

218

DB2

Projet de parachèvement de l'autoroute 30
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-
Léman à Candiac et à Saint-Philippe

Montréal

6211-06-075

**CAP SUR LE MONDE : POUR UNE RÉGION
MÉTROPOLITAINE
DE MONTRÉAL
ATTRACTIVE**



Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement

ISBN 2-923013-17-4

Dépôt légal : mars 2005
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

TABLEAU 6
Répartition de la variation du nombre de ménages
1981 – 2021

| CHAIRES SÉLECTIONNÉES | 1981-2001 | 2001-2021 |
|-----------------------|--------------|--------------|
| Couronne Nord | 25 % | 18 % |
| Couronne Sud | 17 % | 16 % |
| Laval | 13 % | 11 % |
| Longueuil | 12 % | 7 % |
| Montréal | 33 % | 48 % |
| CMM | 100 % | 100 % |

2028 Même si le phénomène est appelé à se résorber, il est évident que les lieux de résidence se sont dispersés sur le territoire de la CMM, principalement au profit de la couronne Nord. Toutefois, cette dispersion a permis le renforcement de centres d'activités dans le territoire.

La région métropolitaine doit maintenant composer avec une structure éclatée.

2029 Ainsi, la région métropolitaine de Montréal, tout comme les autres grandes agglomérations, doit maintenant composer avec une structure relativement éclatée qui engendre certains problèmes dont une utilisation excessive de l'automobile, une sous-utilisation du transport collectif, un gaspillage des ressources naturelles et financières, l'apparition de problèmes de pollution et, dans certains secteurs, une ségrégation sociale de la population.

2.2 UNE FLUIDITÉ DES DÉPLACEMENTS ET DES DESSERTES STRATÉGIQUES EN TRANSPORT

La fluidité des déplacements est l'un des facteurs de réussite des métropoles et...

2030 La fluidité des déplacements des personnes et des marchandises est un important facteur d'attractivité et de compétitivité des agglomérations métropolitaines. Les réseaux de transport constituent un maillon essentiel de fonctionnement en assurant les liens entre les différentes parties du territoire et en permettant les échanges avec l'extérieur. L'efficacité des infrastructures qui garantissent la mobilité des personnes et des marchandises représente donc un des impératifs de la réussite des métropoles.

2031 Les relations entre le transport et l'aménagement du territoire sont complexes et réciproques, la planification des transports ayant une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport, alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. C'est l'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport qui influence la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages. Cette distribution doit être planifiée dans le but d'optimiser l'utilisation des infrastructures de transport, c'est pourquoi il est essentiel d'assurer l'efficacité de certaines dessertes stratégiques susceptibles d'améliorer, à moyen terme, l'attractivité et la compétitivité de l'agglomération.

... la problématique relative au transport, dans la CMM, est comparable à celles des autres agglomérations nord-américaines.

2032 La problématique relative au transport dans l'agglomération métropolitaine de Montréal, bien qu'unique face à l'ensemble du Québec, est comparable aux situations vécues dans les autres agglomérations nord-américaines. L'éclatement de l'urbanisation dans un territoire étendu et peu dense oblige les individus à se déplacer sur de plus longues distances augmentant les temps de parcours. Le mode d'urbanisation des agglomérations nord-américaines favorise et parfois même commande l'utilisation de l'automobile au détriment des autres modes de transport des personnes. Parallèlement, les transformations économiques et technologiques ont engendré un accroissement du transport des marchandises, de plus en plus axé sur le camionnage. Conséquemment, sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal comme dans les autres agglomérations métropolitaines nord-américaines, la combinaison de ces phénomènes génère une forte pression sur le réseau routier et une utilisation limitée des transports collectifs.

Des 8 millions de déplacements quotidiens...

2033 Selon les données de 1998, la mobilité des personnes et des marchandises à l'échelle du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal se traduit quotidiennement par plus de huit millions de déplacements, dont près de deux millions pour la période de pointe du matin (6 h à 9 h).

