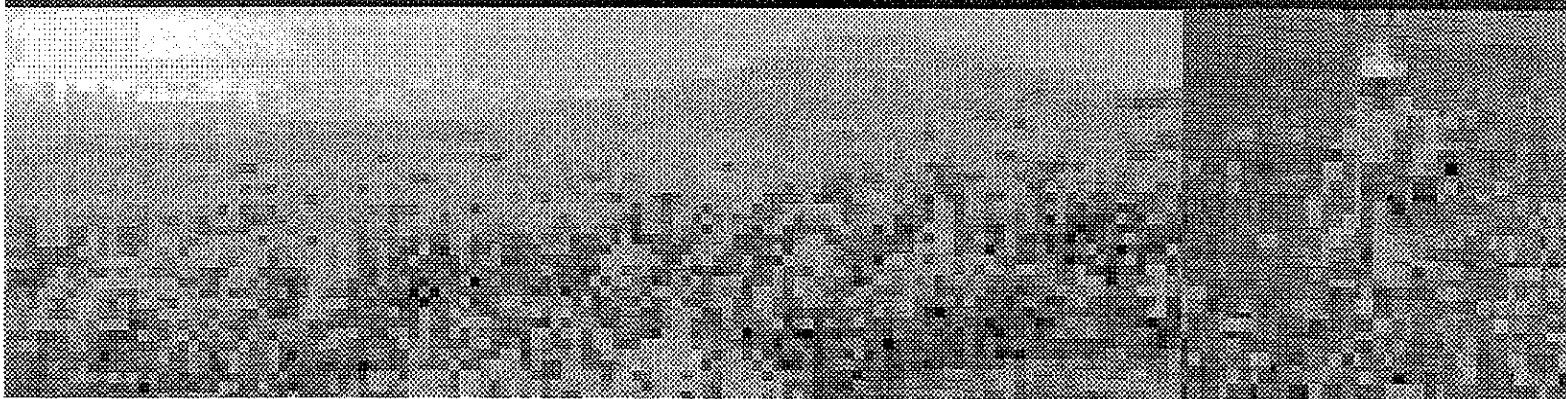


TROISIÈME PARTIE

**L'ÉNONCÉ DE VISION GOUVERNEMENTALE
EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT
ET LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE**



**POUR UNE MÉTROPOLÉ SOLIDAIRE,
ATTRAYANTE, COMPÉTITIVE ET VIABLE**

À quoi l'agglomération de Montréal ressemblera-t-elle en 2021? Quelle sera la qualité de vie de ses habitants? Aurons-nous atteint les objectifs de réduction des GES? La mobilité des personnes et des marchandises sera-t-elle assurée convenablement? La pérennité du territoire agricole aura-t-elle été assurée? La qualité de l'aménagement de l'agglomération sera-t-elle un facteur favorisant le développement économique? Voilà autant de questions soulevées par le Cadre d'aménagement.

Comme il a été mentionné dans la partie précédente, l'absence d'une vision métropolitaine en matière d'aménagement a contribué à la dispersion de la population sur le territoire⁵⁸, entraînant du même coup une surconsommation des sols, la destruction d'une part importante de la zone agricole et des coûts publics en matière d'infrastructures et de services publics. Il en est résulté également une croissance phénoménale du nombre d'automobiles sur les routes et la congestion de tous les ponts vers l'île de Montréal. L'accentuation du transport dans la région se traduit par l'émission quotidienne de près de 33 000 tonnes d'équivalent CO₂ en gaz à effet de serre⁵⁹, qui menace la qualité de l'air et la santé publique.

À QUOI L'AGGLOMÉRATION
DE MONTRÉAL
RESSEMBLERA-T-ELLE
EN 2021?
QUELLE SERA LA QUALITÉ
DE L'AIR RESPIRÉ
PAR SES HABITANTS?
QUELLE SERA LA QUALITÉ
DE VIE DES QUARTIERS?

Ces tendances s'affirment alors que le gouvernement québécois a pourtant adhéré aux grands objectifs de Kyoto, établis en 1997, et en particulier à l'objectif canadien, soit la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 6 % par rapport à leur niveau de 1990. Un changement de cap s'impose⁶⁰.

Le Cadre d'aménagement abonde dans le même sens que le Plan d'action québécois sur les changements climatiques, lequel évoque avec pertinence les avantages d'un contrôle plus minutieux de l'expansion urbaine et une réduction de l'utilisation de l'automobile :

« [...] Que voulons-nous faire de nos villes et de nos campagnes? Quelles sont nos priorités?

