des zones d'activité économique sur son territoire.

5. Une planification des équipements publics et des infrastructures de transport visant la consolidation des zones urbaines existantes et des pôles économiques de rayonnement international ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre

La problématique d'aménagement

Transport des personnes

Selon les données de l'Enquête origine-destination 2008, de 2003 à 2008, on observe une augmentation du nombre de déplacements effectués en transport en commun sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal de 15 %. Bien que l'usage de l'auto ait connu au cours de la même période une légère diminution de l'ordre de 1 %, on note un accroissement de 6 % du nombre de déplacements en auto en provenance des couronnes nord et sud.¹

La propension des jeunes ménages à vouloir s'éloigner du centre de l'agglomération, la progression continue du taux de motorisation des ménages, le coût des logements sur l'île de Montréal, combinés aux possibilités offertes par les réseaux de transport, contribuent en grande partie à cette situation.

Par ailleurs, les données des recensements de 2001 et 2006 montrent que le nombre des navetteurs de la région travaillant sur l'île de Montréal a diminué au profit des quatre autres secteurs géographiques de la région métropolitaine, passant de 70,4 % en 2001 à 67,9 % en 2006. Il en résulte une déconcentration progressive des emplois vers les couronnes, et ce, même si le centre-ville de Montréal a maintenu sa position de pôle d'emploi principal pour cette même période.

Du côté des banlieues, le navettage interne a augmenté de façon importante entre 2001 et 2006, pendant que les agglomérations de Laval et Longueuil ont accru leur attractivité vis-à-vis des navetteurs demeurant dans les couronnes. À ce chapitre, le nombre total des navetteurs qui travaillent et vivent dans la couronne nord a fait un bond de 21 %; celui dans la couronne sud a enregistré un accroissement de 13,8 %; alors que sur l'île de Montréal, ce nombre a connu une faible augmentation de 1,4 %. De plus, la RMM attire de plus en plus de travailleurs des municipalités limitrophes.

En résumé, ces données permettent de constater un certain gain dans la part modale du transport collectif, mais aussi une persistance de la motorisation, notamment en périphérie où il est difficile de concurrencer l'auto solo. À cet égard, le phénomène du navettage interne aux banlieues joue en faveur de ce mode et est difficile à contrer par une simple offre de transport collectif. Les politiques d'aménagement du territoire et

¹ AMT, Enquête origine-destination 2008, Constat sur la mobilité des personnes dans la grande région de Montréal, Faits saillants.

de l'urbanisme devront être mises à contribution. Dans un objectif de réduction des émissions de GES et de lutte aux changements climatiques, il y a lieu de mettre davantage l'accent sur un arrimage de la planification de l'urbanisation, fondée sur une densification de l'espace résidentiel et une diversification des usages, et de celle du transport, principalement du transport collectif et alternatif à l'automobile.

Transport des marchandises

La région métropolitaine de Montréal possède un patrimoine considérable en matière de transport des marchandises, ce qui lui permet de jouer un rôle de plaque tournante à l'échelle continentale. La présence d'un port dynamique, de réseaux ferroviaires et autoroutiers denses ainsi que de plusieurs aéroports positionne favorablement la région, qui doit néanmoins faire face à une concurrence accrue des ports de la côte est américaine ainsi qu'à l'intégration croissante des activités de logistique.

Pour des raisons historiques, la plupart des infrastructures névralgiques au transport des marchandises sont localisées au cœur des milieux urbains. Elles s'avèrent par conséquent vulnérables à des problèmes de cohabitation, de congestion ou de concurrence entre différents usagers.

La planification à l'échelle métropolitaine des infrastructures et réseaux essentiels à la compétitivité et à l'efficacité du transport des marchandises s'avère un enjeu de taille. L'optimisation de l'utilisation des réseaux ferroviaires à des fins de transport des passagers et des marchandises, leur intégration à la trame urbaine existante ou en développement, ainsi que la protection de leur potentiel de développement futur font partie des enjeux à considérer.

L'orientation et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient l'orientation et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

6. Favoriser la réalisation d'une forme urbaine visant :
 - en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun et des modes non motorisés de même qu'une réduction de l'utilisation de l'automobile;
 - en matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau et des équipements stratégiques de transport et le renforcement de la région de Montréal en tant que pôle continental du transport des marchandises;
 - en ce qui a trait à la desserte des zones d'activité économique majeures, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.

