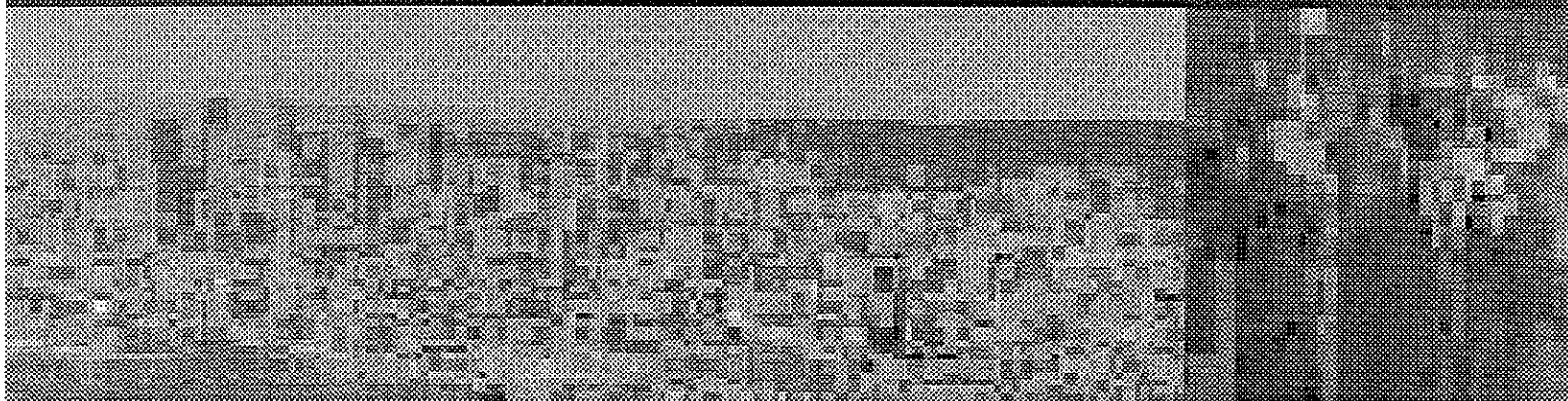


## **QUATRIÈME PARTIE**

**LES ORIENTATIONS ET LES ATTENTES DU GOUVERNEMENT  
ENVERS LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**



Cette quatrième partie indique les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, conformément à l'article 128 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* (2000, c. 34). Elle comprend également une orientation s'adressant spécifiquement aux MRC voisines de la Communauté métropolitaine<sup>62</sup>.

Ces orientations découlent des préoccupations du gouvernement et des enjeux soulevés dans le Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal. Ces orientations s'ajoutent à celles qui ont déjà été communiquées au milieu municipal en 1994, en 1995 et en 1997<sup>63</sup> ainsi qu'à celles qui ont été retenues par le Conseil des ministres en 1996 à l'égard de la métropole. En fait, elles précisent et complètent ces orientations auxquelles la Communauté métropolitaine de Montréal devra également se conformer.

De plus, des attentes sont signifiées pour assurer la mise en œuvre de chacune des orientations gouvernementales. Ces attentes ont été définies en tenant compte de l'ensemble des compétences de la Communauté. Certaines attentes renvoient à des compétences de la Communauté autres que celle portant sur l'aménagement du territoire. La Communauté pourra donc apporter une contribution et s'acquitter de son obligation par l'élaboration de diverses stratégies sectorielles intégrées à son schéma métropolitain d'aménagement et de développement, notamment en matière de planification des transports, de développement économique, de développement culturel et d'environnement.

En effet, l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement de la Communauté est vue comme un exercice de planification globale. Celui-ci doit permettre à la Communauté d'inclure des orientations pouvant être retenues eu égard à l'ensemble de ses champs d'intervention, que ces orientations soient liées directement ou indirectement à l'aménagement et au développement de son territoire. Une telle approche favorisera une démarche de planification intégrée au sein de la Communauté.

En outre, les orientations et les attentes présentées dans le Cadre d'aménagement sont également transmises aux MRC dont le territoire est inclus en totalité ou en partie dans celui de la Communauté métropolitaine. 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 débutera à la suite de l'adoption du schéma métropolitain d'aménagement et de développement en 2005.

Cette partie présente également le soutien que les différents ministères et organismes entendent apporter à la Communauté métropolitaine de Montréal pour l'aider à répondre aux attentes signifiées.

<sup>62</sup> Argenteuil, Deux-Montagnes (partie non intégrée au territoire de la CMM), La Rivière-du-Nord, Montcalm, Joliette, D'Autray, Vaudreuil-Soulanges (partie non intégrée au territoire de la CMM), Beauharnois-Salaberry (partie non intégrée au territoire de la CMM), Les Jardins-de-Napierville, Le Haut-Richelieu, Rouville (partie non intégrée au territoire de la CMM), Les Maskoutains, La Vallée-du-Richelieu (partie non intégrée au territoire de la CMM) et Le Bas-Richelieu.

<sup>63</sup> Ministère des Affaires municipales du Québec. (1994) *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*; (1995) *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire*, document complémentaire; (1997) *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement - La protection du territoire et des activités agricoles*, document complémentaire.

**PREMIÈRE PRÉOCCUPATION****UNE STRATÉGIE D'URBANISATION  
VISANT À LIMITER LES COÛTS DES  
INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS  
COLLECTIFS DANS LA RMRM ET EN  
DEHORS DE LA RMRM****LES ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES****ORIENTATION N° 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, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc.

**ORIENTATION N° 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.

**RAPPEL DU PROBLÈME**

La croissance démographique des 20 dernières années a provoqué un accroissement de la demande d'espace résidentiel en périphérie, principalement des zones urbaines existantes, ainsi qu'un déplacement de l'emploi du centre vers la périphérie. Il en a résulté :

- Une forte consommation d'espace qui a conduit à la révision à la baisse de la zone agricole de 27 000 hectares;
- Une urbanisation soutenue dans la RMRM, qui a fait perdre l'équivalent de 13 324 hectares de couvert végétal et une bonne partie de la superficie de la plaine inondable;

- Une hausse marquée de la demande en équipements, infrastructures et services publics en périphérie;
- Une dévalorisation du centre de l'agglomération en tant qu'espace résidentiel et cadre de vie, et une réduction de la taille des ménages dans le centre de l'agglomération;
- Une augmentation de la mobilité en provenance ou à destination d'espaces urbains périphériques de faible densité, se traduisant par une augmentation de la motorisation des déplacements, de la distance moyenne parcourue, de l'usage de l'automobile et du transport scolaire, de la pollution atmosphérique ainsi que, réciproquement, le déclin du transport collectif et des déplacements non motorisés;
- Une détérioration de l'environnement caractérisée par des pressions intenses sur les milieux hydrique, terrestre et atmosphérique.

Par ailleurs, l'urbanisation n'ayant pas été adéquatement planifiée, elle tend à se poursuivre hors de la région métropolitaine, dans les espaces jusqu'ici reconnus comme des secteurs de villégiature.

**LES ENJEUX**

- Développer le territoire de façon à favoriser une urbanisation qui limite les coûts et les impacts sociaux et environnementaux et optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants.
- Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine.

**LES PRÉOCCUPATIONS MINISTÉRIELLES**

Les ministères sont régulièrement placés devant l'obligation de répondre aux nouveaux besoins occasionnés par la dispersion de population, laquelle entraîne une augmentation de la demande en divers services publics.

Le **ministère des Affaires municipales et de la Métropole** considère que l'expansion urbaine a des conséquences néfastes sur le développement de

la région métropolitaine, qu'il entraîne un gaspillage des ressources et augmente indûment les charges publiques. La mise en place de la Communauté métropolitaine de Montréal et l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement fournissent l'occasion aux municipalités de dégager une vision commune de l'évolution de l'urbanisation et d'adopter des mesures concertées pour assurer le développement harmonieux et complémentaire de toutes les parties du territoire. Une meilleure gestion de l'urbanisation doit améliorer le cadre, la qualité et le niveau de vie, tant dans les villes que dans les collectivités rurales. Il ne s'agit pas d'arrêter le développement urbain, mais de bien le gérer.

Le **ministère des Transports** et l'**Agence métropolitaine de transport** considèrent que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur *Plan de gestion des déplacements* et *Plan stratégique* respectif risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile.

Le **ministère des Transports** estime aussi qu'il est important de faire des choix d'aménagement qui, d'une part, tiennent compte de la capacité des réseaux et des systèmes de transport et préservent leur fonctionnalité, et, d'autre part, qui permettent de maintenir et d'améliorer l'accessibilité ainsi que le potentiel de développement des équipements et infrastructures de transport maritime, aérien et ferroviaire.

Le **ministère de l'Environnement** juge qu'une gestion intégrée de l'aménagement du territoire permettrait aussi de mieux protéger les milieux naturels (milieux humides, cours d'eau, zones boisées, zones inondables) ainsi que les terres cultivées et de réduire à la source les émissions polluantes. Ce ministère est aussi déterminé à ce que le Québec respecte ses engagements internationaux à l'égard de la *Convention sur la diversité biologique* (1992) et de la *Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques* (1992).

Le ministère de l'Environnement est également préoccupé par l'utilisation prioritaire des terrains contaminés par les entreprises qui peuvent se prévaloir du programme de décontamination des sols, ce qui contribue à maintenir la population dans les secteurs à réhabiliter.

Le **ministère de la Culture et des Communications** s'intéresse aux conséquences liées à l'expansion urbaine et notamment à la demande qui résulte du développement urbain en termes de nouveaux équipements culturels à l'extérieur du centre de l'agglomération.

Le **ministère de l'Industrie et du Commerce** s'inquiète de l'absence de planification métropolitaine en ce qui a trait à la localisation et au développement des espaces industriels et à la consolidation des espaces industriels existants et viabilisés.

Au moment où les objectifs d'immigration viennent tout juste d'être augmentés, pour être fixés entre 113 100 et 124 000 nouveaux arrivants d'ici 2003, le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** souhaite diversifier les lieux de première installation des nouveaux arrivants, présentement concentrés dans les quartiers du centre de l'agglomération.

Le **ministère de l'Éducation** constate que l'expansion urbaine a eu des répercussions importantes sur les besoins en équipements scolaires, car elle exerce une pression sur la construction d'écoles primaires.

La **Société d'habitation du Québec** s'inquiète de la qualité des logements ainsi que des coûts sociaux associés au type de développement actuel et elle estime qu'il est important de maintenir l'offre sur le marché et l'accès au logement de qualité, à des prix abordables et accessibles, pour tous les types de ménages.

**Hydro-Québec** est préoccupée par les impacts de la dispersion du développement sur l'utilisation du réseau électrique existant. À cet égard, la société souhaite une meilleure concertation entre les municipalités et les entreprises de services publics de façon à tenir compte des préoccupations et attentes de chacun.

**Tourisme Québec** considère que l'élimination des terrains vacants dans le centre-ville de Montréal s'inscrit dans un ensemble de mesures favorisant l'amélioration de l'aménagement urbain et contribuant à la qualité du séjour des visiteurs et à leur appréciation de Montréal.

**LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

**La gestion de l'urbanisation**

- Consolider le tissu bâti existant à partir de critères tels que des séquences de développement favorisant l'utilisation optimale des terrains vacants et des infrastructures ou un réaménagement des territoires ayant un potentiel de redéveloppement.
- Orienter le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en tenant compte de la disponibilité et de la capacité des services, des équipements et des infrastructures publics.
- Proposer des critères d'urbanisation qui assurent une mixité des fonctions et des services à la population applicables tant aux nouveaux secteurs à développer qu'aux zones urbaines existantes.
- La Communauté est également invitée à intégrer des critères de qualité environnementale, architecturale et de construction, de conservation d'énergie et de compatibilité entre les diverses fonctions urbaines dans la planification et l'aménagement de son territoire.

**La consolidation des grandes infrastructures et services de transport collectif**

- Orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis ou qui le seront prochainement par les réseaux de transport en commun que sont le métro, les trains de banlieue, les systèmes légers sur rails (SLR) et les corridors métropolitains de transport par autobus. Pour le Cadre d'aménagement, l'objectif recherché est le développement d'une aire d'influence qui s'étend jusqu'à une distance maximale de 750 mètres par rapport à un point d'accès au service de transport collectif.

- Densifier les secteurs résidentiels viabilisés situés dans l'aire d'influence directe des infrastructures métropolitaines de transport en commun. À cet égard, le gouvernement propose les cibles de densité suivantes<sup>64</sup>:

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

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

- S'assurer que les accès aux équipements et services de transport en commun deviennent des pôles de services et de vie communautaire en concentrant dans leur aire d'influence les services communautaires, les garderies, les commerces de première nécessité et autres fonctions.

**L'optimisation des infrastructures existantes**

- Au regard de la localisation et de l'implantation des entreprises et des projets entraînant d'importants déplacements de main-d'œuvre, de clientèles ou de marchandises tels les espaces commerciaux et industriels, prévoir des critères de localisation et une évaluation des impacts relatifs :

<sup>64</sup> Pour fixer les extrêmes, une densité nette de l'ordre de 200 logements à l'hectare est courante dans les quartiers anciens tels Hochelaga-Maisonneuve, Verdun ou le Plateau Mont-Royal. En considérant la taille plus généreuse des nouveaux logements, cette densité correspond à des constructions sur une moyenne de quatre niveaux (RC + 3). Quant à la densité nette de 25 logements à l'hectare, elle correspond à des résidences individuelles construites sur des terrains de 400 mètres carrés (4 300 pieds carrés). Les cibles s'appliqueraient aux terrains pouvant faire l'objet d'un développement ou d'un redéveloppement à caractère résidentiel.