« Les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain, à réduire l'usage et la place des voitures dans les centres-villes, à respirer un air plus sain, à diminuer le bruit, à utiliser des moyens de transport urbain qui favorisent l'activité physique, à raccourcir notre temps de transport, à reverdir et ombrager les villes, à maintenir le même confort dans nos immeubles avec moins d'énergie, à améliorer l'attrait des transports publics, à rappro-

cher les gens, à renouer avec la conscience collective et à favoriser la mixité des cultures et des usages sont nombreux et ils s'accompagnent de gains environnementaux, de gains en santé et de gains économiques⁶¹. »

⁵⁸ Il est en général admis que le développement urbain des grandes villes dans la seconde moitié du 20^e siècle s'est orienté en fonction de la présence et de l'utilisation de l'automobile (modèle COD ou *Car Oriented Development*). Avec l'émergence de ces divers problèmes, le développement urbain doit maintenant s'orienter vers une utilisation systématique des réseaux de transport en commun et une densification du tissu urbain, modèle que les Américains ont baptisé du diminutif de TOD (*Transit Oriented Development*) que l'on pourrait appeler en français « aménagement superposé au transport en commun », donc calqué sur le tracé des modes lourds de transport public. Dans ce modèle de développement, le transport en commun constitue ni plus ni moins le squelette de la forme urbaine.

⁵⁹ Estimation calculée en fonction de la part actuelle d'émissions attribuable au transport dans la RMRM, qui serait de 12 millions de tonnes (équivalent CO₂), chiffre qui demeure lui-même estimatif.

⁶⁰ Un rapport du Groupe scientifique international sur les changements climatiques soutient que le réchauffement de la planète au cours du 21^e siècle pourrait être pire que les scénarios les plus pessimistes avancés jusqu'à présent (cité par L.G. Francoeur dans *Le Devoir*, 27 octobre 2000).

⁶¹ Gouvernement du Québec, *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*, p. 20.

UN ÉNONCÉ DE VISION POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le gouvernement retient l'énoncé de vision qui suit pour l'aménagement durable et cohérent de la région métropolitaine. Cet énoncé constitue la pierre angulaire sur laquelle les orientations viendront prendre appui. Par sa teneur et sa portée, il pourra également inspirer la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'élaboration de son propre énoncé de vision stratégique tel que le prévoit l'article 127 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*.

Optimiste et inspirée, cette vision se projette à l'horizon de l'année 2021, après plusieurs années disciplinées en matière de développement et d'aménagement du territoire.

Structurée selon les grandes missions poursuivies par l'État québécois, cette vision fait le pari, pour l'avenir de la région métropolitaine de Montréal, d'une plus grande prospérité et d'une meilleure qualité de vie, individuelle et collective.

Placée sous le signe du développement durable, cette vision mise à la fois sur la diversité biologique et l'utilisation rationnelle des ressources, et sur une éthique sociale dans l'utilisation de ces ressources, tant entre les générations qu'entre les différents groupes de la société.

Quatre mots, enfin, illustrent avec force l'essentiel de cette vision : **solidarité, attractivité, compétitivité et viabilité**.

MISSION SOCIALE

En 2021... la prospérité de l'économie de l'agglomération montréalaise rendra possible un partage régional de la richesse au nom de la solidarité sociale. La préoccupation pour la gestion de la croissance restera associée à un souci d'équité sociale pour les communautés présentes et futures. Le véritable coût environnemental et social de la croissance sera ainsi payé par ceux et celles qui profitent des bénéfices de cette croissance.

Les quartiers anciens ou vétustes de l'agglomération constitueront alors des éléments importants de l'identité de la région montréalaise. Réhabilités dans le respect de la mémoire des lieux, ces quartiers bénéficieront d'une grande qualité de vie urbaine.

Globalement, l'espace montréalais sera caractérisé par une grande mixité des populations qui y habiteront. L'agglomération sera ainsi constituée de nombreuses communautés présentant des profils diversifiés. Chacune offrira une variété d'habitats, chacune affichera une personnalité propre. Ces voisinages seront denses et se démarqueront les uns des autres. Des espaces publics auront partout été aménagés afin de permettre et d'encourager des échanges civiques à tous les points de vue enrichissants.