Attentes

- 6.1 Déterminer un réseau artériel métropolitain en appui au réseau routier se trouvant sous la responsabilité du MTQ.

La CMM pourrait également demander aux MRC d'effectuer une hiérarchisation du réseau routier régional et local existant et projeté en appui au réseau artériel métropolitain et permettant d'effectuer des choix d'aménagement arrimés à la fonctionnalité des infrastructures routières.

- 6.2 Prévoir l'intégration de mesures visant :

- la réduction globale de l'usage de l'automobile et des distances parcourues;
- l'augmentation de la part modale en transport en commun, des modes alternatifs à l'auto solo, des modes de transport actifs en favorisant par exemple la perméabilité urbaine (décloisonnement des espaces et interconnexion des cheminements);
- la réduction des nuisances causées par la circulation routière aux abords des réseaux supérieur et métropolitain;
- l'optimisation du transport des marchandises.

- 6.3 Intégrer les critères proposés par le MTQ en ce qui a trait à la gestion des accès et de l'urbanisation en bordure des axes routiers majeurs afin de protéger leur fonctionnalité et d'améliorer la sécurité routière.

- 6.4 Adopter des mesures d'urbanisation afin d'accorder la priorité au développement ou au redéveloppement urbain (résidentiel, commercial, industriel et institutionnel) arrimé aux infrastructures métropolitaines de transport collectif, et inciter l'utilisation de ces infrastructures comme leviers principaux du développement urbain métropolitain et local.

- 6.5 Déterminer un réseau de camionnage métropolitain, complémentaire au réseau de camionnage établi par le MTQ et en lien avec des réalités ou choix d'aménagement entraînant de la circulation lourde.

- 6.6 Instaurer des objectifs et des critères d'aménagement en matière de sécurité dans la planification du transport terrestre.

6. La mise en valeur des activités agricoles

La problématique d'aménagement

En matière agricole, la décennie a été caractérisée par plusieurs changements qui ont conduit graduellement le gouvernement à mener, avec les principaux acteurs concernés, une importante réflexion sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois. La protection du territoire et des activités agricoles, l'importance des pressions de l'urbanisation dans le territoire des communautés métropolitaines et le développement des activités agricoles font partie de cette réflexion. Le gouvernement a d'ailleurs indiqué son intention de doter le Québec d'une politique bioalimentaire tenant compte des attentes du milieu et de rendre public prochainement un Livre vert relatif à cette politique.

Selon les données de la CPTAQ, la zone agricole décrétée couvrait, au 31 mars 2010, 220 520 hectares et occupait 58 % du territoire de la CMM. En 2006, Statistique Canada recensait 2 009 entreprises agricoles qui procuraient 5 900 emplois directs. L'agriculture assure des revenus annuels de l'ordre de 482 millions de dollars et représente une valeur en capital de près de 2 milliards de dollars. Cette activité a de plus des effets d'entraînement directs et indirects sur l'économie, le secteur bioalimentaire procurant 193 400 emplois sur le territoire métropolitain.

Pour le même territoire, les données de Statistique Canada démontrent que le nombre de fermes et la superficie totale des terres en culture tendent à diminuer. Ainsi, entre 2001 et 2006, 127 fermes ont disparu et 7 300 hectares ont cessé d'être cultivés, soit des diminutions respectives de 6 % et de 6,1 %. La superficie moyenne des entreprises a également légèrement diminué pour l'ensemble du territoire.

En 2006, les entreprises agricoles de la CMM occupaient une superficie moyenne de 67,1 hectares, comparativement à 69,4 hectares en 2001, soit une superficie moyenne inférieure à la moyenne québécoise qui est de 106 hectares. Ces données sont toutefois tributaires du type de production, les exploitations animales et les grandes cultures nécessitant de plus grandes étendues que des entreprises serricoles ou maraîchères qui sont nombreuses sur le territoire métropolitain. Par ailleurs, la proportion de la zone agricole occupée par des entreprises agricoles a globalement diminué de 2 %.