- aux projets entraînant principalement des déplacements de personnes afin d'assurer une accessibilité adéquate en transport en commun ou en covoiturage et autres modes non motorisés;
  - à la fluidité et à la sécurité sur le réseau local et métropolitain;
  - aux nuisances pour le voisinage et l'accessibilité piétonnière;
  - à la fluidité et à la sécurité des échanges avec le réseau routier supérieur et à sa capacité à les gérer (échangeurs, accès, etc.).
- Prévoir des critères d'urbanisation relatifs à la gestion des accès au réseau routier supérieur ainsi qu'au lotissement, aux usages autorisés et aux nouvelles constructions en bordure du réseau routier supérieur qui visent à :
    - favoriser et consolider les systèmes de transport collectif des personnes;
    - limiter les accès directs;
    - réduire les points de conflit;
    - optimiser l'utilisation des infrastructures et des réseaux existants;
    - maintenir la fonctionnalité du réseau routier;
    - favoriser la sécurité des riverains et de tous les usagers (piétons, cyclistes).

#### La prise en compte de la disponibilité des services publics

- Assurer le maintien et l'amélioration des équipements et des services collectifs existants par une planification qui favorise leur utilisation et leur accessibilité en tenant compte de leur capacité et de leurs fonctions.
- Diriger les nouveaux équipements et services vers les zones urbaines existantes de la RMRM en privilégiant leur localisation optimale (dans les périmètres d'urbanisation, près du transport en commun et des secteurs résidentiels existants, loin des zones à risque de sinistre et des zones bruyantes) en réponse aux besoins sociaux et en rationalisant les dépenses publiques et l'utilisation du territoire.
- Faire en sorte que la présence des réseaux de services publics soit prise en compte dans les plans de lotissement municipaux de manière à favoriser la concertation entre les intervenants

directement concernés tout en permettant une meilleure intégration des réseaux dans les nouveaux développements résidentiels (exemples : réseaux électriques, de gaz, emprises routières, etc.).

- Prévoir des dispositions nécessaires dans les conditions de délivrance des permis de manière à éviter des constructions ou des usages dans les servitudes publiques (exemples : lignes de transport d'énergie, emprises routières).

#### SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX

Le **ministère des Transports** a présenté, dans son *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*, ses objectifs et ses orientations en matière de planification des transports. Le plan privilégie les interventions favorisant la revitalisation du territoire au centre de l'agglomération, le développement économique et l'amélioration de la qualité de vie. On y précise également les investissements que le ministère entend réaliser d'ici 2010, notamment à l'égard de la gestion de la demande et de l'amélioration de l'offre de transport routier et collectif. La CMM aura aussi à sa disposition les *Plans de transport régionaux de Lanaudière, des Laurentides et de la Montérégie* qui viennent préciser les problématiques et enjeux de transport et d'aménagement du territoire en périphérie. Le ministère entend mettre sur pied un mécanisme permanent de concertation des principaux partenaires en transport pour soutenir la CMM dans sa démarche de planification et l'exercice de ses compétences en matière de transport, notamment pour la détermination du réseau artériel métropolitain.

Le *Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport* contient les informations utiles à la CMM en matière de gestion de la demande de transport et de l'offre, de promotion et de développement du transport collectif. La complémentarité étroite entre l'aménagement et le transport est au cœur du présent Cadre d'aménagement. Les deux institutions véritablement métropolitaines que sont l'AMT et la CMM ont, par conséquent, la vocation d'agir en étroite collaboration. Pour l'année à venir, l'AMT révisera son *Plan stratégique* et la CMM produira son *Énoncé de vision*

*stratégique*. Ces deux démarches arriveront simultanément à leur conclusion en juin 2002. L'AMT souhaite que la CMM s'engage activement dans la révision de son *Plan stratégique*. Elle est aussi disposée à apporter toute collaboration que celle-ci jugera utile pour la préparation de son *Énoncé de vision stratégique*.

L'AMT entend également, en collaboration avec la CMM, participer à la définition des politiques visant à contrôler l'offre de stationnement sur le territoire de la CMM en fonction des services de transport en commun, de la densité, des activités commerciales et de services (stationnement sur rues, réglementation prescrivant un nombre maximal d'espaces de stationnement à offrir par logement ou par superficie construite de locaux commerciaux ou à bureaux).

Le **ministère de l'Environnement** entend appuyer la CMM de manière que les orientations du guide de mise en œuvre du développement durable soient concrétisées dans le concept métropolitain de l'aménagement du territoire.

De plus, le **ministère de l'Environnement** a adopté, en 1996, sa *Stratégie de mise en œuvre de la Convention sur la diversité biologique*, laquelle privilégie notamment un développement plus compact des zones urbaines tout en favorisant l'intégration des espaces verts dans l'aménagement du territoire bâti. Le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* présente près d'une quarantaine d'actions devant permettre au Québec de respecter ses engagements internationaux dans la lutte aux effets des changements climatiques. Le ministère prépare présentement un *Guide de mise en œuvre du développement durable* qui pourra inspirer l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Il signale également la nécessité d'intégrer la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* en tenant compte des restrictions et autres mesures qui y sont précisées, lors de l'élaboration de la cartographie des contraintes à l'occupation du sol. Enfin, il souligne les appuis offerts par le *Programme de réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain – Revi-Sols – Phase 3*.

Hydro-Québec offre sa collaboration à la CMM relativement aux choix de développement domiciliaire, commercial et industriel favorisant une

installation optimale tenant compte de la disponibilité des sources d'alimentation électrique. Ainsi, plusieurs moyens ont d'ores et déjà été développés et rendus disponibles. La société propose donc à la CMM de prendre connaissance, entre autres, du document *Lotissement et réseaux de distribution : Guide des bonnes pratiques* qui a résulté d'une collaboration avec Bell Canada et l'Union des municipalités du Québec ainsi que des documents *Le Bon arbre au bon endroit* et le *Répertoire des arbres et des arbustes ornementaux* qui sont des outils permettant une gestion préventive de la forêt urbaine.

De plus, la société Hydro-Québec, dans la mesure du possible, entend :

- Harmoniser les interventions de l'entreprise avec celles des autres utilisateurs du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- Établir une relation interactive avec les responsables de l'aménagement et du développement de la Communauté;
- Intégrer à ses plans d'intervention les projets de la Communauté;
- Participer aux forums régionaux mis sur pied à l'initiative de la Communauté qui aborderont des sujets susceptibles d'avoir des effets sur l'implantation et la gestion des équipements du réseau électrique comme la gestion des eaux, l'extension de l'urbanisation, la sécurité publique, etc.

La **Société immobilière du Québec** entend tirer davantage profit du potentiel de recyclage qu'offrent les installations publiques non utilisées telles que les écoles, les édifices municipaux et fédéraux ainsi que les édifices d'institutions parapubliques.

Le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** entend participer à l'élaboration du schéma d'aménagement et de développement de la CMM de manière qu'on tienne compte de la préoccupation d'intégration des nouveaux arrivants au moyen de l'utilisation des activités, services et équipements municipaux.

En matière de planification des équipements collectifs, le **ministère de la Culture et des Communications** entend partager sa vision métropolitaine quant aux équipements culturels avec les instances métropolitaines et municipales. Cette

vision établira également le partage des responsabilités entre les divers intervenants.

Le Ministère continuera à soutenir les instances municipales pour l'instauration d'un réseau d'équipements de proximité tel que celui des bibliothèques et à aider les organismes à but non lucratif dans la consolidation et l'implantation d'équipements spécifiques dont les lieux de production. Dans ce contexte, le MCC favorisera la réutilisation des bâtiments publics et des édifices religieux laissés vacants.

Par ailleurs, le ministère de la Culture et des Communications conclura des ententes avec les instances religieuses afin d'établir un plan d'action relatif à la consolidation des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

Les ministères préoccupés par la qualité du logement, la qualité de vie, l'intégrité architecturale et la protection des paysages entendent favoriser le recours aux concours d'architecture pour la construction d'équipements collectifs dans une perspective d'excellence et d'exemplarité.

Cette pratique pourrait se concrétiser, entre autres, par l'adoption d'une politique de concours d'urbanisme et d'architecture pour la réalisation des études de potentiel, des plans d'aménagement d'ensemble et des concepts architecturaux pour les projets de développement ou de redéveloppement situés dans l'aire d'influence directe des grandes infrastructures de transport collectif.



## DEUXIÈME PRÉOCCUPATION

### UNE URBANISATION ET DES TYPES D'HABITATION CONTRIBUANT À ASSURER UNE COMPOSITION SOCIALE DIVERSIFIÉE

#### L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

##### ORIENTATION N° 3 :

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

#### RAPPEL DU PROBLÈME

La région métropolitaine de Montréal se compose de milieux de vie différents et de populations aux caractéristiques diverses. Le regroupement de catégories socio-économiques dans des secteurs spécifiques à chacun rend plus difficile le partage de valeurs communes autour d'un projet de développement cohérent.

Le centre de l'agglomération se caractérise par la présence d'une forte proportion de ménages aux conditions socio-économiques inférieures à la moyenne, locataires et souvent formés d'une seule personne. La présence de personnes âgées y est plus élevée et le centre demeure le principal lieu d'accueil des immigrants internationaux.

Quant aux couronnes, elles sont occupées dans de plus fortes proportions par des ménages familiaux, jeunes, propriétaires et possédant un revenu plus élevé.

#### L'ENJEU

- Créer des milieux de vie diversifiés sur le plan social.

#### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Plusieurs organismes gouvernementaux sont préoccupés par la concentration de la pauvreté dans les quartiers centraux de l'agglomération.

Pour le **ministère de l'Éducation**, la concentration de la pauvreté rend difficile la mise en place de programmes d'enseignement, de mesures d'aide et de soutien aux élèves les plus démunis et dont l'objectif est de favoriser la réussite scolaire du plus grand nombre.

L'une des mesures mises de l'avant par le MEQ pour soutenir les élèves en difficulté d'apprentissage ou démunis est la réduction du ratio maître-élèves, et ce, suivant un mode d'implantation graduelle s'échelonnant de 2000-2001 à 2003-2004. Cette réduction est plus importante dans le cas des écoles de milieux défavorisés que l'on retrouve en grand nombre dans les zones urbaines.

En matière scolaire, une meilleure hétérogénéité des groupes d'élèves favoriserait la réussite scolaire et donnerait de meilleurs résultats à l'égard de l'apprentissage de la diversité culturelle, sociale et économique.

De plus, le ministère de l'Éducation est particulièrement préoccupé par l'offre de services publics (piscines, arénas, bibliothèques, maisons de la culture, etc.) aux jeunes d'âge scolaire des quartiers du centre de l'agglomération où l'on retrouve actuellement une importante concentration de pauvreté.

Pour le **ministère de la Santé et des Services sociaux**, une trop grande homogénéité dans les usages permet plus difficilement l'implantation de centres et de services aux personnes âgées, qui veulent demeurer dans leur milieu de vie respectif.

Pour la **Société d'habitation du Québec**, la nécessité d'assurer à tous les ménages l'accès à un logement adapté à leurs besoins suppose une diversification de l'offre de logements et un meilleur équilibre dans la répartition spatiale. Celui-ci doit tenir compte de la diversification des ménages et de leur choix de milieu de vie, ce qui inclut notamment la préoccupation de faciliter le maintien de personnes âgées dans leur milieu et la présence de familles avec enfants dans les quartiers centraux par une offre de services et des aménagements appropriés.

Le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** entend diversifier davantage les lieux d'accueil et d'implantation des nouveaux arrivants. La RMRM accueille 85 % de l'ensemble des immigrants du Québec depuis 1995. Cependant, 75 % des immigrants s'installent sur l'île de Montréal à leur arrivée. L'objectif ministériel vise à faire en sorte que 25 % des nouveaux arrivants s'installent à l'extérieur de la RMRM. Dans l'intervalle, l'amélioration de la qualité de l'aménagement dans les quartiers centraux de l'île de Montréal demeure une priorité pour le MRCI, compte tenu du fait que la majorité des immigrants choisissent encore d'y vivre.

#### **LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

##### **La diversité résidentielle et sociale dans l'aménagement du cadre urbain**

- Prévoir des critères d'urbanisation qui permettent d'assurer un équilibre dans l'offre de logements pour tous les types de ménages dans chacun des projets de développement.
- Prévoir des critères d'aménagement qui assurent une disponibilité de logements répondant aux besoins des familles avec enfants, particulièrement dans les quartiers où s'implantent les nouveaux immigrants.
- Tenir compte de l'accès à la propriété des ménages à faible revenu dans les critères de revitalisation des quartiers anciens.
- Intégrer les critères d'offre de services collectifs de type sportif (piscines, arénes, 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 et de chacun des arrondissements.

##### **SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX**

Le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** entend apporter une collaboration importante afin de mieux définir les besoins des nouveaux arrivants, particulièrement dans les quartiers Côte-des-Neiges, Parc-Extension et Saint-Laurent. Ces besoins portent également sur l'amélioration de la diversité de logements dans les quartiers centraux des municipalités de banlieue.