L'organisation des soins de santé sera adaptée aux besoins particuliers d'une population vieillissante dans un souci d'accessibilité et d'équité tout en tenant compte de la vocation singulière de la métropole. Les services de soins de santé de première ligne seront ainsi à proximité des clientèles, alors que les services et équipements spécialisés, à la fine pointe des nouvelles technologies et de portée métropolitaine, demeureront nombreux et accessibles au centre de l'agglomération. Cette spécialisation du centre de l'agglomération de la métropole, reconnue et encouragée, contribuera à l'autosuffisance du Québec en matière de soins de santé.

En même temps, le bien-être et l'épanouissement des enfants et des jeunes générations seront valorisés. Aussi bien au centre de l'agglomération que dans les quartiers périphériques, des initiatives publiques viseront à attirer et à servir les familles selon le choix du lieu de résidence de chacune.

MISSION ÉDUCATIVE ET CULTURELLE

En 2021... l'acquisition des savoirs et l'éducation, dans leur acception la plus large, seront des préoccupations pour chaque citoyen et citoyenne.

Sur l'ensemble du territoire métropolitain se déploiera un solide réseau d'écoles publiques primaires et secondaires conçu pour répondre aux besoins d'éducation des jeunes générations mais également pensé de façon à enrichir la dynamique locale communautaire. Le centre de l'agglomération continuera, de son côté, à regrouper la majorité des établissements d'enseignement supérieur et des centres de recherche, ce qui contribuera globalement à l'avantage compétitif de l'agglomération. La contribution des établissements d'enseignement supérieur au développement économique et culturel de la métropole sera reconnue et encouragée.

Devant l'étranger, la métropole continuera d'affirmer fièrement son statut de plus grande agglomération francophone des Amériques tout en tirant avantageusement profit de la cohabitation des deux peuples fondateurs, de son cosmopolitisme et du bilinguisme – voire du multiculturalisme – de sa population.

L'agglomération montréalaise sera reconnue dans le monde pour l'excellence de la créativité et de la vitalité de son milieu artistique. La ville de Montréal, plus particulièrement, demeurera le principal pôle culturel du Québec et son attraction, encouragée par les pouvoirs publics, rejaillira sur l'ensemble du Québec. Parallèlement, des services culturels de proximité, nombreux et diversifiés, seront offerts aux populations des couronnes.

L'agglomération montréalaise comptera plusieurs ensembles patrimoniaux et de nombreux attributs culturels admirablement conservés. La dimension culturelle de l'eau et de la nature sera préservée et mise en valeur. Ces attraits contribueront au potentiel touristique de la région.

La région métropolitaine de Montréal se distinguera par sa tolérance et son ouverture envers la diversité, aspect qui contribuera à sa cohésion civique à l'échelle de l'agglomération. Les gens de toutes origines se reconnaîtront comme citoyens et citoyennes d'une même agglomération. La contribution des nouveaux arrivants au développement social, culturel et économique de l'agglomération sera sollicitée et valorisée.

MISSION ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

En 2021... l'économie de l'agglomération montréalaise sera prospère, viable, compétitive, libre-échangiste et axée sur le savoir et l'innovation. Sa structure restera en même temps diversifiée. La filière industrielle, ayant par le passé fait la marque distinctive de la métropole, aura été préservée. Moteur économique du Québec, la métropole sera aussi, à l'heure de la mondialisation, sa fenêtre sur le monde, tournée vers les exportations et l'international.

Les municipalités de la région métropolitaine connaîtront alors un modèle viable de développement qui répondra aux besoins et aux aspirations de leurs habitants. La croissance aura, en effet, été gérée de façon à préserver un mode de vie prospère

et à accroître la qualité de vie des citoyens. L'agglomération offrira une variété de cadres de vie et de milieux d'emplois. L'énoncé de la vision, adopté vingt ans plus tôt, aura permis d'encadrer et d'établir des priorités concernant les nouveaux projets de développement mis de l'avant.

L'agglomération se sera développée en consolidant et en densifiant à l'intérieur du périmètre d'urbanisation une forme urbaine polycentrique. Le centre de l'agglomération continuera, dans ce contexte, de jouer un rôle important sur le plan de l'emploi. La concentration des grands équipements culturels et touristiques de même que ceux des réseaux de la santé et de l'éducation contribuera à la vigueur du centre de l'agglomération.