À la suite de l'examen de ces données, on peut conclure que les entreprises agricoles sont dans une situation encore relativement bonne, mais néanmoins fragile. Les pressions de développement urbain et la compétition que les entreprises agricoles doivent livrer aux autres usages sont susceptibles d'expliquer la diminution de superficie des terres en culture et de la proportion de la zone agricole occupée par des entreprises agricoles. Cette situation est préoccupante en raison des nombreux avantages dont disposent les entreprises agricoles de la CMM comparativement à l'ensemble du Québec (très bons sols, conditions climatiques avantageuses, proximité d'un marché regroupant la moitié de la population québécoise, etc.).

Au même titre que les demandes d'exclusion de la zone agricole, la présence de friches récentes en zone agricole témoignent de fortes pressions de développement autre qu'agricole dans certains secteurs.

Parallèlement à ces phénomènes, le morcellement foncier en zone agricole s'avère aussi un enjeu pour certaines municipalités qui souhaitent aujourd'hui remembrer ces terres afin de les remettre en culture. Sur le territoire de la CMM, six municipalités ont adopté des mesures afin de favoriser le remembrement de ces terres et leur remise en valeur agricole. Le phénomène est aussi observable dans plusieurs autres municipalités.

La loi accorde à la CMM la responsabilité de mettre en valeur les activités agricoles et celle de délimiter un périmètre d'urbanisation métropolitain. Le gouvernement considère que la mise en valeur du territoire agricole sera grandement influencée par le périmètre métropolitain qui délimitera les parties de l'espace métropolitain où des vocations agricole et urbaine seront planifiées. En ce sens, le PMAD devra être en mesure d'assurer un contrôle restrictif de l'expansion urbaine en zone agricole, de favoriser l'exploitation du potentiel agricole et d'assurer la protection des milieux naturels dans ses objectifs de mise en valeur.

L'orientation et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient l'orientation et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

7. Favoriser la mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement.

Attentes

- 7.1 Maintenir l'intégrité de la zone agricole en y exerçant un contrôle restrictif de l'urbanisation et des pressions de développement.
- 7.2 Inscrire des mesures visant à favoriser le développement et la mise en valeur des activités agricoles et agroalimentaires du territoire métropolitain.

À cet égard, le PMAD pourrait :

- instaurer des mesures favorisant le remembrement des terres;
 - proposer des mesures favorisant le développement d'entreprises agricoles ou la mise en valeur de terres sous-utilisées en zone agricole;
 - favoriser la diversification de l'agriculture et le développement de projets agricoles périurbains.
- 7.3 Protéger et mettre en valeur les milieux naturels de la zone agricole dans le respect de la biodiversité et des potentiels de services écologiques de ces espaces.

- 7.4 Reconnaître, mettre en valeur et protéger les éléments patrimoniaux situés en zone agricole, notamment les paysages et les milieux traditionnels représentatifs du milieu agricole métropolitain ou qui lui sont exclusifs (exploitations animales, érablières, vergers, productions fruitières et maraîchères, bâtiments agricoles de qualité architecturale, etc.)

7. La protection et la mise en valeur des milieux naturels, de la biodiversité, du patrimoine et des paysages

La problématique d'aménagement

Le couvert forestier

Au total, 21 125 hectares de forêts ont disparu entre 1986 et 2001 sur le territoire de la CMM. Ainsi, le couvert forestier (73 727 ha en 2009) ne représente que 19 % du territoire terrestre (383 850 ha en 2009). Il est généralement reconnu que lorsque ce taux passe sous le seuil des 50 %, la perte et la fragmentation de l'habitat de plusieurs espèces fauniques et floristiques peuvent être observées. Lorsque ce taux passe sous la barre des 30 %, la biodiversité subit des pertes significatives. Puisque le couvert forestier ne représente que 19 % du territoire, la protection et la mise en valeur de ces forêts deviennent un enjeu primordial.

Depuis 1994, on estime que la perte du couvert forestier dans le territoire de la CMM s'est effectuée à raison d'environ 1 000 hectares en moyenne par année. À ce rythme, le couvert forestier de la région métropolitaine de Montréal pourrait disparaître d'ici 73 ans. Les forêts situées en milieu urbanisé ne profitant d'aucune mesure de protection risqueront de disparaître plus rapidement au profit de l'urbanisation.