Par ailleurs, la **Société d'habitation du Québec** entend poursuivre sa collaboration à l'établissement des besoins en logements et y répondre par ses programmes d'aide à l'habitation et à l'amélioration de l'habitat.

## TROISIÈME PRÉOCCUPATION

### UNE AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS ANCIENS OU VÉTUSTES

#### L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

##### ORIENTATION N° 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 en accordant la priorité au centre de l'agglomération.

#### RAPPEL DU PROBLÈME

La région se compose de différents types d'habitats et milieux de vie dont la qualité générale varie selon les besoins et les attentes des divers types de ménages. En effet, les ménages familiaux cherchent avant tout l'espace et la sécurité pour pouvoir élever leurs jeunes enfants, alors que les ménages non familiaux, souvent plus pauvres et sans enfants, se concentrent dans les quartiers anciens où ils peuvent trouver rapidement les services dont ils ont besoin et des logements à moindre coût.

Le déclin de l'attraction de certains quartiers centraux et anciens s'explique, entre autres, par des infrastructures publiques vétustes, un niveau de nuisance élevée attribuable à la circulation, une contamination des sols, des logements de mauvaise qualité et mal adaptés aux besoins des familles, etc.

Afin d'assurer un équilibre géographique dans l'accueil des 275 000 nouveaux ménages qui s'ajouteront d'ici 2021, il est essentiel de maintenir ou d'assurer une qualité de vie dans les quartiers centraux qui serait comparable à celle des secteurs périphériques aux zones urbaines existantes.

#### LES ENJEUX

- Maintenir une qualité de vie dans les quartiers anciens qui soit comparable à celle des nouveaux lotissements.
- Préserver la diversité des fonctions ainsi que la vitalité du centre-ville de Montréal et des quartiers centraux et anciens de l'agglomération métropolitaine.

#### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

La préservation et l'amélioration de la qualité de vie sur l'ensemble du territoire métropolitain constituent une priorité gouvernementale.

Les moyens devant répondre à cette préoccupation gouvernementale impliquent la mise en place de mesures, particulières aux quartiers centraux et anciens, qui viseraient à soutenir :

- l'accession à la propriété;
- l'amélioration de la qualité générale du parc de logements anciens;
- l'amélioration de la qualité du cadre de vie et de l'environnement urbain.

La qualité du cadre de vie passe aussi par la protection des caractéristiques patrimoniales des secteurs anciens, ensembles ou biens historiques, non seulement au centre de l'agglomération, mais sur l'ensemble du territoire métropolitain.

En ce qui a trait à l'accession à la propriété et à l'amélioration de la qualité du parc de logements anciens, la **Société d'habitation du Québec** considère que des mesures à cet effet doivent faire partie des stratégies intersectorielles de renouvellement urbain mobilisant l'ensemble des acteurs des milieux concernés et tirant parti des programmes gouvernementaux applicables.

En parallèle, des interventions sont nécessaires afin d'améliorer le cadre de vie général, de façon à répondre aux attentes de la population. On désigne, entre autres, l'amélioration de la qualité des équipements publics, l'augmentation de la superficie des parcs et des superficies boisées, le design des rues, l'amélioration de l'environnement (qualité de l'air, niveau sonore, propreté et sécurité, mesures d'atténuation de la circulation automobile) et le renforcement des infrastructures de transport en commun.

Par ailleurs, comme il a été mentionné précédemment, le **ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration** a adopté une nouvelle politique de l'immigration visant à augmenter sensiblement le nombre d'immigrants au cours des prochaines années. Cette immigration comporte une proportion importante de jeunes familles et de personnes âgées. En conséquence, le ministère est préoccupé par la diversité de l'offre de logements dans les quartiers centraux, particulièrement par la disponibilité de grands logements correspondant aux besoins des familles avec enfants ainsi que de résidences pour les personnes du troisième âge.

#### **LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

##### **Une stratégie métropolitaine intersectorielle**

- Intégrer au schéma d'aménagement une stratégie métropolitaine de réhabilitation des centres urbains et des quartiers anciens en prenant en considération la présence et la capacité des infrastructures existantes.
- Accorder une priorité au réaménagement des secteurs où les nuisances liées à la circulation (bruit, poussières dans l'air) seront réduites. La Communauté est invitée notamment à déterminer les contraintes (industries, carrières, sablières, stations de traitement des eaux usées, lieux d'élimination des déchets, transport, etc.) et à assigner des affectations minimisant les conflits d'usage.
- Assurer 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.
- Reconnaître, protéger et mettre en valeur les secteurs, ensembles ou biens patrimoniaux ainsi que les milieux patrimoniaux, et tenir compte de la ressource archéologique lors du réaménagement des quartiers anciens.
- Préciser le potentiel de réutilisation des lieux de culte d'intérêt patrimonial désaffectés ou en voie de désaffectation et mettre en valeur les équipements culturels comme levier de redéveloppement des quartiers anciens.

##### **La quiétude et la sécurité des cadres de vie au centre**

- Aménager ou réaménager le domaine public de manière à faire des quartiers centraux des environnements urbains et des cadres de vie paisibles et sécuritaires. La Communauté est invitée à apporter une attention particulière à l'aire d'influence des réseaux métropolitains de transport en commun.
- Déterminer les voies de circulation dans les quartiers centraux dont la présence actuelle ou projetée soulève des contraintes majeures à l'occupation du sol à proximité et adopter les dispositions réglementaires conséquentes, en conformité avec la *Politique sur le bruit routier* énoncée par le ministère des Transports.
- Intégrer les critères visant à protéger et à augmenter les espaces verts dans l'aménagement bâti.
- Intégrer les critères d'urbanisation et les normes de modération de la circulation (traffic-calming) dans la réhabilitation des quartiers anciens.

#### **SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX**

Le **ministère de la Culture et des Communications** élabore actuellement une politique gouvernementale du patrimoine culturel du Québec et il continuera à sauvegarder les biens à statut juridique national, entre autres par ses programmes. Il entend aussi poursuivre sa collaboration avec les municipalités en signant des ententes sur le développement culturel. Ces ententes constituent l'instrument privilégié de planification, de gestion, d'accès et de participation à la vie culturelle découlant de l'adoption d'une politique culturelle par les municipalités. Ces ententes continueront à établir, par exemple, le partage du financement de la restauration des bâtiments patrimoniaux et de la mise en valeur des arrondissements historiques du Vieux-Montréal et de La Prairie, et des principaux lieux de mémoire de l'ensemble du territoire. Enfin, le MCC rappelle que le chapitre 4 de la *Loi sur les biens culturels* donne des pouvoirs de protection aux municipalités.

Le ministère de la Culture et des Communications entend soutenir la CMM en favorisant la rénovation ainsi que l'implantation des équipements culturels

dans les quartiers anciens dans une perspective de dynamisation du secteur environnant, en mettant l'accent, entre autres, sur la détermination des lieux de mémoire dans une perspective de mise en réseau et de valorisation des modes de vie urbains.

Le **ministère de l'Éducation** a entrepris une étude afin d'évaluer, à l'échelle du Québec, l'état du parc immobilier des commissions scolaires. Au terme de cette étude, il lui sera possible de faire une lecture objective et précise des besoins particuliers des écoles des quartiers anciens de la région métropolitaine de Montréal. Les mesures à mettre en œuvre en priorité par le MEQ en ce qui a trait à la restauration et l'amélioration des bâtiments scolaires seront établies en fonction des conclusions de l'étude et des ressources financières disponibles.

Par ailleurs, la **Société d'habitation du Québec** entend poursuivre son appui à la revitalisation des quartiers anciens en faisant en sorte que les interventions se fassent dans une perspective intersectorielle intégrant toutes les dimensions de l'habitat et favorisant dans ces quartiers la rénovation des logements, l'amélioration de l'aménagement des milieux de vie, le redéveloppement des immeubles disponibles et l'accession à la propriété, particulièrement des jeunes familles.

Quant au **ministère de l'Environnement**, il favorisera la sélection des propositions et des projets d'aménagement basés sur les principes de l'écologie urbaine, principes qui s'appuient sur des critères de durabilité et de protection de l'environnement. Il privilégiera aussi les interventions contribuant à améliorer la qualité du milieu de vie des citoyens en mettant l'accent sur la santé environnementale et la santé publique.

De plus, le ministère de l'Environnement entend associer la Communauté métropolitaine à la détermination de priorités d'intervention pour la mise en œuvre du Programme de réhabilitation des terrains contaminés en milieu urbain Revi-Sols – Phases I et II ainsi que la réhabilitation des aires protégées.

Le gouvernement entend soutenir le développement de critères architecturaux liés à la densification, l'utilisation du transport en commun et des voitures électriques, la présence de jardins communautaires ainsi que la gestion des matières résiduelles, le recy-

clage de matériaux et l'économie d'énergie dans ses programmes de réhabilitation des quartiers anciens.

Le **MTQ** et l'**AMT** entendent apporter une aide technique, par l'intermédiaire de guides ou autres, afin de contribuer au développement d'outils pour l'amélioration de la qualité de vie, de la quiétude et de la sécurité dans les quartiers centraux. Les sujets pouvant être envisagés portent, entre autres, sur :

- la détermination d'un réseau artériel métropolitain et d'une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier local (municipal et arrondissements);
- une gestion de la circulation favorisant la réduction des déplacements motorisés dans les rues résidentielles et dans les autres secteurs visés;
- la révision des limites de vitesse dans les rues résidentielles et les autres secteurs visés, en tenant compte de la hiérarchie routière;
- l'aménagement de voirie rendant difficile la circulation à des vitesses supérieures aux limites autorisées. La modération de la vitesse suppose notamment un partage de l'espace plus favorable aux piétons et cyclistes, des carrefours giratoires, la réduction des perspectives visuelles, des chicanes, des dos-d'âne allongés, des culs-de-sac, etc.;
- la révision de la géométrie des intersections visant à diminuer les occasions de conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes;
- la réduction localisée de l'offre de voirie par la récupération de l'espace dévolu au stationnement sur rue et autres moyens;
- l'augmentation de l'espace exclusivement dévolu aux piétons et cyclistes;
- l'augmentation des espaces plantés ou paysagers.

Par ailleurs, **Hydro-Québec** désire profiter de l'occasion que lui offre l'élaboration du schéma d'aménagement de la Communauté pour souligner à celle-ci la mise en place du *Programme d'enfouissement du réseau de distribution*. Les trois volets de ce programme visent à augmenter la fiabilité du réseau tout en améliorant la qualité esthétique du paysage urbain. Ce programme peut également contribuer à la mise en valeur et à la réhabilitation des quartiers anciens et centraux.

**QUATRIÈME PRÉOCCUPATION****UN RENFORCEMENT DES PÔLES ÉCONOMIQUES CONTRIBUANT À MAINTENIR LA COMPÉTITIVITÉ DE LA MÉTROPOLE SUR LE PLAN INTERNATIONAL****L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE****ORIENTATION N° 5 :**

Soutenir le développement international de la région métropolitaine de Montréal en contribuant, en priorité, au renforcement des six pôles économiques majeurs où se concentrent les activités internationales :

- Centre-ville de Montréal;
- Saint-Laurent / Dorval;
- Centre de Laval;
- Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert;
- Anjou / Mercier, incluant la zone portuaire;
- Zone de commerce international de Mirabel.

Mettre en réseau les pôles économiques majeurs avec les pôles d'activité secondaires existants et en émergence, en tenant compte de leurs fonctions et de leur complémentarité.

**RAPPEL DU PROBLÈME**

La région métropolitaine de Montréal se classe au 15<sup>e</sup> rang des grandes agglomérations nord-américaines en ce qui concerne la population et au 32<sup>e</sup> rang pour la croissance démographique de 1990 à 2000 (245 000 personnes). Au cours des dix dernières années, le centre de gravité démographique et celui du marché nord-américain ont continué de se déplacer vers l'ouest et le sud, où les régions métropolitaines ont un taux de croissance variant de 28 % à 83 %, alors que celui de la région de Montréal se situe à 7,6 %. Ce phénomène a pour effet de marginaliser géographiquement le nord-est de l'Amérique. Toutefois, depuis 1993, le nord-est des États-Unis, incluant Montréal, se repositionne en fonction de la nouvelle économie.

À cela s'ajoute l'accroissement de la compétition entre les grandes villes et les agglomérations du

monde dont le produit intérieur brut (PIB) dépasse celui de certains pays : Tokyo (plus de 850 milliards de dollars), New York (650 milliards), Paris (300 milliards), Chicago (150 milliards). En 2000, le PIB des régions de Toronto, Montréal, Vancouver et Calgary a été respectivement de 144, 82, 50 et 33 milliards de dollars.

Cette concurrence entre les grandes villes invite la métropole à accorder une grande importance à ses pôles économiques prioritaires et à cibler des créneaux capables de propulser son économie sur le plan international, d'autant plus que les agglomérations polycentriques sont les plus performantes.

Certains pôles économiques, compte tenu de leur envergure et des entreprises qui les composent, exercent une influence déterminante dans la capacité d'attraction d'activités et d'entreprises issues de la nouvelle économie ou jouent un rôle-clé dans le positionnement international de la métropole. Il s'agit du centre-ville de Montréal, Saint-Laurent / Dorval, Anjou / Mercier, Centre de Laval, Boucherville / Longueuil / Saint-Hubert et de la Zone de commerce international de Mirabel.