En même temps, d'autres pôles comme Anjou / Mercier, Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert, Saint-Laurent / Dorval, le centre de Laval et la Zone de commerce international de Mirabel exerceront un rôle important pour la définition de l'identité de la région. Les investissements publics seront concentrés dans les pôles d'emploi et de résidence historiques; ils émergeront de la région de façon à consolider la vocation de ces pôles. On y favorisera la réalisation de projets structurants. Cette stratégie, adoptée plusieurs années auparavant, se révélera à ses résultats comme particulièrement opportune pour avoir contribué à la compétitivité et la viabilité de l'agglomération.

La permanence de la base territoriale pour la pratique et le développement de l'agriculture aura été assurée. L'utilisation prioritaire du sol en zone agricole à des fins agricoles sera alors acquise. La zone agricole sera considérée comme une composante essentielle de l'écosystème urbain et comme partie intégrante du sentiment d'appartenance au territoire métropolitain. L'apport de l'activité agricole au dynamisme économique de la métropole sera reconnu. La cohabitation entre les utilisations agricoles et non agricoles en zone agricole ainsi que l'interface de la zone agricole et de la zone urbaine seront harmonieuses. L'empiètement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole auront été freinés. La spéculation foncière ne sera plus un obstacle au dynamisme agricole métropolitain, plusieurs terres agricoles ayant été remembrées et revitalisées. La production agroalimentaire métropolitaine sera alors reconnue et réputée pour sa qualité et sa compétitivité au plan économique.

Pour ses besoins récréatifs et pour son potentiel touristique, l'agglomération comptera sur un réseau de grands parcs régionaux que viendra compléter une réserve importante d'espaces verts situés au centre de l'agglomération. Au premier chef, le mont Royal sera mis en valeur et reconnu de tous les habitants de la région comme le lieu emblématique et patrimonial par excellence de la région métropolitaine. Les vues sur la montagne auront été protégées, ce qui embellira le paysage métropolitain.

Les berges, les îles et les plans d'eau du territoire métropolitain auront également été protégés et mis en valeur de même que les collines montréalaises. La région bénéficiera en outre d'une qualité de l'air et de l'eau exceptionnelle. Des milieux importants sur le plan de la diversité biologique auront été préservés, tandis que les efforts de réduction de la pollution industrielle attribuable aux émissions atmosphériques produiront leurs fruits.

Les investissements publics seront consentis en appui à une stratégie de croissance pour la région, stratégie inspirée des principes du développement durable et répondant à des choix en matière de planification. Le développement urbain sera d'abord axé sur l'existant : quartiers, bâtiments, pôles économiques, infrastructures, espaces vacants et sols décontaminés. L'agglomération montréalaise vivra, en somme, à l'ère du redéveloppement urbain.

Les biens et les personnes bénéficieront d'une mobilité accrue dans l'agglomération. Les centres manufacturiers, de distribution et d'emploi seront reliés aux réseaux de transport et de communication de façon planifiée et coordonnée ce qui contribuera à assurer leur rayonnement.

Les habitants de la région pourront faire leurs courses, se divertir et socialiser en se déplaçant aisément. La marche, l'usage de la bicyclette et du transport en commun seront des choix attrayants pour effectuer des déplacements dans le voisinage, se rendre vers les centres de services régionaux ou à l'extérieur de l'aire urbaine. L'agglomération sera reconnue pour sa faible dépendance envers l'automobile.

Sous l'angle de l'aménagement et du développement du territoire, l'action combinée des divers pouvoirs publics sera réputée avoir contribué, au fil des années, à resserrer de façon significative les effets de l'expansion urbaine. L'intervention des pouvoirs publics aura, à terme, favorisé la consoli-

dation des zones urbaines et des pôles économiques existants tout en assurant la protection de certains espaces (zone agricole; berges, îles et plans d'eau; espaces verts du centre; boisés en périphérie, plaines inondables).

Selon une tradition de gestion qui sera alors bien ancrée, la planification par les pouvoirs publics de l'utilisation des territoires non bâtis tiendra compte des milieux sensibles que sont l'eau, les sols et les milieux présentant un intérêt floristique, forestier ou faunique.

MISSION DE GOUVERNER ET DE JUSTICE

En 2021... les citoyens seront étroitement engagés dans la vie civique et les processus démocratiques. Tous auront l'impression de disposer de lieux et d'occasions pour se faire entendre et pour influencer sur la prise de décision. Le leadership politique et l'engagement communautaire seront reconnus comme des valeurs importantes pour le mieux-être collectif.

La sécurité personnelle sera assurée dans l'ensemble de la région métropolitaine de façon que les préjudices aux personnes, aux propriétés et aux biens soient réduits au minimum.