TABLEAU 7
Nombre de déplacements par modes
1998

| Mode | Nombre de déplacements | Pourcentage | Nombre de déplacements | Pourcentage |
|------------------------|------------------------|--------------|------------------------|--------------|
| Motorisés | | | | |
| • Automobile | 5 546 000 | 69 % | 1 258 000 | 64 % |
| • Transport en commun | 1 159 000 | 14 % | 346 000 | 18 % |
| • Autres motorisés | 416 000 | 5 % | 176 000 | 9 % |
| Total motorisés | 7 121 000 | 88 % | 1 780 000 | 90 % |
| Non motorisés | | | | |
| • À pied ou vélo | 970 080 | 12 % | 187 000 | 10 % |
| TOTAL | 8 084 000 | 100 % | 1 967 000 | 100 % |

Source : AMT, Faits saillants EOD 1998, Décembre 1999.

... 50 % sont effectués pour le travail et les études...

2034 Le travail (32 %) et les études (18 %) représentent la moitié des déplacements quotidiens, le magasinage (14 %) et le divertissement (15 %) comptent pour près du tiers. La situation est différente en pointe du matin où les déplacements pour les motifs de travail et d'étude comptent pour 84 % de tous les déplacements.

Lors de l'enquête Origine-Destination de 1998, le taux moyen de mobilité (déplacement/personne) était de 2,5. Le taux le plus élevé se situait dans le groupe d'âge 35-49 ans avec 2,8 et le taux le plus bas se retrouvait dans le groupe d'âge de 65 ans et plus avec 1,7. Compte tenu du vieillissement accéléré de la population dans les prochaines décennies, il est à prévoir que le taux de mobilité ira en décroissant.

... alors que l'automobile domine largement avec 78 % des déplacements motorisés.

2035 En ce qui concerne le mode de transport privilégié, l'automobile domine largement puisqu'elle est utilisée pour effectuer 78 % des déplacements motorisés, alors que le transport collectif compte pour 17 %. Il s'agit d'un taux élevé comparativement à d'autres agglomérations nord-américaines, mais il demeure toutefois inférieur à celui de 1987 où il atteignait 24 %. Le métro demeure évidemment le mode de transport collectif privilégié.

Déplacements en transport collectif

En 1998, les déplacements en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

- Métro : 50 %
- Autobus : 47 %
- Trains de banlieue : 3 %

se répartissent comme suit :

2036 Des déplacements d'origine éclairée avec des destinations portanées. Tel que soulève à la partie 2.1, c'est vers le centre de l'agglomération que se destine la majorité des déplacements (55 %). Lorsqu'on ajoute à ces déplacements ceux vers les autres centres d'activités et les secteurs d'emplois, ce pourcentage passe à 74 %. Ainsi, alors que la provenance des déplacements est éclairée, les destinations demeurent relativement polarisées. Il est nécessaire de desservir adéquatement ces centres et ces noyaux tant pour le transport des personnes que pour le transport des marchandises.

2037 Un réseau autoroutier incomplet et discontinu. On note, toutefois, pour l'ensemble du réseau autoroutier stratégique une saturation à l'heure de pointe. Cette situation découle principalement de l'utilisation massive de l'automobile pour les déplacements personnels et par la perte de fonctionnalité de certains axes. Cette perte de fonctionnalité résulte de la discontinuité de certaines parties du réseau stratégique (A-25, A-30, rue Notre-Dame dans le prolongement de l'autoroute Ville-Marie) ou par la multiplication des points de restriction (entrées/sorties d'autoroutes). Cette perte de fonctionnalité se manifeste également en fonction de pratique d'urbanisation sur le réseau national.

2038 ... et des portions du réseau de transport collectif sous-utilisées. Parallèlement, alors que des portions du réseau de transport collectif ne sont pas exploitées à leur plein potentiel, les équipements à haute capacité qui desservent le centre de l'agglomération sont très fortement sollicités et doivent être renouvelés, ce qui engendre des problèmes récurrents pour les usagers. Il s'agit d'une situation préoccupante si l'on considère que le centre de l'agglomération est une destination stratégique qui attire une large part des déplacements en transport collectif effectués sur le territoire.