Les aires protégées

Les aires protégées représentent 9,6 % du territoire de la CMM, soit une superficie d'environ 42 000 hectares. Toutefois, de ce total, seulement un peu plus de 9 000 hectares, soit 2,4 % du territoire, sont situés en milieu terrestre. Étant donné que le gouvernement du Québec s'est fixé un objectif de 12 % d'aires protégées d'ici 2015, conformément aux attentes découlant du Sommet de la Terre à Rio en 1992, l'accroissement de ces superficies, surtout en milieu terrestre, est essentiel.

Les milieux humides

Bien que les milieux humides revêtent une importance particulière, notamment en matière de biodiversité et de gestion de l'eau, ils ne cessent de se détériorer ou ont carrément disparu au profit de l'urbanisation, phénomène qui s'est accentué entre 2004 et 2010. Cette situation a favorisé la réalisation de plans locaux de conservation des milieux naturels pour certaines municipalités de la Montérégie, des Laurentides et de Lanaudière. Il serait d'ailleurs souhaitable de favoriser l'élaboration de tels plans, tant au niveau local que régional.

En conclusion, tous ces constats traduisent une préoccupation quant à l'avenir de la biodiversité et de la protection des milieux naturels, fauniques et floristiques sur le territoire de la CMM. Les milieux naturels contribuent notamment à assurer une meilleure qualité de vie aux citoyens ainsi que le maintien de la biodiversité et à limiter l'augmentation des émissions de GES. De plus, ils rendent de nombreux services écologiques indispensables. Afin de contrer les pertes observées, leur protection ainsi

que des projets de restauration doivent faire partie intégrante de la planification du développement urbain sur l'ensemble du territoire. Pour ce faire, le gouvernement considère que le PMAD représente l'outil de planification tout indiqué.

L'accès aux berges et aux rives des plans d'eau

La très grande majorité des berges et des rives de la région métropolitaine sont privées, de sorte que la population ne peut y avoir accès facilement. Entre 2002 et 2010, 57 km de rives ont été restaurés et mis en valeur, dont 21 km le long du fleuve Saint-Laurent, afin d'en favoriser l'accès public. Sur un total de 1 800 km de berges dans la région métropolitaine, près de 200 km de berges publiques restent à être protégées. Le PMAD peut contribuer à la protection et la mise en valeur de l'ensemble des rives du territoire métropolitain.

Patrimoine et paysages

En 2001, on comptait 185 biens immobiliers protégés par le gouvernement du Québec en vertu de la Loi sur les biens culturels sur le territoire de la CMM, dont trois arrondissements historiques ou naturels. Depuis ce temps, 15 biens immobiliers protégés se sont ajoutés, dont 9 sont des monuments historiques situés sur le territoire de la Ville de Montréal. S'ajoute à ces biens, l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal, créé en mars 2005 par l'adoption d'un décret gouvernemental en vertu de la Loi sur les biens culturels. Par ailleurs, comme l'indiquait le Cadre d'aménagement 2001-2021, les montagnes et les bassins du territoire offrent des paysages uniques et constituent un attrait majeur de son patrimoine. Cependant, le patrimoine métropolitain pas plus que les paysages n'ont fait l'objet d'une vision d'ensemble jusqu'à maintenant, ce que le PMAD permettra de réaliser.

L'orientation et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient l'orientation et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

8. **Protéger et mettre en valeur les milieux naturels, les espèces fauniques, et floristiques ainsi que leurs habitats, les plans d'eau, la biodiversité, les paysages ainsi que les éléments patrimoniaux du territoire.**

Attentes

- 8.1 Instaurer des mesures de protection et de mise en valeur des territoires naturels d'intérêt, qu'ils soient terrestres, humides, riverains ou aquatiques, et contribuer au rétablissement d'écosystèmes viables afin de maintenir les potentiels de services écologiques de ces milieux.
- 8.2 Reconnaître les paysages naturels et culturels de la région métropolitaine et inscrire des mesures contribuant à leur protection et à leur mise en valeur.
- 8.3 Contribuer à prévenir l'érosion des sols et à freiner la détérioration de la qualité des cours d'eau, notamment par des mesures permettant de maintenir et d'améliorer le couvert végétal et d'assurer la protection des rives.
- 8.4 Contribuer à la protection et au maintien des principaux lieux de mémoire naturels et bâtis qui ont marqué l'histoire et le développement du territoire de la région métropolitaine.
- 8.5 Prévoir des mesures de protection du paysage des Montérégiennes.
- 8.6 Contribuer à la protection, à la mise en valeur et à la conservation des boisés et des zones de forêt d'intérêt métropolitain ainsi que ceux qui jouent le rôle de corridor écologique.