Le sentiment d'appartenance à l'agglomération montréalaise sera très fort et contribuera positivement au dynamisme de la région. Le problème de la fragmentation des territoires, des pouvoirs et des services aura été surmonté en respectant les impératifs d'une gestion métropolitaine efficace.

L'organisation politique et administrative de la région reposera sur le principe de la subsidiarité et placera au cœur de son fonctionnement des valeurs comme l'équité, le partenariat, la qualité de vie et le développement durable.

Une vision de l'avenir de la métropole, endossée par l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux et régulièrement mise à jour, assurera la cohérence des interventions gouvernementales sur le territoire métropolitain.

En 2021... la RMRM se placera donc en tête de file des grandes agglomérations métropolitaines sur le plan de sa prospérité et de sa qualité de vie exceptionnelle. Elle gagnera cette place enviée après avoir placé, 20 ans durant, le développement et l'aménagement de territoire sous le signe de la solidarité, de l'attractivité, de la compétitivité et de la viabilité.

Tel est, du moins, le pari que nous autorise cette vision de l'avenir de la région métropolitaine de Montréal...

LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Pour concrétiser cette vision d'aménagement du territoire et s'assurer d'un développement durable pour l'avenir, il faut une forme d'organisation sur laquelle le développement pourra prendre assise. Tablant sur les forces de la région, le concept d'organisation spatiale présenté ici est de nature à assurer la durabilité souhaitée au développement de la région au cours des prochaines décennies.

Le concept d'organisation spatiale se compose des principaux éléments structurants de la région métropolitaine de Montréal en ce qui concerne l'urbanisation, l'occupation et la mise en valeur du territoire. Ces éléments représentent des acquis incontestables qu'il apparaît néanmoins impératif de consolider ou de remettre en valeur dans le cadre d'une stratégie globale de développement. Le concept d'organisation spatiale regroupe les principales forces de la région métropolitaine qui, dans une optique de consolidation et de mise en valeur, contribueraient à la concrétisation de la vision gouvernementale.

Ce concept a été élaboré en tenant compte du développement actuel de la région métropolitaine et des problématiques énoncées par les ministères et organismes gouvernementaux. Le concept s'inspire également des divers travaux effectués antérieurement, notamment par la Ville de Montréal à l'occasion de l'élaboration du *Plan témoin Horizon 2000* en 1967, par la Commission de développement de la région de Montréal en 1970 dans le cadre du développement de la région aéroportuaire de Mirabel et par l'Office de planification et de développement du Québec en 1978 lors de la préparation de l'*Option préférable d'aménagement* pour la grande région de Montréal.

UN CONCEPT FONDÉ SUR NEUF ÉLÉMENTS ARTICULÉS AUTOUR DU PRINCIPE DU DÉVE- LOPPEMENT DURABLE

Le concept d'organisation spatiale se compose des éléments suivants (Carte 11) :

1. Un centre d'agglomération dynamique et des quartiers centraux pouvant être revitalisés au cœur de la région métropolitaine.
2. Six pôles économiques prioritaires où sont concentrées les activités internationales à renforcer et sur lesquels le développement économique métropolitain peut prendre appui.
3. Une couronne périurbaine entourant le centre de l'agglomération, lieu d'interface entre la trame urbaine, la zone agricole et les grands bassins.
4. Un axe industriel est-ouest comprenant les pôles Saint-Laurent / Dorval, Centre-ville et Anjou / Mercier qui doivent être mis en réseau et desservis par un service de transport efficace.
5. Un axe de services nord-sud reliant des pôles prioritaires et des pôles secondaires à mettre en réseau et à développer en fonction de leurs infrastructures de transport en commun.
6. Une zone agricole occupant 54 % du territoire de la RMRM qu'il faut protéger et mettre en valeur.
7. Un réseau accessible d'espaces verts et de grands bassins à protéger et à mettre en valeur.
8. Un réseau d'agglomérations urbaines de recensement situées au pourtour extérieur de la RMRM soutenant la métropole sur le plan du développement économique et urbain et qui regroupera près de 338 000 personnes en 2021.
9. Une couronne champêtre à l'extérieur de la RMRM dont le caractère naturel et culturel et le potentiel touristique sont à planifier, à protéger et à mettre en valeur.