Par ailleurs, les pôles économiques ne sont pas tous structurés en fonction d'une desserte efficace par transport en commun. La desserte par automobile constitue le plus souvent le principal critère d'urbanisation des municipalités pour la planification et l'aménagement des pôles d'emplois et de services sur leur territoire. Il s'ensuit une augmentation de la congestion, qui réduit leur accessibilité routière pour le transport des marchandises et pour l'emploi.

**LES ENJEUX**

Dans un contexte où la compétition entre les grandes agglomérations du monde est de plus en plus vive, la prospérité de la région métropolitaine de Montréal est fortement tributaire de sa capacité à concurrencer les autres agglomérations du monde.

Dans une perspective d'aménagement, les enjeux liés au maintien de cette compétitivité économique sont les suivants :

- Réduire les coûts de production des entreprises par une localisation avantageuse à proximité des infrastructures de transport qui tiennent compte de leur capacité;

- Assurer une mobilité aisée à la main-d'œuvre;
- Préserver une qualité de vie exceptionnelle dans l'agglomération, facteur qui vient de plus en plus conditionner les décisions d'établissement d'entreprises;
- Assurer un développement du territoire qui s'appuie sur les pôles économiques prioritaires.

### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

De façon générale, les préoccupations gouvernementales de nature économique pour la région métropolitaine de Montréal concernent avant tout l'amélioration de la capacité d'attraction des investissements étrangers ainsi que la consolidation de la position concurrentielle et le soutien aux exportations pour les entreprises déjà établies.

Les impacts de la congestion routière sur la capacité d'attraction des investissements étrangers ainsi que sur la consolidation de la position concurrentielle des entreprises déjà établies préoccupent particulièrement le **ministère des Transports**.

Plus précisément, **Tourisme Québec** souhaiterait que le développement touristique puisse s'étendre d'une façon soutenue sur l'ensemble de l'année et non seulement durant les mois d'été, notamment en assurant une meilleure adéquation entre l'offre de séjours urbains et les activités de congrès et de plein air durant les mois d'hiver. À ce chapitre, l'agrandissement du Palais des Congrès et le renforcement du rayonnement de l'aéroport de Dorval permettront d'atténuer ce problème. L'amélioration de la qualité de l'aménagement dans le centre-ville de Montréal serait également essentielle à la relance de l'activité touristique.

De façon complémentaire, le **ministère de la Culture et des Communications**, tout en reconnaissant l'importance de l'accessibilité aux ressources culturelles pour l'ensemble de la population, se préoccupe du maintien du rayonnement de l'industrie culturelle dans l'économie métropolitaine et québécoise.

Le **ministère des Affaires municipales et de la Métropole** rappelle qu'il considère essentiel de concilier le développement économique avec l'aménagement du territoire. Le développement commercial et industriel agit comme un élément

structurant dans l'aménagement du territoire. S'il n'est pas adéquatement planifié d'une manière intégrée dans l'aménagement du territoire, ce développement peut entraîner une surconsommation de sols et l'expansion urbaine en résultant.

L'aménagement du territoire doit intégrer aux considérations d'affectation du sol et de hiérarchisation des diverses fonctions urbaines les choix de développement économique de la région métropolitaine en termes de promotion et d'axes prioritaires de développement. Cependant, plusieurs ministères ont élaboré des stratégies assorties d'objectifs de développement économique dont la portée va au-delà des limites de la RMRM. Cette situation nécessitera, aux niveaux gouvernemental et municipal, la conception d'un mécanisme d'harmonisation entre les régions administratives et avec les MRC périphériques en vue d'assurer une cohérence des interventions sur le territoire (voir la neuvième préoccupation).

### LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

#### Le soutien au développement économique et le renforcement des pôles économiques majeurs

- Préciser et reconnaître les six pôles économiques majeurs à caractère international présentés dans le Cadre d'aménagement comme éléments principaux de la structure économique de la région métropolitaine.
- Effectuer une hiérarchisation des pôles d'activité sur son territoire en complémentarité avec les six pôles économiques majeurs du Cadre d'aménagement.
- Favoriser un regroupement géographique des universités reconnues, centres d'expertises de renommée mondiale, sièges sociaux d'entreprises importantes du secteur des communications, centres de recherche réputés et contribuer au renforcement des bassins de créateurs, d'organismes et de services culturels existants.
- Renforcer la partie centrale de l'agglomération métropolitaine en tant que cœur économique de la métropole en raison de ses caractéristiques liées à l'emploi, au commerce, au tourisme, au logement, au divertissement et à la culture.

- Favoriser la mise en valeur de l'image du centre-ville de Montréal en tant que centre historique, culturel et socio-économique de la métropole.
- Intégrer les objectifs d'augmentation de l'utilisation du transport en commun et de réduction de l'utilisation de l'automobile dans la planification et la desserte des pôles économiques nouveaux ou existants.
- Favoriser la concentration du développement commercial dans les secteurs desservis par le métro à Montréal et par un système efficace de transport en commun dans les autres municipalités, tout en favorisant le maintien et la revitalisation des axes d'affaires des secteurs centraux.
- Assurer une mixité des fonctions dans les pôles économiques prioritaires incluant les espaces résidentiels à proximité des infrastructures majeures de transport en commun en prévoyant des critères de compatibilité entre les divers usages afin d'assurer une qualité de vie maximale.
- Intégrer les services publics, dont ceux fournis par Hydro-Québec, dans le processus de planification qui mène à l'implantation de tout équipement d'envergure pour la desserte des pôles économiques majeurs.
- La Communauté métropolitaine de Montréal est invitée à mettre sur pied, en concertation avec les ministères à vocation économique, une banque centrale de données en matière de développement du territoire en vue d'établir un portrait fidèle de la structure économique métropolitaine.

#### **SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX**

Le **ministère des Transports** contribuera à réduire la congestion sur le réseau routier montréalais et à améliorer la desserte des pôles par la mise en œuvre du *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal*. Il maintiendra son action sur le plan des politiques, des normes et du soutien financier pour appuyer les partenaires en transport maritime, ferroviaire et aérien, et promouvoir le développement des services intermodaux.

Le plan stratégique de l'AMT prévoit l'amélioration de l'offre de services de transport collectif dans les axes desservant un ou plusieurs pôles économiques d'envergure métropolitaine. À terme, l'AMT vise une desserte complète des pôles économiques prioritaires grâce à une offre de transport collectif qui soit d'un niveau de qualité propre à concurrencer l'automobile.

La planification du transport des personnes et des marchandises intégrée à l'aménagement est essentielle pour permettre la mise en œuvre des actions locales et gouvernementales susceptibles d'inciter un nombre accru d'entreprises à s'implanter dans les pôles économiques.

En ce qui a trait aux infrastructures électriques, **Hydro-Québec** offre aux organismes municipaux une expertise et un appui en matière d'alimentation en énergie des complexes commerciaux et industriels. Les pôles économiques doivent pouvoir compter sur la présence d'un réseau électrique fiable et performant, capable de s'adapter aux exigences de qualité de service de cette clientèle particulière.

Le **ministère de la Culture et des Communications** entend développer un partenariat avec Tourisme Montréal et les associations touristiques régionales (ATR) concernées, sous la forme d'ententes pour faire la promotion des attraits et activités culturelles du territoire, pour améliorer le cadre urbain du centre-ville de Montréal et pour stimuler le tourisme sur tout le territoire de la région. À cet égard, le ministère appuie déjà la mise en place d'une vitrine culturelle et d'une billetterie.

Le ministère de la Culture et des Communications entend contribuer, en concertation avec ses partenaires gouvernementaux et municipaux :

- à faire du dynamisme du secteur des communications et de la richesse des attraits culturels des atouts majeurs d'une stratégie métropolitaine de développement économique;
- à prévoir une stratégie à l'égard de mesures incitatives, fiscales ou autres, sur une base territoriale, permettant d'accentuer le développement des secteurs de pointe, notamment en communication;
- à élaborer une stratégie de développement international prenant appui sur le tourisme et la culture (patrimoine, grands festivals, lieux de création et de diffusion à rayonnement international,



etc.) dans une perspective de déploiement en région d'événements culturels à potentiel touristique et d'attraction de publics étrangers.

Le **ministère de l'Environnement** rappelle que le gouvernement du Québec, guidé par le principe de précaution, entend favoriser l'implantation de projets commerciaux et industriels qui respectent les engagements internationaux pris par le Québec lors de son adhésion à la *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*. Le gouvernement entend également favoriser la compétitivité de l'économie en soutenant les programmes d'efficacité énergétique et un usage plus efficace des ressources qui amènent une réduction des coûts de production et placent l'entreprise en meilleure position devant la concurrence internationale, comme le préconise le *Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques* (p. 22).

De plus, le ministère de l'Environnement entend associer la Communauté métropolitaine, dans le cadre de l'élaboration de son schéma d'aménagement et de développement, à l'élaboration d'un plan d'action métropolitain visant, entre autres :

- l'adhésion des entreprises au Programme de protection du niveau de référence qui a pour but de fournir aux organisations participantes l'assurance que les réductions de GES seront prises en compte. Le plan d'action métropolitain vise à favoriser également l'adhésion des entreprises à ÉcoGES<sub>te</sub>, programme d'inscription volontaire pour la réduction des GES des entreprises qui s'implanteront dans les six pôles économiques majeurs en leur offrant un programme d'accompagnement pour y parvenir;
- l'implantation de programmes d'écologie industrielle qui soutiennent la valorisation des matières résiduelles et l'application d'un cycle de production en circuit fermé caractérisé par la transformation de matières premières polluantes et par une faible production de matières résiduelles;
- la recherche et le développement en matière environnementale afin de permettre le développement et le maintien d'une véritable industrie de l'environnement qui se concrétise par l'émergence, par exemple d'entreprises de haute technologie spécialisées dans la valorisation et la transformation des matières polluantes en substances énergétiques ou en matières premières;

- la mise en place d'un programme de mobilisation des décideurs destiné aux instances municipales, agricoles et industrielles pour favoriser l'implantation des mesures d'écologie urbaine et industrielle;
- les applications pratiques du développement durable à travers le réseau de commerces et d'industries implantés dans les pôles économiques pour favoriser la compétitivité et l'émulation au sein de ces entreprises.

Le ministère de l'Environnement entend également associer la Communauté métropolitaine à la réalisation d'une étude d'opportunité de la mise en place, dans un des pôles, d'un institut de recherche sur les changements climatiques à partir duquel s'établira le réseau pour relier l'ensemble des six pôles économiques.

Le ministère de l'Environnement, en collaboration avec le ministère des Relations internationales, entend poursuivre ses efforts pour attirer à Montréal des organisations internationales reliées au secteur de l'environnement.

Le **ministère des Ressources naturelles** vise la reconnaissance de Montréal comme carrefour mondial des pâtes et papiers. À cette fin, le ministère entend favoriser la rétention et le développement des sièges sociaux qui sont à Montréal (ex. : déménagement de Toronto à Montréal du siège social d'Abitibi-Price) ainsi que le développement des infrastructures en recherche et développement (ex. : expansion de Paprikan, implantation de COESI, par le biais d'aides ad hoc) et le développement des équipements pour les pâtes et papiers. De plus, le MRN appuie les projets de recherche et développement de ces entreprises à l'aide du *Programme de maîtrise technologique*.

Par ailleurs, le gouvernement entend collaborer avec la Communauté de manière que les considérations de nature économique soient intégrées à l'aménagement du territoire. Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole, de concert avec les ministères à vocation économique, précisera à la Communauté, à la suite du dépôt des orientations gouvernementales, les divers volets qui font l'objet d'une préoccupation gouvernementale particulière.



## CINQUIÈME PRÉOCCUPATION

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

## L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

## ORIENTATION N° 6 :

Susciter et soutenir une forme urbaine visant :

- En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile;
- En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises;
- En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.

## RAPPEL DU PROBLÈME

De 1987 à 1998, les déplacements motorisés ont augmenté de 22 % pour atteindre plus de 7 millions de déplacements par jour, alors que la population n'a augmenté que de 10 %. Selon le scénario tendanciel du MTQ, en 2021, il se fera quotidiennement plus de 7,8 millions de déplacements motorisés dans la RMRM, soit 825 000 de plus qu'en 1998 (une croissance de 11,7 %).

La motorisation croissante des dernières décennies est tributaire, entre autres, du vieillissement de la population, de sa dispersion sur un territoire de

plus en plus étalé et de l'accessibilité de plus en plus grande des femmes au marché du travail. La dispersion des ménages, s'accompagnant d'un étalement des emplois et des services, est à présent telle que les déplacements interbanlieues, plus difficiles à desservir par transport collectif, sont ceux qui connaissent la plus forte croissance.

La hausse des déplacements en automobile, observée au cours des dernières décennies, s'accompagne en parallèle d'une diminution de l'achalandage du transport en commun. En 1973, les parts modales étaient de 64 % pour l'auto contre 36 % pour le transport collectif (transports motorisés seulement). En 1998, la part modale de l'automobile avait progressé à 81,5 %, ne laissant que les 18,5 % restants au transport en commun.