8. La prise en compte des risques de sinistre

La problématique d'aménagement

Plusieurs situations problématiques peuvent engendrer des sinistres dans la RMRM, tels les inondations, les glissements de terrain ou encore les catastrophes ou contraintes d'origine anthropique.

Le territoire de la CMM n'est pas à l'abri des risques de sinistre d'origine naturelle ou technologique. Les inondations causées par les crues des Grands Lacs et de la rivière des Outaouais sont notoires. On connaît également les effets des redoux d'hiver sur la rivière Châteauguay, de même que les inondations annuelles de la rivière Richelieu.

La présence de nombreux plans d'eau, la concentration d'activités industrielles et la gestion des matières résiduelles engendrent certains risques qui peuvent dégénérer en sinistres et prendre des proportions inattendues. Regroupant des activités diverses et 48,5 % de la population du Québec, la région métropolitaine concentre par le fait même plus de risques de sinistres que les autres régions du Québec.

Tous les intervenants reconnaissent que l'aménagement du territoire a un impact indéniable sur la sécurité des personnes et la sauvegarde des biens, tant au niveau local (aménagements de quartiers sécuritaires), régional (localisation des risques anthropiques), qu'au niveau national (bassins versants). Par conséquent, tous les instruments façonnant l'aménagement du territoire à leur échelle respective (réglementations et plans d'urbanisme, schémas d'aménagement, plans métropolitains d'aménagement et de développement) doivent comporter des orientations, objectifs et critères assurant la santé, le bien-être et la sécurité de la population ainsi que la protection des biens.

L'orientation et les attentes gouvernementales

Dans cette optique, le gouvernement retient l'orientation et les attentes suivantes en matière d'aménagement pour le territoire de la CMM.

Orientation

9. **Contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la pérennité des investissements par la prise en compte des risques de sinistres naturels et anthropiques.**

Attentes

- 9.1 Délimiter toute zone de contrainte naturelle ou anthropique qui chevauche le territoire d'au moins deux MRC.

À cet égard, la CMM devra prendre en compte :

- les zones d'inondations à l'eau claire et par embâcle;

- les sources de risque anthropique (immeubles, ouvrages, activités, équipements et infrastructures de transport ferroviaire, maritime, aérien et routier).
- 9.2 Pour les secteurs visés, intégrer la cartographie officielle des zones inondables ainsi que les cotes de crues établies dans le cadre du Programme de détermination des cotes de crues du Centre d'expertise hydrique du Québec.
- 9.3 Prévoir des mesures en vue de s'assurer que les MRC :
- adoptent pour l'ensemble des zones à risque d'inondation visées (réurrence 0-20 ans et 20-100 ans), un cadre normatif d'un minimum équivalant aux dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables de 2005;
 - prévoient un encadrement normatif en matière de zones tampons ou autres mesures, de manière à éviter que de nouvelles sources (immeubles, ouvrages, activités, équipements et infrastructures de transport ferroviaire, maritime, aérien et routier) présentant des risques ne s'implantent à proximité d'usages sensibles (résidentiels, institutionnels, récréatifs) et, à l'inverse, que ces usages sensibles ne se rapprochent pas des sources de contrainte existantes et projetées.

9. L'harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans un esprit de réciprocité et d'alliance stratégique

La problématique d'aménagement

Pendant que le territoire de la CMM devrait voir sa population croître de près de 712 000 personnes entre 2006 et 2031, selon les données de projection de l'ISQ, la population des cinq régions administratives auxquelles touche le territoire de la CMM (Montréal, Laval, Lanaudière, Laurentides, Montérégie) augmentera de quelque 971 000 personnes. En part relative, cela se traduit par une croissance d'environ 20 % pour la CMM et de 21,2 % pour l'ensemble des cinq régions.

Le résultat de cette croissance de population aura pour effet de modifier le poids démographique de la CMM par rapport aux cinq régions administratives qu'elle recoupe de même que le poids de ces cinq mêmes régions dans l'ensemble du Québec. En 2006, les cinq régions visées représentaient 60 % de la population québécoise; en 2031, si les projections de l'ISQ se concrétisent, leur poids démographique passera à 63 %. Or, durant la même période, le poids de la CMM dans l'ensemble des cinq régions administratives passera de 78 à 77 %.