1. UN CENTRE D'AGGLOMÉRATION DYNAMIQUE ET DES QUARTIERS CENTRAUX POUVANT ÊTRE REVITALISÉS AU CŒUR DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Le concept d'organisation spatiale repose en premier lieu sur la consolidation et la revitalisation du centre de l'agglomération de la région métropolitaine. La notion de « centre de l'agglomération » a été développée par le ministère des Transports dans le cadre des travaux d'élaboration du *Plan de gestion des déplacements*. Le centre de l'agglomération correspond à une zone d'activité économique comprise, grosso modo, entre le centre de l'île de Laval, entre les autoroutes 15 et 19, au nord, le centre de l'île de Montréal, d'Anjou jusqu'à Pointe-Claire d'est en ouest et de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve, et la majeure partie du territoire de la MRC de Champlain, sur la rive sud.

Le centre de l'agglomération est le principal lieu d'emplois (70 % des emplois de la RMRM s'y trouvent), d'entreprises et de services collectifs de la région. Il comprend le cœur historique de la grande région de Montréal à partir duquel s'est développée la structure économique de la région métropolitaine.

2. SIX PÔLES ÉCONOMIQUES PRIORITAIRES OÙ SONT CONCENTRÉES LES ACTIVITÉS INTERNATIONALES À RENFORCER ET SUR LESQUELS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE MÉTROPOLITAIN PEUT PRENDRE APPUI

Le concept d'organisation spatiale s'appuie sur la présence d'une série de pôles économiques où sont concentrés plus de 34 % du 1,7 million d'emplois de la région métropolitaine. Plus particulièrement, les six pôles économiques ont une fonction qui leur confère une envergure déterminante dans l'organisation spatiale de la région métropolitaine en raison de la présence d'entreprises et d'activités internationales que l'on y retrouve ou qui pourraient s'y implanter. Ces pôles sont les suivants :

- Le centre-ville de Montréal : 296 720 emplois;
- Saint-Laurent / Dorval regroupant 142 487 emplois et comprenant l'aéroport international de Dorval;
- Anjou / Mercier comprenant près de 58 814 emplois et une zone portuaire en expansion;
- Le centre de Laval : 50 047 emplois;

- Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert qui regroupe 28 159 emplois et comprend un parc aéroportuaire à fort potentiel ainsi qu'un pôle commercial d'envergure régionale;
- La Zone de commerce international de Mirabel dont les équipements et la disponibilité des espaces en font un site à grand potentiel de développement et qui compte 10 780 emplois.

Le territoire comprend également un ensemble de centres de services à la population ainsi que des sites industriels dont les activités sont complémentaires aux pôles économiques prioritaires. La fonction et le rôle particulier de chacun d'eux devront être déterminés par la Communauté métropolitaine lors de l'élaboration de son schéma d'aménagement et de développement.

Il est d'ores et déjà acquis que la Zone de commerce international de Mirabel, retenue pour son potentiel d'attraction d'entreprises de rayonnement international, fera l'objet de mesures visant à y canaliser et y structurer le développement et la croissance d'une manière qui respecte le caractère agricole dominant de la municipalité que le gouvernement entend préserver. Les mesures de développement de la zone de commerce international seront développées et mises en œuvre conjointement par le gouvernement, la Communauté métropolitaine de Montréal et la Ville de Mirabel.

3. UNE COURONNE PÉRIURBAINE ENTOURANT LE CENTRE D'AGGLOMÉRATION, LIEU D'INTERFACE ENTRE LA TRAME URBAINE, LA ZONE AGRICOLE ET LES GRANDS BASSINS

Excroissance du centre de l'agglomération, la couronne périurbaine peut être associée aux zones résidentielles de la banlieue et comprend majoritairement des aires résidentielles de faible densité, soit de 15 à 20 logements à l'hectare. Cette couronne couvre un territoire situé entre le centre de l'agglomération et la zone agricole permanente.

Le développement de cet espace doit s'inscrire dans un objectif de consolidation et de rentabilisation des services publics existants et dans le respect des activités agricoles qui sont en place. Compte tenu du fait que le développement résidentiel s'effectuera encore en partie dans les couronnes, le gouvernement entend déployer des mesures, de concert avec la Communauté métropolitaine de Montréal, afin

d'y canaliser le développement de manière à optimiser les équipements et les infrastructures en place actuellement, et assurer leur pérennité.