De plus, l'Agence métropolitaine de transport a calculé qu'en moyenne, chaque année et pour chaque ménage qui choisit de résider près du métro plutôt qu'en périphérie de l'agglomération métropolitaine, on obtient :

- 1 050 déplacements de personnes par automobile en moins;
- une réduction de 15 000 km du kilométrage automobile urbain;
- ce qui est l'équivalent du retrait complet d'une automobile, en l'occurrence le second véhicule d'un ménage;
- une réduction des gaz à effet de serre de l'ordre de 6 000 kilogrammes;
- 625 déplacements de plus par transport en commun;
- 425 déplacements de plus à pied ou à vélo.

Cependant, les nombreux avantages qu'offre le transport en commun, tant du point de vue individuel que collectif, demeureront purement théoriques tant que la grande majorité des ménages opteront pour les secteurs résidentiels à l'écart des axes de transport en commun, plutôt que pour la périphérie immédiate des infrastructures métropolitaines de transport collectif.

Si rien n'est fait pour tenter de modifier les tendances actuelles, le MTQ prévoit que, entre 1998 et 2006, le nombre de déplacements en transport en commun aura diminué de 8 600 en direction de l'île de Montréal, en période de pointe du

matin. La diminution atteindrait 37 100 déplacements en 2021.

Par ailleurs, le centre de l'agglomération concentre encore une forte proportion des entreprises génératrices de camionnage, ce qui fait en sorte que le réseau autoroutier central constitue un lieu de passage important des déplacements de camions. Il en résulte une congestion importante par suite de l'augmentation des déplacements en voiture et des camions.

Depuis le début des années 1990, le nombre quotidien de mouvements de camions progresse à un rythme supérieur à 2 % par année dans la région métropolitaine. La fonction de plaque tournante continentale que joue Montréal au chapitre du transport des marchandises, fonction qui constitue l'un de ses atouts économiques, explique en partie cette progression. La vigueur de son secteur manufacturier, qui a été dynamisé par l'ALENA et plus généralement par le processus de mondialisation, a aussi contribué à l'augmentation du camionnage. Toutefois, une part significative de cette augmentation demeure attribuable à la dispersion des commerces, des bureaux, des services et des entreprises. En effet, environ 85 % des quelque 120 000 mouvements journaliers de camions enregistrés durant l'année 2000 étaient internes à la région, c'est-à-dire que leur origine et leur destination étaient toutes deux situées à l'intérieur de celle-ci.

Pour les entreprises manufacturières fortement dépendantes des livraisons de marchandises par camion et pour celles jouant un rôle dans la fonction de plaque tournante de Montréal, l'augmentation de la congestion est pénalisante sur le plan des coûts de transport et elle diminue par conséquent la compétitivité. Pour les automobilistes, la congestion dégrade les conditions de circulation et fait augmenter la durée des déplacements. Pour les commerces, bureaux, services et entreprises non manufacturières, la congestion se traduit par une augmentation du prix de vente final des produits et des services. Pour les résidents vivant à proximité des autoroutes et des réseaux artériels et au centre de l'agglomération, la congestion réduit la qualité des milieux de vie et de l'environnement en raison de la pollution atmosphérique et sonore qu'elle engendre.

Enfin, rappelons que d'ici 2010 le *Plan de gestion des déplacements* et le *Plan stratégique 1997-2007*

de l'AMT prévoient que le gouvernement investira 1,56 milliard de dollars dans de nouvelles infrastructures de transport en commun, y compris les 500 millions de dollars pour le renouvellement des actifs. Si tous les projets présentement à l'étude se réalisaient, ces investissements pourraient même s'élever à 5 milliards de dollars. Par ailleurs, le gouvernement investira 2,27 milliards de dollars pour l'amélioration et le réaménagement des infrastructures existantes du réseau routier, sans compter les projets à l'étude pour le développement de ce dernier.

### LES ENJEUX

- Intégrer la planification des transports dans une perspective métropolitaine à celle de l'aménagement du territoire;
- Développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine;
- Améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la RMRM, des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois.

### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et les organismes gouvernementaux s'inquiètent de la hausse constante des déplacements en automobile et du déclin relatif qui s'ensuit du transport collectif.

Le ministère des Transports considère que l'amélioration de la mobilité des personnes et des marchandises, dans la perspective de consolidation des zones urbaines et de diminution des impacts sur le milieu, soulève des enjeux très importants. Il y a donc nécessité de concertation avec les partenaires pour une meilleure intégration des réseaux et services.

Par ailleurs, le **ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation** appréhende des déménagements possibles d'entreprises à proximité des autoroutes en périphérie afin d'éviter que leurs activités de camionnage soient constamment entravées par la congestion routière présente au centre de l'agglomération. Ces déménagements

exerceraient une forte pression sur la zone agricole décrétée et pourraient affaiblir les zones d'activité industrielle existantes.

L'Agence métropolitaine de transport constate pour sa part que ces déménagements appréhendés des entreprises du centre, pourtant bien desservies par les grandes infrastructures de transport collectif, vers la périphérie qui n'est pratiquement accessible que par automobile, s'opposeraient, s'ils se confirmaient, à la relance du transport collectif.

Le ministère de l'Environnement est inquiet de l'impact de l'augmentation des déplacements automobiles sur la qualité de l'air ambiant et sur la santé des citoyens. Il confirme l'importance de favoriser l'utilisation du transport en commun, de réduire l'usage des véhicules individuels et de faire la promotion de l'usage de véhicules à faible consommation d'énergie.

#### **LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

Note : les attentes qui suivent s'inscrivent en complément de celles présentées dans le cadre de l'Orientation n° 2.

##### **Le renforcement de la fonctionnalité des réseaux routiers**

- Déterminer un réseau artériel métropolitain en appui au réseau routier se trouvant sous la responsabilité du MTQ.
- Prévoir des critères de hiérarchisation du réseau routier local (municipal et d'arrondissement) existant et projeté pouvant permettre d'effectuer des choix d'aménagement et de développement, tirant avantage notamment des infrastructures routières existantes.
- Prescrire des normes minimales de gestion du réseau routier artériel et des normes relatives à l'harmonisation des règles de signalisation et de contrôle de la circulation entre le réseau artériel et les autres réseaux municipaux.
- Tenir compte des questions relatives à la sécurité dans les transports dans le cadre de l'élaboration du schéma d'aménagement.

- Intégrer, dans le cadre de ses actions en transport, des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile et des nuisances causées par la circulation routière en milieu résidentiel, et inciter les municipalités à se doter de règles et de moyens d'aménagement en conséquence.
- 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.
- Intégrer, dans la planification des réseaux de transport des personnes et des marchandises, des critères relatifs à l'environnement visuel et à l'affichage.

##### **Le soutien au développement du transport collectif et des solutions de remplacement aux déplacements autoconducteurs**

- Dans l'exercice de ses compétences générales relativement au transport en commun et au réseau artériel métropolitain, assurer une desserte adéquate des pôles économiques majeurs par les services de transport en commun.
- Adopter, dans le cadre de ses compétences en transport, des cibles d'augmentation de l'usage du transport collectif adaptées à chaque type de contexte urbain et à chaque type d'usager.
- Adopter des règles ou critères d'urbanisation afin d'accorder la priorité au développement ou au redéveloppement urbain arrimé aux infrastructures métropolitaines de transport collectif, et incitant à l'utilisation de ces infrastructures comme leviers principaux du développement urbain métropolitain et local (voir Orientation n° 2).

##### **Le transport urbain des marchandises**

- Participer, avec le MTQ et ses partenaires expéditeurs et transporteurs, à l'établissement d'un diagnostic du transport des marchandises dans la région métropolitaine.
- Intégrer au schéma d'aménagement et de développement la problématique du camionnage urbain, et en priorité les enjeux :
  - de localisation des commerces, bureaux et entreprises;
  - d'harmonisation des règlements relatifs aux horaires de livraison locale;

- d'appui à l'emploi de véhicules à plus faible consommation d'énergie, moins bruyants et moins polluants, pour la distribution des marchandises en milieu urbain;
- d'appui au développement de l'intermodalité et de la complémentarité des équipements, des réseaux et des systèmes de transport des marchandises.
- Respecter le réseau de camionnage établi par le MTQ et reconnaître un réseau de camionnage sur les routes locales, en relation avec des réalités ou choix d'aménagement entraînant de la circulation lourde.

### **SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX**

Les ministères et organismes gouvernementaux privilégieront le centre de l'agglomération, à proximité des infrastructures métropolitaines de transport en commun, pour localiser et consolider les équipements et services gouvernementaux ou collectifs d'envergure métropolitaine. Ils tiendront également compte de la présence, de la capacité et de la fonctionnalité du réseau routier.

Le **ministère des Transports** et l'**Agence métropolitaine de transport** mettront en œuvre les projets de prolongement de réseaux de transport en commun et de gestion de la demande prévue à leur *Plan de gestion des déplacements* et *Plan stratégique* respectif.

Les autres actions que compte conduire le MTQ consistent à :

- proposer d'ici le 15 novembre 2001 une révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal;
- soutenir le développement des modes alternatifs tels que le covoiturage, le vélo, la marche et le transport par taxi. Notamment, il contribuera au cyclotourisme par un apport financier à l'achèvement, dès 2005, de la Route verte;
- proposer des modifications législatives visant à faciliter l'optimisation des services de transport en commun sur le territoire de la CMM (intégration des CIT, harmonisation des territoires des organismes);

- poursuivre la révision du programme d'aide au transport adapté et l'encadrement légal du taxi et réviser le *Programme d'aide gouvernementale au transport en commun*.

Le MTQ entend également aider les entreprises qui mettront sur pied des programmes Employeurs pour réduire les déplacements en voiture. À cette fin, un montant de 10,3 millions de dollars est prévu pour la période 2000-2005. Quelque 5 000 entreprises et maisons d'enseignement sont visées, en priorité dans la région de Montréal (*Plan d'action québécois 2000-2005 sur les changements climatiques*, p. 33).

Par ailleurs, l'AMT entend définir, avec la collaboration de la Communauté métropolitaine, des critères d'urbanisation qui permettraient de rehausser la présence physique et symbolique du transport collectif dans l'environnement urbain, notamment en ce qui touche :

- l'utilisation de matériaux de sols;
- les éléments de signalisation et de mobiliers urbains spécifiques;
- la définition de trajets d'accès au transport collectif accordant la priorité au confort et à la sécurité des piétons;
- l'aménagement d'aires d'attente couvertes et chauffées au bénéfice des usagers du transport collectif.

Le **ministère de l'Environnement**, afin de contribuer à diminuer les émissions de GES, dont 55 % sont attribuables au transport des personnes par véhicule léger, compte implanter par phases un programme obligatoire d'inspection et d'entretien des véhicules à compter de 2002. La première phase de ce programme s'appliquera d'abord aux véhicules lourds dans toutes les régions, à l'exception des territoires nordiques, et aux véhicules légers dans la région de Montréal (*Plan d'action québécois 2000-2005 sur les changements climatiques*, p. 35 et 36).

Le gouvernement entend également engager la CMM dans la promotion des initiatives visant à mettre en place des conditions favorables au covoiturage au détriment des déplacements en voiture à un seul passager, par le biais notamment de programmes employeurs et d'une politique de stationnement.

Le gouvernement entend finalement associer la CMM à la promotion des modes de transport collectif adaptés aux besoins et à la demande tels les tramways (systèmes légers sur rails : SLR), les taxis collectifs, les minibus, les véhicules en libre-service et autres en accordant la priorité à la desserte du centre-ville et des autres pôles économiques et d'emploi de la région métropolitaine.

**SIXIÈME PRÉOCCUPATION****LA PROTECTION ET LA MISE EN VALEUR  
DE LA ZONE ET DE L'ÉCONOMIE  
AGRICOLES****L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE****ORIENTATION N° 7 :**

Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une 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.

**RAPPEL DU PROBLÈME**

Entre 1981 et 1996, près de 27 667 hectares de terres ont été retirés de la zone agricole décrétée située sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal à la suite de la révision des limites du territoire agricole. Parallèlement, la superficie exploitée par les entreprises agricoles a augmenté de 12 645 hectares durant la même période.

Les usages non agricoles en zone agricole et les demandes de retrait de terres arables pour l'agrandissement des périmètres d'urbanisation exercent à présent des pressions sur la zone agricole et menacent sa pérennité.

En même temps, cette concentration des activités agricoles dans certaines régions est à la source de préoccupations particulières, comme le rappelait le rapport de la Commission sur la gestion de l'eau au Québec (2000) du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

« Pendant que les superficies utilisées passaient de 3,4 millions à 1,9 million d'hectares, les activités agricoles se concentraient dans certaines régions qui font maintenant face à de sérieux problèmes : pollution diffuse et ponctuelle, dégradation de la qualité des sols, perte de la biodiversité et d'habitats humides et aquatiques, conflits d'usages liés à la dégradation des cours d'eau, contamination de sources d'eau potable, et autres.<sup>65</sup> »

**LES ENJEUX**

Les enjeux liés à l'agriculture et à l'agroalimentaire sont de trois ordres :

- Intégrer l'agriculture et le secteur agroalimentaire en tant que composantes à part entière de la planification économique de la région métropolitaine;
- Assurer la pérennité du territoire et des activités agricoles métropolitaines;
- Favoriser le développement des activités agricoles et la cohabitation harmonieuse des usages sur le territoire agricole.

**LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES**

Les ministères et organismes gouvernementaux sont principalement préoccupés par les éléments suivants :

- l'expansion urbaine et l'urbanisation diffuse en zone agricole et le manque de contrôle des usages non agricoles en zone agricole décrétée;
- le manque de contrôle des investissements publics et privés dans les secteurs non desservis en périphérie de la zone urbaine et dans les secteurs en périphérie de la RMRM;
- le manque de mise en valeur à des fins agricoles des secteurs sous-utilisés ou non utilisés de la zone agricole ayant un potentiel agricole;
- le manque d'accessibilité qu'éprouvent les producteurs agricoles aux terres sous-utilisées ou non utilisées de la zone agricole aptes à l'agriculture;
- le manque d'intégration de l'activité agricole et agroalimentaire à l'économie métropolitaine en y mettant en valeur ses dimensions commerciales, industrielles, touristiques et culturelles.

Les ministères et organismes gouvernementaux souhaitent que la zone agricole décrétée soit désormais perçue comme une composante intégrée de la région métropolitaine. Ils souhaitent s'appuyer sur son dynamisme pour assurer de façon optimale son développement économique. Ils veulent également

<sup>65</sup> Commission sur la gestion de l'eau au Québec, *L'eau, ressource à protéger, à partager et à mettre en valeur*, 3 mai 2000, tome 2, p. 4.



mettre en valeur le patrimoine agricole et, dans cette optique, préserver les caractéristiques patrimoniales ou paysagères majeures du territoire agricole. Bref, les ministères et les organismes gouvernementaux demeurent fortement préoccupés par la difficulté d'assurer une cohabitation harmonieuse des fonctions agricole et résidentielle, tant en zone agricole que sur la frange séparant les milieux urbains des milieux agricoles.

### **LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

#### **La protection de la zone agricole**

- Exercer un contrôle restrictif de l'expansion urbaine et de l'urbanisation diffuse. À cette fin, la Communauté est invitée à :
  - utiliser les mesures de gestion de l'urbanisation à l'intérieur des périmètres d'urbanisation afin de limiter les impacts sur le développement des activités agricoles dans les secteurs contigus et évaluer la possibilité de réduire la superficie des périmètres d'urbanisation lorsqu'elle n'est pas justifiée;
  - contribuer à réduire la pression spéculative en milieu périurbain et préconiser des mesures favorisant la reconversion à des fins agricoles de terres actuellement inutilisées;
  - permettre la réinclusion en zone agricole des secteurs adjacents ayant un potentiel agricole qui, en fonction du profil de croissance établi, ne pourront pas être développés au cours des 20 prochaines années et, en cas de non-réinclusion, y permettre les activités agricoles.
- Adopter et mettre en place des mesures favorisant la complémentarité des travaux du CCA métropolitain et des CCA existants dans les MRC comprises dans la RMRM.

#### **La planification de l'aménagement de la zone agricole**

- Inciter les municipalités à prévoir des règles d'aménagement favorisant la cohabitation des fonctions ainsi que l'accessibilité aux services pour les populations résidentes.
- Créer un cadre propice au maintien et au développement des activités agricoles en exerçant un contrôle très restrictif des usages non agricoles à l'extérieur des périmètres d'urbanisation et des îlots déstructurés.
- Mettre en place des mesures assurant une cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles en concertation avec le comité consultatif agricole (CCA). À cet égard, la Communauté est invitée à :
  - favoriser sur son territoire l'instauration et le soutien de clubs agroenvironnementaux afin de sensibiliser les producteurs agricoles à la nécessité d'adopter des pratiques de nature à protéger l'environnement;
  - mettre en relief les pratiques agricoles qui aident à la protection des habitats fauniques et favorisent les activités écotouristiques;
  - intégrer à son schéma les normes minimales devant servir à déterminer les distances séparatrices en milieu agricole.
- Protéger les espaces boisés et humides de la zone agricole.

#### **La mise en valeur de la zone agricole à des fins de développement économique**

- Procéder à l'élaboration d'un plan stratégique de développement agricole et agroalimentaire en tenant compte des planifications des régions voisines, et formuler des recommandations en ce qui a trait à l'utilisation du Fonds de développement métropolitain;
- Accorder une priorité au développement des activités agricoles en zone agricole;
- Favoriser par différentes mesures la mise en valeur agricole des sols sous-utilisés de la zone agricole (ex. : programme de remboursement, mesures fiscales favorisant le développement d'entreprises, surtaxe pour les terrains sous-utilisés).

**La mise en valeur du caractère patrimonial et culturel de la zone agricole métropolitaine**

- Reconnaître et protéger les caractéristiques patrimoniales de la zone agricole, notamment :
  - Les paysages (inventaire et qualification);
  - Les milieux de production agricole traditionnels (production animale, érablières, vergers, zones naturelles de production fruitière, etc.);
  - Les secteurs historiques reconnus et associés à un mode de production agricole traditionnel qui leur est propre ou même exclusif.

**SOUTIEN ET ENGAGEMENTS  
GOUVERNEMENTAUX**

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et ses partenaires privilégieront dans leur planification stratégique le développement des marchés agricoles et la compétitivité des entreprises agricoles, la sécurité alimentaire, l'environnement et le développement régional. La première cible visée par le développement régional concerne le soutien à l'adaptation des entreprises agricoles aux nouvelles réalités économiques, le développement et la croissance du secteur agricole et agroalimentaire métropolitain dans son ensemble ainsi que la valorisation et la promotion du secteur agricole.

Le MAPAQ, en concertation avec ses partenaires, entend maintenir les leviers d'intervention suivants :

- **L'appui financier** : pour l'agriculture et l'agroalimentaire, les programmes offerts touchent les assurances agricoles, le financement agricole, l'aide régionale aux entreprises, l'aide à l'investissement en agroenvironnement, l'amélioration de la santé animale, l'appui à la recherche et l'appui à la concertation sectorielle et régionale, ainsi que le remboursement partiel des taxes foncières aux exploitations agricoles;
- **L'appui professionnel** : ces mesures incluent les services-conseils aux entreprises, la recherche et le développement, le transfert technologique, les services en santé animale, la formation des ressources humaines ainsi que la veille économique et commerciale;

- **L'encadrement réglementaire** : il s'agit principalement d'assurer le contrôle de l'innocuité et de la salubrité des produits agricoles, marins et alimentaires, la protection sanitaire des animaux, la protection du territoire et des activités agricoles ainsi que la mise en marché collective des produits agricoles et de la pêche.

Le MAPAQ encouragera également l'adoption et la mise en place de mesures de contrôle intérimaire, permettant de vérifier adéquatement l'implantation de nouveaux usages non agricoles d'ici l'entrée en vigueur du schéma métropolitain.

Par ailleurs, le MAPAQ entend poursuivre les discussions avec la CMM pour la création d'une commission agroalimentaire qui regrouperait des représentants du monde municipal, agricole et industriel. Cette commission aurait le mandat notamment, d'élaborer la planification stratégique du développement du secteur agroalimentaire ainsi que les recommandations pour la promotion de ce secteur et pour l'utilisation du Fonds de développement métropolitain.

Le MAPAQ rappelle également qu'il met en œuvre divers programmes et activités tels que la mise en place d'un réseau d'avertissement phytosanitaire visant une utilisation rationnelle des pesticides, le support financier et technique aux clubs d'encadrement technique et aux clubs agroenvironnementaux ainsi que les supports financiers aux cinq tables de concertation agroalimentaire.

De son côté, le ministère de l'Environnement entend :

- Rendre disponibles, dès leur adoption, normalement prévue au cours de l'année 2001, les documents suivants :
  - *Politique québécoise sur la gestion de l'eau;*
  - *Stratégie québécoise sur les aires protégées;*
  - *Stratégie québécoise sur la diversité biologique;*
  - *Guide de mise en œuvre du développement durable;*
  - *Guide d'élaboration d'un plan de gestion des matières résiduelles.*

- Favoriser la participation et la concertation des partenaires internes et externes du MENV et des autres ministères et organismes en les sensibilisant à l'importance des questions environnementales dans l'aménagement du territoire.

Pour sa part, le **ministère des Ressources naturelles** entend poursuivre ses travaux de mise en valeur de boisés privés en zone agricole :

- Le MRN offre aux propriétaires de ces boisés de l'aide financière et technique pour des interventions d'aménagement forestier au moyen du Programme d'aide à la mise en valeur des forêts privées;
- Le ministère entend également maintenir son Programme de mise en valeur des ressources du milieu forestier. Ce programme offre une aide financière pour la réalisation d'inventaires, de planification ou de mise en valeur des différentes ressources (faune, récréation, paysage, matière ligneuse) du milieu forestier. Il est administré avec la contribution du Conseil régional de développement de chaque région.

Présentement, chaque agence régionale termine un Plan de protection et de mise en valeur des forêts privées de sa région, qui peut constituer un intrant de l'aménagement durable de la zone agricole. Le MRN entend contribuer à la diffusion de ces plans afin de renforcer et mettre en valeur les caractéristiques de la zone agricole permanente.

## SEPTIÈME PRÉOCCUPATION

### 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

#### L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

##### ORIENTATION N° 8 :

Protéger et mettre en valeur les espaces verts et les plans d'eau de la région métropolitaine, les paysages ainsi que les éléments patrimoniaux du territoire :

- La reconnaissance de l'importance du mont Royal en tant que lieu emblématique et patrimonial de la métropole, espace vert majeur et première Montérégienne;
- La protection des Montérégiennes pour leur caractère environnemental, visuel et récréatif;
- La protection et la mise en valeur des espaces verts présentant un intérêt stratégique par leur biodiversité;
- La protection et la mise en valeur concertée des grands bassins de la région métropolitaine;
- L'accroissement de l'accès du public aux berges, aux plans d'eau et à certaines îles fluviales du Grand Montréal si l'accès ne nuit pas à la biodiversité et à la conservation des espèces menacées et vulnérables ni à leur habitat.

Protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel, historique, architectural, et les paysages.

#### RAPPEL DU PROBLÈME

##### 1. La forêt et les aires protégées

De 1986 à 1994, la région métropolitaine a perdu 30 % de son couvert boisé et végétal, soit 133 km<sup>2</sup>, au profit de l'urbanisation du territoire. Une part

importante des espaces vacants voués à une affectation résidentielle dans les schémas d'aménagement des MRC se superpose à des espaces boisés et, conséquemment, menace de faire disparaître ces espaces naturels. Si la tendance se maintient, dans 28 ans, tous les boisés actuels auront été détruits (467 km<sup>2</sup>).

De plus, on compte 57 aires protégées sur le territoire métropolitain, couvrant une superficie de 187,8 km<sup>2</sup>. Cette superficie correspond à 4,3 % du territoire, alors que la moyenne mondiale est de 8 %.

On observe depuis plusieurs années une forte pression liée au développement des espaces situés autour du mont Royal. Or, pour que ces projets tiennent compte de l'intégrité physique de la montagne et contribuent à sa protection, les intervenants municipaux, institutionnels, gouvernementaux et privés devraient partager une même vision du développement du mont Royal. Compte tenu du nombre important de projets, la détermination de cette vision commune constitue une priorité gouvernementale.

##### 2. Les berges, les rives et les plans d'eau

En second lieu, le nombre et la qualité des cours d'eau ainsi que la superficie des plaines inondables ont diminué au cours des 20 dernières années, notamment à la suite du développement résidentiel.

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.

Enfin, et plus grave encore, les niveaux d'eau dans les bassins de la région sont en baisse en raison des débits plus faibles en provenance des Grands Lacs. De juin à septembre 1999, on a assisté à une baisse marquée des niveaux d'eau sur le réseau hydrique du Grand Montréal. Cet étiage prolongé est même plus grave que celui de 1964, date qui était pourtant considérée comme l'année repère jusqu'à maintenant. La baisse des niveaux d'eau risque d'avoir de graves effets sur la région, son écosystème et son économie.

##### 3. Le patrimoine et les paysages

La RMRM compte près de 200 monuments historiques classés en vertu de la *Loi sur les biens culturels*. Par ailleurs, les montagnes et les bassins viennent accidenter son territoire et offrent à la

région des paysages uniques qui la caractérisent et constituent un attrait majeur de son patrimoine et un facteur important de la qualité de vie qu'elle procure à ses résidants. La vue de certains périmètres villageois comme le portrait qui se dégage du mont Royal et de la silhouette des gratte-ciel du centre-ville constituent des spectacles impressionnants pour le touriste comme pour le résidant.

Cependant, le patrimoine métropolitain non plus que les paysages n'ont fait l'objet d'une véritable politique de mise en valeur concertée et structurée à l'échelle de la région. Les organismes de protection du patrimoine agissent sur une base locale, sans vision d'ensemble. La Communauté métropolitaine, par ses compétences en matière d'aménagement et de culture, pourrait jouer un rôle actif dans la définition de cette vision, en concertation avec les ministères et organismes gouvernementaux concernés. Cette mise en valeur améliorerait la qualité de vie des résidants et contribuerait à l'essor touristique de la métropole, lequel générerait des retombées économiques.

### LES ENJEUX

- Développer une vision commune à l'échelle métropolitaine pour la protection et la mise en valeur des grands espaces naturels et pour en améliorer l'accès public;
- Atténuer les impacts de la baisse des niveaux d'eau sur l'économie et l'environnement.

### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et les organismes gouvernementaux sont préoccupés par le manque de mise en valeur des plans d'eau métropolitains. Malgré le fait que l'archipel montréalais est l'un des plus beaux et des plus importants que l'on peut admirer parmi les grandes agglomérations du monde, la population qui l'habite ne peut pas réellement en profiter. Cette préoccupation s'étend aux parcs majeurs de la région et aux espaces verts situés en retrait des grandes voies d'eau.

Le gouvernement souhaite que les bassins de la région, de même que les grands espaces verts et les

milieux naturels, soient remis en valeur au profit de la population afin d'améliorer sa qualité de vie. En particulier, **Tourisme Québec** attache beaucoup d'importance à la réouverture du canal de Soulanges en vue d'ouvrir un pôle touristique majeur dans ce secteur de la région.

La **Société de la faune et des parcs du Québec** ainsi que le **ministère de l'Environnement** se préoccupent de l'avenir de la biodiversité et de la protection des milieux faunique et floristique. La Société de la faune et des parcs du Québec s'inquiète tout particulièrement de la disparition de certaines espèces par suite de l'urbanisation, de la surexploitation des ressources naturelles, des modifications du milieu forestier ou encore des travaux de remblayage ou d'endiguement.

Plus importante néanmoins reste la baisse de niveau des grands cours d'eau. Dans un contexte où le concept de développement durable guide l'essentiel de la démarche d'aménagement, il y a lieu d'accorder une importance particulière à ce problème dont les répercussions risquent à plus long terme de se faire sentir sur :

- les prises d'eau et les usines de filtration;
- les stations d'épuration;
- les projets récréotouristiques riverains du Grand Montréal bleu et vert;
- la navigation commerciale entre la région de Montréal et les Grands Lacs;
- la navigation de plaisance;
- la production d'énergie des centrales hydroélectriques (Beauharnois, Carillon, Rivière-des-Prairies);
- les écosystèmes de l'archipel.

### LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES A L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

#### La protection, la mise en valeur et l'accessibilité aux espaces verts et bleus

- Élaborer un plan de conservation et de mise en valeur des territoires d'intérêt naturel verts et bleus en prenant en considération leurs fonctions culturelle, patrimoniale, éducative et récréotouristique<sup>66</sup>. À ce titre, la Communauté est invitée à :
  - Déterminer et caractériser les grands espaces verts et bleus à mettre en valeur;
  - Assurer le développement en réseau des grands bassins en tenant compte de leurs particularités historiques, biophysiques, patrimoniales et culturelles et en élaborant des approches thématiques pour chacun;
  - Tenir compte des contraintes imposées par l'exploitation des centrales hydroélectriques existantes et du potentiel de production de ces plans d'eau.
- Mettre en place des mécanismes d'étude des impacts sur l'environnement, sur le paysage naturel et sur le paysage culturel pour les grands projets de développement.
- Établir des critères d'accès public aux plans d'eau, y compris par transport en commun, que

les municipalités locales devront reprendre dans leur plan d'urbanisme respectif.

- Prévoir des dispositions à l'intention des municipalités afin de limiter l'accès du public aux milieux fragiles à des endroits clairement précisés.
- Intégrer des mesures de conservation des rives, du littoral et des plaines inondables en conformité avec la *Loi sur la qualité de l'environnement*, la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* et la *Loi sur les pêches* en mettant en place des mesures pour contrer les problèmes relatifs au remblayage des cours d'eau, particulièrement sur les rives de la rivière Richelieu.

#### La protection et la mise en valeur du patrimoine et des paysages

- Contribuer à la protection des principaux lieux de mémoire qui ont marqué l'histoire et le développement du territoire, et formuler, pour les zones urbaines à consolider, des usages compatibles avec la conservation des caractéristiques patrimoniales des parcs immobiliers présentant un potentiel de recyclage. À ce titre, la Communauté est invitée à déterminer le potentiel de réutilisation des lieux de culte d'intérêt patrimonial désaffectés ou en voie de désaffectation et à mettre en valeur les équipements culturels comme levier de redéveloppement des quartiers anciens.
- Protéger les principaux sites naturels ayant une valeur écologique et patrimoniale.

#### La mise en valeur culturelle et patrimoniale des espaces verts et bleus

- Adopter des mesures permanentes de protection pour le territoire du mont Royal en :
  - déterminant, de concert avec la Ville de Montréal, une instance qui assurera une gestion concertée du mont Royal;
  - assurant le maintien et l'amélioration de la qualité des espaces verts dans la zone où le mont Royal est situé;
  - protégeant et mettant en valeur les éléments significatifs du cadre bâti, du cadre paysager et des espaces dont l'aménagement est digne d'intérêt;
  - assurant la conservation des vues sur son profil.

<sup>66</sup> En fonction de cette attente, la CMM est invitée à poursuivre la réalisation des projets répertoriés en 1992 par le Comité interministériel des espaces verts et bleus du Grand Montréal et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, soit :

- le verdissement de l'île de Montréal;
- le parc interrégional du Croissant de l'Est;
- le réseau vert de la ville de Montréal :
  - le mont Royal,
  - le corridor nord-sud,
  - l'itinéraire riverain;
- le réseau vert de la Communauté urbaine de Montréal :
  - la consolidation des parcs régionaux de la CUM,
  - la restauration de ruisseaux, de berges et d'îles,
  - les corridors verts;
- la mise en valeur de la rivière des Mille-Îles;
- la mise en valeur de la rivière des Prairies;
- les bois de la ville de Laval;
- le réseau cyclable périphérique de la rive nord;
- le réseau cyclable de la rive sud;
- le parc régional de la rivière Saint-Jacques et le lien cyclable Saint-Lambert-Brossard-La Prairie.

- Prévoir des mesures de protection du paysage des Montérégiennes.

#### **La protection et la mise en valeur des forêts et des boisés**

- Préciser au schéma :
  - les boisés et les zones de forêt;
  - les terres privées où il y a une entente de mise en valeur de la faune entre les propriétaires et le gouvernement;
  - les secteurs propices à l'aménagement de corridors boisés favorisant les déplacements de la faune et la préservation de la biodiversité.
- Proposer des mesures de conservation et de mise en valeur des zones boisées.
- Incrire au document complémentaire des normes relatives à la protection des arbres et des boisés.

#### **La protection des habitats des espèces fauniques menacées ou vulnérables**

- Incrire au schéma d'aménagement métropolitain les habitats et refuges fauniques existants et participer, en collaboration avec la Société de la faune et des parcs et le MENV, à déterminer de nouveaux habitats et refuges fauniques.
- Incrire au schéma les habitats d'espèces menacées ou vulnérables actuellement protégées par règlement et mettre en place des affectations, des usages et des normes qui les conservent et les mettent en valeur.
- Préciser à son schéma tout site ou paysage naturel exceptionnel ou écosystème fragile qui pourrait être désigné comme site d'intérêt écologique ou comme site de conservation.

Le gouvernement invite également la Communauté à reconnaître et protéger les habitats fauniques, en particulier ceux où l'on rencontre des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

#### **SOUTIEN ET ENGAGEMENTS GOUVERNEMENTAUX**

De façon générale, l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux ou leurs mandataires participeront à la conservation et à la mise en valeur des éléments significatifs tant du bâti que du paysage.

Plus spécifiquement pour le mont Royal, le **ministère de la Culture et des Communications** portera une attention particulière à sa protection et à sa mise en valeur par une action concertée des différents partenaires gouvernementaux.

Le **ministère de la Culture et des Communications** élaborera la notion de paysage culturel en collaboration avec le milieu. Des études de cas seront réalisées afin de cerner les caractéristiques et les besoins spécifiques du territoire de la CMM. Un plan d'action suivra ces études.

Le ministère est particulièrement préoccupé par la conservation des lieux de culte. Il se propose de conclure des ententes avec les institutions religieuses afin d'établir un plan d'action relatif à la consolidation des lieux de culte d'intérêt patrimonial.

Enfin, le ministère partagera son approche en matière d'équipements culturels avec les instances métropolitaines et municipales. Cette approche établira un partage des responsabilités. Il continuera à appuyer les instances municipales dans l'instauration d'un réseau d'équipements de proximité (ex. : bibliothèques) et à soutenir les organismes à but non lucratif dans la consolidation et l'implantation d'équipements spécifiques (ex. : lieux de production). À ces fins, le ministère favorisera le recyclage des bâtiments publics et des édifices religieux laissés vacants.

La **Société de la faune et des parcs du Québec** a adopté un plan stratégique dont les interventions touchent quatre secteurs :

- **En matière de conservation**, la Société accorde la priorité à la conservation des milieux de vie de la faune dans les secteurs forestiers ou agricoles.
- **En ce qui concerne les espèces**, les efforts seront intensifiés pour protéger les espèces à statut précaire et assurer le contrôle du prélèvement des ressources fauniques.
- **La mise en valeur de la faune** sera optimisée dans une perspective de développement durable de façon à favoriser le développement économique régional.

- **Le développement et la gestion du réseau des parcs et d'autres milieux naturels** seront centrés sur la conservation de milieux représentatifs des régions naturelles du Québec ou de milieux exceptionnels. Parmi les activités compatibles avec la notion de conservation, celles axées sur la découverte du patrimoine naturel et culturel de ces régions ainsi que de leurs paysages seront privilégiées. L'action de la société dans ce domaine contribuera activement à concrétiser les objectifs de la Stratégie québécoise sur les aires protégées.

En matière de protection des milieux humides, la Société de la faune des parcs du Québec et le MENV entendent travailler en étroite collaboration avec la Communauté à la concrétisation de la *Politique des rives, du littoral et des plaines inondables*.

De même, la Société de la faune des parcs du Québec entend mettre à contribution la Communauté métropolitaine de Montréal en matière de développement de parcs nationaux en l'invitant à faire valoir sa position lors de la création d'un parc et à participer aux tables d'harmonisation qui seront mises en place par la société afin d'échanger sur les perspectives de développement de parcs.

Travaillant activement à l'élaboration de la *Stratégie québécoise sur les aires protégées*, le **ministère de l'Environnement** entend collaborer avec la Communauté à la réalisation des objectifs de la stratégie. Le MENV entend sensibiliser la Communauté et les municipalités de son territoire à la nécessité d'intégrer les priorités de protection des espaces naturels qui auront été ciblés dans la *Stratégie québécoise sur les aires protégées*, de même que dans la *Stratégie québécoise sur la diversité biologique* dans la mise en valeur des espaces verts et bleus, ainsi que des autres milieux naturels.

De son côté, le **ministère des Finances** étudiera la possibilité d'instaurer des mesures incitatives de nature fiscale ou autre pour les donateurs de terrains à des fins de conservation et de mise en valeur d'espaces naturels, de berges ou de plans d'eau. Le ministère fera connaître sa position au moment opportun.

Pour sa part, le **ministère des Ressources naturelles** compte effectuer une mise à jour des informations de base (localisation, usages, droits concédés, contraintes, etc.) concernant les terrains dont il assume la gestion dans le territoire de la Communauté.

Le ministère est aussi disposé à céder ces terrains à tout organisme qui sera mandaté pour réaliser un projet de mise en valeur des espaces verts et des plans d'eau de la région métropolitaine.

En matière de mise en valeur des forêts, le ministère des Ressources naturelles compte appuyer tous ses partenaires publics et privés afin de contribuer à la conservation des écosystèmes forestiers exceptionnels (forêt ancienne, forêt rare, forêt refuge d'espèces vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées) que l'on trouve dans les boisés privés et sur les terres publiques. À cet égard, le cadre d'intervention du MRN reconnaît 89 sites sur le territoire de la RMRM dont 12 ont fait l'objet d'une reconnaissance scientifique.

Enfin, la **Société Hydro-Québec**, dans la mesure du possible, entend :

- Harmoniser ses interventions avec celles des autres utilisateurs du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal;
- Établir une relation avec les responsables de l'aménagement et du développement de la Communauté;
- Intégrer à ses plans d'intervention les projets de la Communauté;
- Participer aux forums régionaux, mis sur pied à l'initiative de la Communauté, qui aborderont des sujets susceptibles d'avoir des effets sur l'implantation et la gestion des équipements du réseau électrique, par exemple la gestion des eaux, l'extension de l'urbanisation, la sécurité publique, etc.



## HUITIÈME PRÉOCCUPATION

### LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES DE SINISTRE DANS LES DÉCISIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

#### L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

##### ORIENTATION N° 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 sinistre naturel et anthropique dans les décisions dictant le développement économique et l'aménagement du territoire.

#### RAPPEL DU PROBLÈME

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

Le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal 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 concentration d'activités industrielles et la gestion des matières résiduelles engendrent également certains risques qui peuvent dégénérer en sinistres pouvant prendre des proportions inattendues. Encore au cours des dernières années, des accidents de nature technologique se sont produits dans la RMRM, notamment l'incendie des BPC de Saint-Basile-le-Grand en 1988 et l'incendie du dépôt de pneus usés à Saint-Amable le 16 mai 1990. Regroupant des activités diverses et 47 % de la population du Québec, la région métropolitaine concentre par le fait même plus de risques de sinistre que les autres régions du Québec.