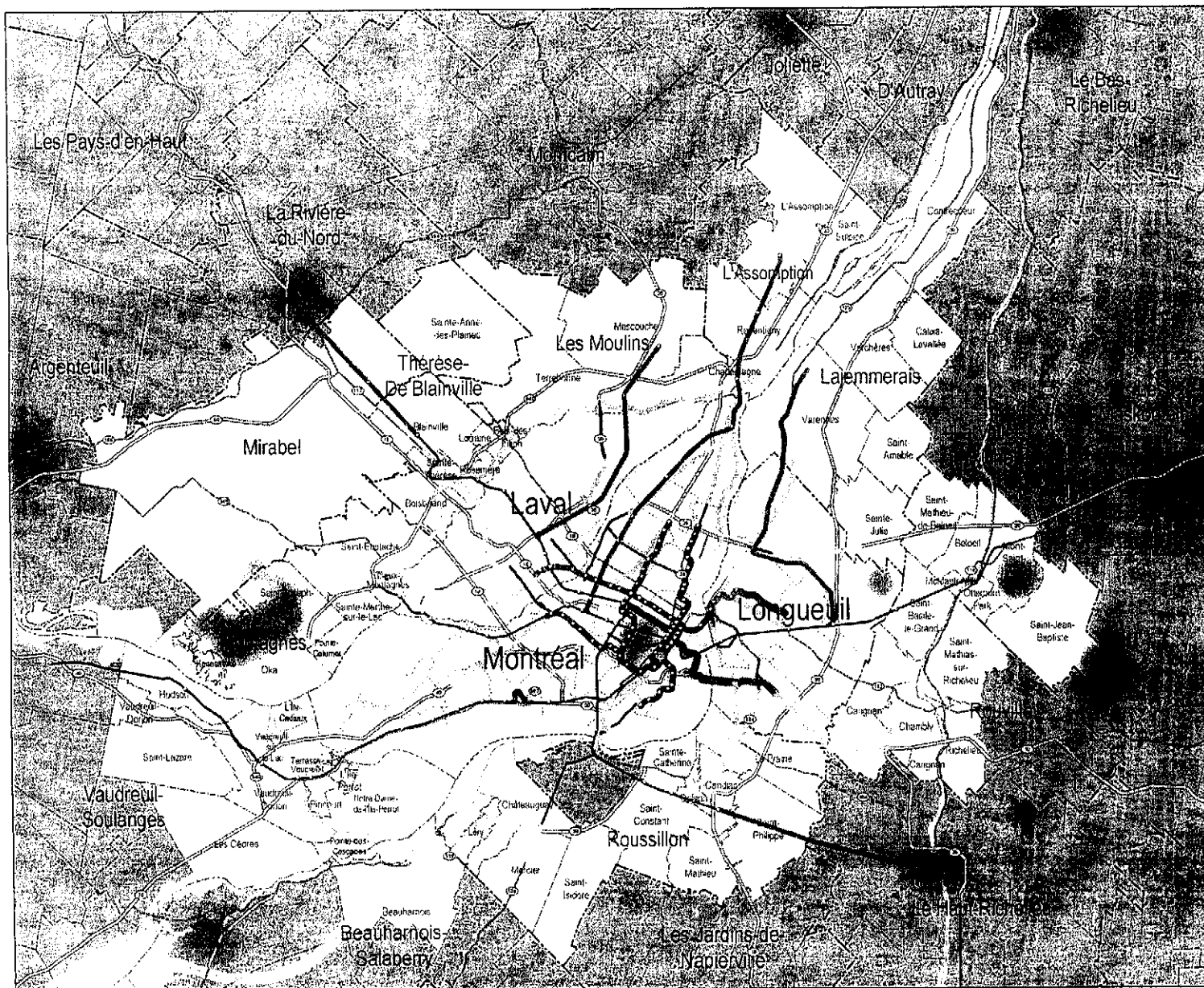
2039 Par ailleurs, l'ouverture vers les marchés internationaux implique une utilisation accrue des grands équipements et réseaux de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien. Par conséquent, les grands équipements et réseaux de transport doivent être performants pour permettre à la région métropolitaine de conserver ses avantages concurrentiels.


2040 La pression sur le réseau autoroutier se fait de plus en plus forte. Des 120 000 déplacements journaliers par camionnage, 21 % transitent à travers la région métropolitaine et passent principalement dans le territoire de la ville de Montréal, l'A-40 (la Métropolitaine) étant la plus sollicitée. La popularité du camionnage découle des nouvelles exigences du marché, tel que le « just-in-time ».

2041 Les expéditions vers les États-Unis sont effectuées au tiers par le secteur ferroviaire. En fait, Montréal est un endroit privilégié de convergence pour le trafic ferroviaire entre Halifax et Chicago principalement grâce aux emprises ferroviaires.