4. UN AXE INDUSTRIEL EST-OUEST COMPRENANT LES PÔLES SAINT-LAURENT / DORVAL, CENTRE-VILLE ET ANJOU / MERCIER QUI DOIVENT ÊTRE MIS EN RÉSEAU ET DESSERVIS PAR UN SERVICE DE TRANSPORT EFFICACE

Suivant l'orientation géographique est-ouest de l'île de Montréal, on peut observer que trois des six pôles économiques prioritaires que retient le Cadre d'aménagement – Saint-Laurent / Dorval, Centre-ville de Montréal et Anjou / Mercier – forment un tracé axial sommaire dans la partie centrale de la région. Aux extrémités de l'île de Montréal, les parties est et ouest comptent également des pôles tels qu'ils sont précisés dans la seconde partie du document (voir Tableau 15), à savoir l'ouest de l'île, qui s'étend le long des autoroutes 20 et 40, et Pointe-aux-Trembles dans la partie est. Le centre de l'île de Montréal est également caractérisé par la présence du pôle Saint-Laurent Est / Marché central. La répartition de cette chaîne de pôles entre l'est et l'ouest de l'île dans la partie centrale de la région offre un potentiel intéressant pour leur consolidation et leur mise en réseau.

Les deux pôles économiques Saint-Laurent / Dorval et Anjou / Mercier sont les deux secteurs industriels les plus structurants de cet axe industriel. La partie ouest se caractérise par des activités de haute technologie et de production de produits pharmaceutiques requérant un environnement à très faible nuisance. La partie est comprend, entre autres, une industrie plus polluante (pétrochimie) ainsi que des entreprises dont les activités sont liées à celles du port de Montréal. Entre les deux, le centre-ville pourrait continuer de jouer un rôle de moteur économique dans l'arrimage de ces pôles et dans leur développement.

En raison de leur relative complémentarité, ces pôles gagneraient à être reliés par un réseau de transport performant et sécuritaire. Il faut noter en terminant que le centre de cette chaîne de pôles se trouve au cœur du principal quadrilatère autoroutier de la région, délimité par l'autoroute 40 au nord, l'autoroute 15 à l'ouest, l'axe de l'autoroute 720 et la rue Notre-Dame au sud et l'autoroute 25 à l'est. Le succès du rendement des pôles en présence sera en grande partie fonction du niveau de rendement de ce quadrilatère autoroutier.

5. UN AXE DE SERVICES NORD-SUD RELIANT DES PÔLES PRIORITAIRES ET DES PÔLES SECONDAIRES À METTRE EN RÉSEAU ET À DÉVELOPPER EN FONCTION DE LEURS INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN

De la même manière, à l'intérieur des limites de la RMRM, suivant l'orientation nord-sud, se déploie une chaîne de pôles économiques prioritaires. En effet, à partir du centre-ville, point central de toute l'armature métropolitaine, un axe nord-sud se dessine vers Longueuil / Boucherville sur la rive sud et, au nord de l'île de Montréal, rejoint le pôle du centre de Laval. La chaîne se prolonge au nord de la rivière des Mille-Îles et rejoint les centres de services que sont Sainte-Thérèse et Blainville et, à la limite nord de la RMRM, le pôle régional de Saint-Jérôme.

Les activités et services publics situés dans les pôles le long de cet axe jouent un rôle prépondérant dans le développement résidentiel. Le *Plan de gestion des déplacements* du MTQ prévoit un prolongement du métro jusqu'à Laval et Longueuil. L'axe compte également deux lignes de trains de banlieue, soit Montréal / Blainville sur la rive nord et Montréal / Mont-Saint-Hilaire sur la rive sud. Le développement résidentiel projeté devra donc s'implanter en priorité dans cet axe, le long des emprises de transport en commun.

6. UNE ZONE AGRICOLE OCCUPANT 54 % DU TERRITOIRE DE LA RMRM QU'IL FAUT PROTÉGER ET METTRE EN VALEUR

La zone agricole décrétée occupe 54 % du territoire de la région métropolitaine. On y retrouve 2 510 entreprises et 10 600 emplois directs. La production agricole métropolitaine représente 16 % de la valeur du PIB agricole du Québec. Le dynamisme agricole est tel que les producteurs de la région métropolitaine doivent louer 29 % des terres qu'ils cultivent. Le secteur agroalimentaire apparaît même un important créateur d'emplois, puisqu'il occupe 30 000 personnes dans le secteur de la fabrication et du transport et 100 000 autres dans le secteur tertiaire.