Concrètement, cela signifie que si les cinq régions administratives visées doivent leur croissance avant tout à celle que connaîtra la région métropolitaine, les trois régions partiellement comprises dans la CMM (Lanaudière, Laurentides et Montérégie) attireront proportionnellement plus de personnes dans leur partie située à l'extérieur de la CMM. Les projections de l'ISQ par municipalité pour la période 2009-2019 attestent en effet cette hypothèse : alors que la croissance de la CMM sera de 8,8 % entre 2009 et 2019, celle des MRC entourant la CMM, incluant les portions des MRC partiellement comprises dans la CMM, sera de près de 12 %. Tout indique que, globalement, une partie importante de cette croissance se fera dans les grandes agglomérations que sont, sur la Rive-Nord, Saint-Jérôme et Joliette, et, sur la Rive-Sud, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield.

Le gouvernement considère que l'occupation du territoire et l'aménagement qui doit précéder doivent se faire de façon durable afin d'en pérenniser les ressources. À cette fin, il considère que le contrôle de l'urbanisation qu'il entend exiger de la part de la CMM doit se traduire par des gestes complémentaires de même nature dans un souci d'alliance stratégique et durable. Dans cette optique, tout en réaffirmant le bien-fondé de la dixième orientation et des attentes qui en découlaient inscrites dans le Cadre d'aménagement, il estime qu'il y a lieu d'en préciser la formulation afin de lui conférer une portée pratique plus évidente.

La présente orientation et les attentes qui la complètent s’adressent spécifiquement aux MRC périmétropolitaines suivantes :

- sur la Rive-Nord :
 - Deux-Montagnes (partie hors-CMM);
 - Argenteuil;
 - La Rivière-du-Nord;
 - Montcalm;
 - L’Assomption (partie hors-CMM);
 - Joliette;
 - D’Autray;

- Sur la Rive-Sud :
 - Vaudreuil-Soulanges (partie hors-CMM);
 - Beauharnois-Salaberry (partie hors-CMM);
 - Les Jardins-de-Napierville;
 - Le Haut-Richelieu;
 - Rouville (partie hors-CMM);
 - Les Maskoutains;
 - La Vallée-du-Richelieu (partie hors-CMM);
 - Pierre-De Saurel.

Le gouvernement demande aux MRC visées de prendre en compte l’orientation et les attentes suivantes dans le cadre de la planification de leur territoire, que ce soit au cours de la révision ou de la modification de leur schéma d’aménagement et de développement, de même qu’au moment de l’adoption de tout règlement de contrôle intérimaire ou de tout règlement modifiant ce dernier.

Les orientations et les attentes gouvernementales

Orientation

10. Dans une optique de complémentarité des planifications métropolitaine et périmétropolitaine, consolider le développement dans le principal pôle de services et d’équipements localisé sur le territoire de chacune des MRC périmétropolitaines.⁽¹⁾

Attentes

- 10.1 Consolider et réutiliser le tissu urbain existant en favorisant :
- l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs existants, principalement en termes d'alimentation en eau et en matière de transport en commun;
 - le redéveloppement et la requalification des terrains;
 - l'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation du sol en fonction des caractéristiques du milieu.
- 10.2 Orienter le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en accordant la priorité à celui du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées.
- 10.3 À l'intérieur des aires d'affectation inscrites au schéma comprises dans le principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées, prévoir des mesures d'urbanisation qui assurent l'utilisation durable et continue du sol et la diversité des usages.
- 10.4 À l'extérieur du territoire du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées, orienter en priorité le développement urbain et consolider le tissu urbain existant dans les secteurs desservis en infrastructures d'alimentation en eau potable et par les réseaux de transport en commun.

¹ Il reviendra aux MRC visées de déterminer le pôle de services et d'équipements qu'elles entendent privilégier et consolider. Le gouvernement s'attend à ce que les pôles de services retenus soient centraux dans le territoire de la MRC, concentrent une population de forte taille par rapport à

l'ensemble de la MRC et regroupent déjà des équipements et des services régionaux existants à compter de l'entrée en vigueur du présent document d'orientations et d'attentes.



**Affaires municipales,
Régions et Occupation
du territoire**

Québec