#### LES ENJEUX

Planifier et aménager le territoire de manière à assurer la santé, la sécurité et le bien-être publics en atténuant les risques et les contraintes :

- d'origine naturelle ou anthropique;
- inhérents à certains phénomènes naturels, notamment ceux liés aux inondations, tant en eau libre que par embâcle, ou aux mouvements de sol.

#### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les ministères et organismes gouvernementaux constatent que les risques de sinistre, qu'ils soient d'origine naturelle ou technologique, ne sont pas toujours pris en compte dans les décisions touchant à l'aménagement du territoire ou au développement économique dans la région métropolitaine.

Le **ministère de la Sécurité publique** et le **ministère des Transports** sont également préoccupés par le développement de sites résidentiels et publics à proximité des axes de transport pour les matières dangereuses (routes, voies ferrées). Une meilleure intégration de la planification du transport des marchandises et de l'urbanisation apparaît nécessaire.

Enfin, le **ministère des Ressources naturelles** se soucie de la sécurité des citoyens habitant les zones résidentielles situées à proximité des secteurs de production pétrochimique dans la partie est de l'île de Montréal. Les zones tampons actuelles apparaissent insuffisantes et des mesures originales devront être déployées afin d'atténuer les risques, compte tenu du caractère fortement urbanisé du secteur et de la proximité des zones industrielles et résidentielles.

La problématique des risques technologiques associés aux immeubles, ouvrages et activités diffère selon que l'on examine les secteurs sensibles (où se retrouvent des usages de type résidentiel, institutionnel et récréatif) déjà construits ou ceux pour lesquels un développement est prévu.

Dans le cas des secteurs déjà construits, il sera important, à court terme, de doter la région métropolitaine d'un plan visant à diminuer la probabilité d'un éventuel accident technologique ou industriel et pour en atténuer les conséquences (ex. : plan municipal de sécurité civile).

Dans le cas des secteurs qui ne sont pas encore développés, mais pour lesquels un développement est prévu, il y a matière à planifier l'aménagement du territoire par une ségrégation et une complémentarité des usages et des fonctions, et par la mise en place de zones tampons qui ont pour but de réduire les risques ultérieurs de sinistre.

Par conséquent, les gestes doivent être modulés, que ce soit en matière d'affectation, d'établissement de zones tampons ou de compatibilité des usages. Ces actions doivent prendre en considération la nature de la contrainte reconnue, sa probabilité d'apparition ou de manifestation (incluant le seuil d'acceptabilité sociale), les conséquences potentielles qu'elle engendrerait en cas de sinistre ainsi que les caractéristiques spatiales et physiques de chaque partie du territoire. En fonction de l'analyse faite, des mesures de protection particulières et de sécurité civile doivent être mises en place en vertu d'un plan d'urgence métropolitain afin de répondre efficacement aux situations d'urgence.

#### **LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES À L'ÉGARD DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

##### **La prise en compte des zones inondables**

Certaines attentes reprennent en partie celles qui sont déjà demandées à l'ensemble des MRC du Québec. Elles confirment l'importance du volet santé et sécurité publique dans l'aménagement du territoire et précisent, au besoin, la collaboration attendue de la part de la Communauté métropolitaine de Montréal. Ces attentes se résument à ce qui suit :

- Intégrer dans son schéma :
  - la cartographie officielle des zones inondables établie dans le cadre de la Convention Canada-Québec;
  - les cotes de crues dont elle dispose, soit celles déterminées lors des travaux de la cartographie officielle avant le Programme de détermination des cotes de crue (PDCC);
  - le ou les tronçons à risque précisés par le PDCC;
  - les cotes déterminées dans le cadre du PDCC, dès qu'elles seront rendues disponibles par le MENV;

- le ou les tronçons de rivières et les zones propices aux inondations par embâcle que le MSP entend lui préciser.

- Adopter, pour l'ensemble des zones à risque d'inondation (récurrence 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.
- Inscrire, dans son document complémentaire, la description de tout immeuble sujet à une dérogation pour un usage du sol, une construction ou un ouvrage prohibé par les règles générales édictées par la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* ou encore obtenue dans le cadre de la *Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec relativement à la cartographie et à la protection des plaines d'inondation, et au développement durable des ressources en eau*.
- S'assurer que les municipalités interdisent, dans les zones sujettes aux inondations par embâcle, l'implantation de constructions de nature résidentielle et adoptent un cadre normatif pour y régir la construction et le développement, conformément aux normes proposées dans le *Guide pour déterminer et délimiter les zones inondables*.

##### **La prise en compte des risques de mouvement de sol**

- Intégrer, dans son schéma, les cartes gouvernementales des zones exposées aux mouvements de terrain et, pour les zones ayant nécessité une intervention et des demandes d'assistance financière, désigner tous les talus riverains des plans d'eau dont la hauteur est de plus de 5 mètres et la pente supérieure à 25 %;
- Adopter un cadre normatif d'un minimum équivalant au cadre normatif gouvernemental pour régir la construction et le développement dans les zones exposées aux mouvements de sol déterminées par le gouvernement ou par elle-même, en accordant la priorité aux zones ayant nécessité une intervention sur le terrain et des demandes d'assistance financière.

**La prise en compte des risques technologiques**

- Déterminer et localiser les sources de risque technologique majeur présentes sur son territoire (immeubles, ouvrages, activités) qui lui ont été précisées (reconnues et localisées) par un ministère, un organisme ou une entreprise;
- Prévoir des règles en matière de zones tampons en fonction du principe de réciprocité, de manière à éviter que de nouvelles sources (immeubles, ouvrages, activités) présentant des risques ne s'implantent à proximité d'usages sensibles (résidentiel, institutionnel, récréatif) et, à l'inverse, que ces usages sensibles ne se rapprochent pas des sources de contrainte.

**La maîtrise des impacts environnementaux d'origine anthropique**

- Tenir compte des contraintes écologiques afin de réduire les impacts environnementaux et sociaux lors de la préparation du plan de gestion des matières résiduelles.
- Assurer la compatibilité des affectations du sol avec:
  - les sites de production et de traitement des matières dangereuses et les terrains contaminés;
  - les lieux d'élimination et de recyclage des matières résiduelles;
  - les lieux d'élimination et de traitement des boues de fosses septiques;
  - la présence d'usines d'épuration et de traitement des eaux sur l'ensemble de son territoire.

À cet égard, la Communauté devra procéder à l'élaboration des inventaires requis.

- Pour des raisons de contraintes anthropiques et de sécurité publique, tenir compte de la proximité des équipements et infrastructures de transport ferroviaire, maritime et aérien ainsi que des postes de transformation électrique dans les affectations, les usages, les critères et les normes de localisation, notamment :
  - en limitant l'urbanisation à proximité des sources potentielles de nuisance comme les aéroports, les voies ferrées, les cours de triage, les lieux d'élimination de déchets, les stations d'épuration des eaux usées et les postes de transformation d'énergie;

- en prévoyant et en maintenant des zones tampons en bordure de ces installations par rapport aux usages sensibles (résidentiels, institutionnels et récréatifs);
- en leur assurant un accès adéquat;
- en prévoyant des modalités d'accès aux corridors ferroviaires pour les équipes d'intervention d'urgence;
- en déterminant un zonage compatible avec les installations en place.

**SOUTIEN ET ENGAGEMENTS  
GOUVERNEMENTAUX**

En ce qui a trait à la gestion des risques et à la sécurité publique, le ministère de la Sécurité publique vise à assurer la sécurité des personnes, des biens, des équipements et infrastructures publics dans les zones à risque d'inondation, de glissement de terrain de même qu'en ce qui a trait aux sources de risque d'origine technologique que constituent les immeubles, les ouvrages et les activités à risque présent ou futur sur le territoire.

Dans cette optique, le **ministère de la Sécurité publique** entend prendre les engagements suivants :

- En partenariat avec le ministère de l'Environnement, le ministère poursuivra la détermination des zones où il y a des risques d'inondation et d'embâcle;
- En partenariat avec le ministère des Transports du Québec, le ministère entend fournir une expertise ponctuelle en matière de glissements de terrain et il se propose d'entreprendre un programme pour compléter la détermination des zones où il y a des risques de mouvement de sol en milieu argileux. Il proposera également, sous peu, un nouveau cadre normatif pour régir la construction et le développement dans les secteurs sujets aux glissements de terrain.

Par ailleurs, le projet de loi 173 sur la sécurité civile, dont l'adoption est prévue à l'automne 2001, viendra clarifier les différentes composantes du système de sécurité civile au Québec et les responsabilités qui incombent à toutes les parties concernées.

Le projet de loi propose l'élaboration de schémas de sécurité civile (supramunicipaux). Son adoption

sera suivie de la publication d'orientations ministérielles encadrant l'élaboration des schémas et, sub-séquemment, l'élaboration d'une réglementation appropriée.

## NEUVIÈME PRÉOCCUPATION

### L'HARMONISATION INTERRÉGIONALE DES INTERVENTIONS DE LA CMM, DES RÉGIONS ET DES MRC VOISINES DANS UN ESPRIT DE RÉCIPROCITÉ ET D'ALLIANCE STRATÉGIQUE

#### L'ORIENTATION GOUVERNEMENTALE

Cette orientation concerne les MRC voisines du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

#### ORIENTATION N° 10 :

- Assurer l'intégration de plans d'aménagement d'agglomération dans les schémas d'aménagement des MRC voisines de la CMM pour chacune des agglomérations urbaines de recensement : Lachute, Saint-Jérôme, Joliette, Sorel, Saint-Hyacinthe, Saint-Jean-sur-Richelieu et Salaberry-de-Valleyfield.
- Protéger et mettre en valeur le caractère champêtre et patrimonial des villages du territoire et consolider l'économie et la zone agricole.
- Contrôler les investissements publics dans les secteurs non desservis en périphérie des agglomérations urbaines et villageoises.

#### RAPPEL DU PROBLÈME

Le phénomène de l'expansion urbaine n'est pas visible que dans les couronnes autour de l'île de Montréal. En fait, en matière d'urbanisation, à l'extérieur des limites officielles de la RMRM, on observera une croissance démographique dans les axes géographiques suivant les principales voies de circulation autoroutière.

Ainsi, entre 2001 et 2021, la croissance dans les parties des régions administratives hors RMRM atteindra 10 % dans Lanaudière, 15 % dans les Laurentides et 2 % en Montérégie, selon les pro-

jections de croissance démographique établies par le MTQ.

Les agglomérations recevront une part importante de la croissance dans leur MRC respective. Ainsi, dans la couronne nord, les agglomérations de Blainville et Saint-Sauveur accueilleront plus des trois quarts de la croissance démographique de la MRC dont elles font partie. Sur la rive sud, les trois agglomérations hors RMRM (Saint-Hyacinthe, Drummondville et Granby) accueilleront entre 60 % et 92 % de la croissance de leur MRC respective.

Par ailleurs, plusieurs ministères ont développé des stratégies assorties d'objectifs de développement économique dont la portée va au-delà des limites de la RMRM. Cette situation nécessitera, à l'échelle gouvernementale et municipale, le développement d'un mécanisme d'harmonisation entre les régions administratives de même qu'avec les MRC périphériques en vue d'assurer la cohérence des interventions sur le territoire.

#### LES PRÉOCCUPATIONS GOUVERNEMENTALES

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour la Communauté métropolitaine de Montréal viendront circonscrire les activités que les régions entendent soutenir ou réaliser.

Le **ministère des Régions** a clairement exprimé ses préoccupations quant à l'arrimage à faire entre la planification stratégique à l'échelle des régions administratives et celle que devra enclencher la Communauté métropolitaine de Montréal dans le cadre de l'élaboration de son schéma métropolitain d'aménagement et de développement.

De plus, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole doit assurer une conformité entre les orientations de la CMM et celles des MRC périphériques ainsi que la cohérence dans la gestion de l'urbanisation afin d'éviter, entre autres, une dispersion de la population hors du territoire métropolitain.

**LES ATTENTES GOUVERNEMENTALES  
À L'ÉGARD DES MRC VOISINES DE LA  
COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE  
MONTRÉAL**

- Pour chacune des agglomérations urbaines de recensement, élaborer un plan d'agglomération sur la base de l'ensemble des municipalités composantes de l'agglomération.
- Déterminer les périmètres d'urbanisation ainsi que les besoins en infrastructures et en équipements publics, indépendamment des limites municipales, soit sur la base de l'ensemble de l'agglomération de recensement.
- Intégrer au schéma d'aménagement et à l'aménagement du territoire de chacune des municipalités les problématiques ainsi que les objectifs de protection et de mise en valeur du caractère champêtre des villages du territoire.

**SOUTIEN ET ENGAGEMENTS  
GOUVERNEMENTAUX**

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole entend maintenir son appui aux régions en vue d'assurer une harmonisation de leurs interventions et des orientations gouvernementales à l'égard de la CMM. Ainsi, le gouvernement entend inclure un principe de réciprocité et d'alliance stratégique autour des champs d'harmonisation suivants :

- la promotion internationale concertée à l'étranger de la région métropolitaine sur le plan économique (investissements, produits et services);
- le renforcement des pôles économiques prioritaires de la RMRM;
- la formation de la main-d'œuvre;
- le développement du logement social;
- le développement artistique et culturel;
- le développement du transport des marchandises;
- le développement du transport collectif;
- la mise en valeur des plans d'eau et des grands espaces verts de la région métropolitaine de Montréal.