Le concept d'organisation spatiale intègre donc la zone agricole permanente qui constitue une base pour la production agroalimentaire **mais non une réserve de terrains pour le développement**

urbain futur. Le défi sera donc de voir à mettre en œuvre des mesures efficaces et adéquates pour que cette zone agricole, en tant que territoire déjà utilisé à pleine capacité, puisse être protégée et mise en valeur à des fins agricoles et agroalimentaires tout en respectant l'environnement, les milieux naturels et la capacité de tolérance des écosystèmes.

7. UN RÉSEAU ACCESSIBLE D'ESPACES VERTS ET DE GRANDS BASSINS À PROTÉGER ET À METTRE EN VALEUR

Le concept d'organisation spatiale intègre également le réseau d'espaces verts et des grands bassins métropolitains qui doivent être mis en valeur en concertation avec les organismes municipaux et communautaires. Les nombreux parcs et espaces verts majeurs constituent des points stratégiques pour la détente et la pratique d'activités sportives et de plein air, en plus de favoriser le maintien d'un certain couvert végétal et d'habitats fauniques et floristiques. Leur mise en réseau à l'intérieur d'un concept intégrateur et hiérarchisé où leur accessibilité serait améliorée et leur protection serait assurée constitue donc un gage de la réussite du développement de la RMRM.

Le concept comprend, en outre, un ensemble de grands bassins que l'industrialisation et l'affectation des berges à des fins résidentielles au cours des 19^e et 20^e siècles ont séparé de la majorité de leurs utilisateurs potentiels : l'ensemble de la population. Leur mise en valeur, déjà amorcée, combinée à un objectif d'accessibilité générale constitue une action prioritaire du Cadre d'aménagement de même que la protection des espaces présentant le plus grand intérêt en termes de diversité biologique, de qualité paysagère et de potentiel récréotouristique.

8. UN RÉSEAU D'AGGLOMÉRATIONS URBAINES DE RECENSEMENT SITUÉES AU POURTOUR EXTÉRIEUR DE LA RMRM SOUTENANT LA MÉTROPOLE SUR LE PLAN DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN ET QUI REGROUPERA PRÈS DE 338 000 PERSONNES EN 2021

Le concept d'organisation spatiale inclut aussi les grandes agglomérations urbaines situées au pourtour de la région métropolitaine de recensement.

Ces agglomérations regroupent près de 318 000 habitants en 2001. En 2021, ces agglomérations regrouperont près de 338 000 personnes, soit une croissance d'environ 6 %. Elles sont au nombre de sept, soit :

- Sur la rive nord :
 - Saint-Jérôme;
 - Lachute;
 - Joliette.
- Sur la rive sud :
 - Salaberry-de-Valleyfield;
 - Saint-Jean-sur-Richelieu;
 - Saint-Hyacinthe;
 - Sorel.

Dans un contexte où une partie de la population métropolitaine atteindra l'âge de la retraite et souhaitera s'implanter dans un milieu plus retiré par rapport à la grande ville et en raison de la structure de production de biens économiques de ces agglomérations régionales, ces dernières seront appelées à jouer un rôle important dans l'organisation de la planification d'ensemble de la RMRM.

Ces centres accueilleront une partie de l'urbanisation de la métropole et continueront à écouler dans cette dernière une partie de leur production de biens, compte tenu que le rendement de ces centres se fonde principalement sur l'exportation de leur production vers les grands centres. À ce chapitre, l'harmonisation des plans stratégiques régionaux et l'élaboration de plans d'agglomérations constitueront des éléments majeurs de la mise en valeur de ces agglomérations.

9. UNE COURONNE CHAMPÊTRE À L'EXTÉRIEUR
DE LA RMRM DONT LE CARACTÈRE NATUREL
ET CULTUREL ET LE POTENTIEL TOURISTIQUE
SONT À PLANIFIER, À PROTÉGER ET À METTRE
EN VALEUR

Le concept d'organisation spatiale propose enfin la mise en place d'une « couronne champêtre ». Cette couronne, située au pourtour extérieur de la RMRM, constitue un vaste espace dont le caractère naturel ou agricole dominant doit être protégé et mis en valeur, notamment en raison de son potentiel élevé de développement d'activités liées à la récréation et au tourisme. Cette mise en valeur doit tenir compte des caractéristiques de chacune des parties : activités agricoles, agroalimentaires, agrotouristiques, forêts, espaces naturels à protéger, paysages à mettre en valeur, etc.

Le concept d'organisation spatiale favorise également une concentration de la population dans les agglomérations de recensement des MRC voisines ainsi que dans les aires prioritaires de croissance qui seront déterminées par la Communauté métropolitaine.