2042 Un port qui doit être en mesure de maintenir son haut niveau de performance. De son côté, le port de Montréal exploite un créneau axé sur le transport de conteneurs dans l'Atlantique Nord et leur transbordement sur des wagons. Il offre le trajet le plus court entre plusieurs ports européens et le Midwest américain et le succès montalais s'est fait sur la base du trafic destiné au marché américain. Environ 60 % du trafic de conteneurs du port emprunte le chemin de fer et, ces dernières années, les entreprises ferroviaires ont réduit fortement le temps de transit entre l'est américain et Montréal. Le port fait face à trois grands enjeux. Le premier a trait à la profondeur du chenal et de ses bassins, allié aux variations de niveau du fleuve, ayant pour effet de limiter la charge des bateaux et des portes conteneurs en particulier. Le second porte sur des possibilités d'expansion sur l'île de Montréal plus limitées, alors que des villes portuaires concurrentes se sont livrées à d'ambitieux projets d'expansion. Le troisième enjeu se situe au niveau de la desserte routière dont la modernisation est significative pour le port, compte tenu du fait que plus de 1 000 camions y accèdent chaque jour.

- ... un aéroport international qui doit bénéficier des infrastructures nécessaires à son développement.* 2043 Le transport aérien constitue le secteur économique montréalais au sein duquel les processus de globalisation se sont davantage faits sentir et il demeure un puissant facteur de développement. Le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal compte trois aéroports d'importance nationale : Saint-Hubert, Mirabel et Pierre-Elliott-Trudeau. Ces deux derniers étant à caractère fondamentalement international. Les besoins les plus critiques se concentrent actuellement à l'aéroport Montréal-Trudeau et reposent sur les améliorations à apporter à l'aérogare ainsi qu'à une meilleure accessibilité.
- 2044 En fait, la compétitivité de ces réseaux et de ces équipements, dans le continent nord-américain, repose essentiellement sur l'efficacité des terminus intermodaux. L'intermodalité représente un volet majeur du transport des marchandises en permettant d'optimiser leur parcours et, de ce fait, de réduire la pression sur le camionnage.
- Le financement est limité.* 2045 À ces considérations s'ajoute l'impact financier des divers projets pouvant être réalisés. Que ce soit au niveau routier ou au niveau du transport collectif, on estime que l'ensemble des investissements nécessaires en termes d'immobilisations se chiffre à plus de dix milliards de dollars. Ainsi, la prise de décision sur les interventions pouvant être réalisées nécessite un examen détaillé et une concertation des divers partenaires en cause. C'est pourquoi une approche par corridor de transport est préconisée.
- Il y a nécessité d'une planification intégrée entre le transport et l'aménagement du territoire...* 2046 Une partie de l'enjeu lié à la fluidité et à la desserte stratégique découle du fait que la planification du transport dans l'agglomération métropolitaine de Montréal et l'offre d'infrastructures en découlant ont, de manière générale, précédé la planification de l'aménagement du territoire. La planification et la gestion des équipements et des services de transport sont du ressort de nombreux intervenants qui ont, dans le passé, dû intervenir de manière sectorielle en l'absence d'un organisme métropolitain ayant compétence en aménagement du territoire, en développement économique et en planification des transports. Dans un tel contexte, l'intégration de la planification des transports aux orientations du projet de schéma métropolitain constitue en soi un enjeu de taille.
- ... et d'une révision du cadre financier.* 2047 Par ailleurs, l'enjeu du financement demeure omniprésent malgré les efforts qui ont été consentis pour améliorer la situation. C'est particulièrement vrai pour le financement du transport collectif qui a fait l'objet de nombreux débats ces dernières années.















Communauté métropolitaine de Montréal

Réseau de transport collectif existant et à l'étude




Infrastructures de transport


| | |
|---|--|
|  | Métro en service |
|  | Métro en construction |
|  | Métro projeté |
|  | Train de banlieue en service |
|  | Train de banlieue projeté |
|  | Système léger sur rail projeté |
|  | Réseau de transport métropolitain par autobus en service |
|  | Réseau de transport métropolitain par autobus projeté |

Agglomération péni-métropolitaine

| | |
|---|-----------------------------------|
|  | Agglomération péni-métropolitaine |
|  | Montérégienne |

Limites

| | |
|---|----------------|
|  | MRC |
|  | Municipalité |
|  | Arrondissement |




Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement

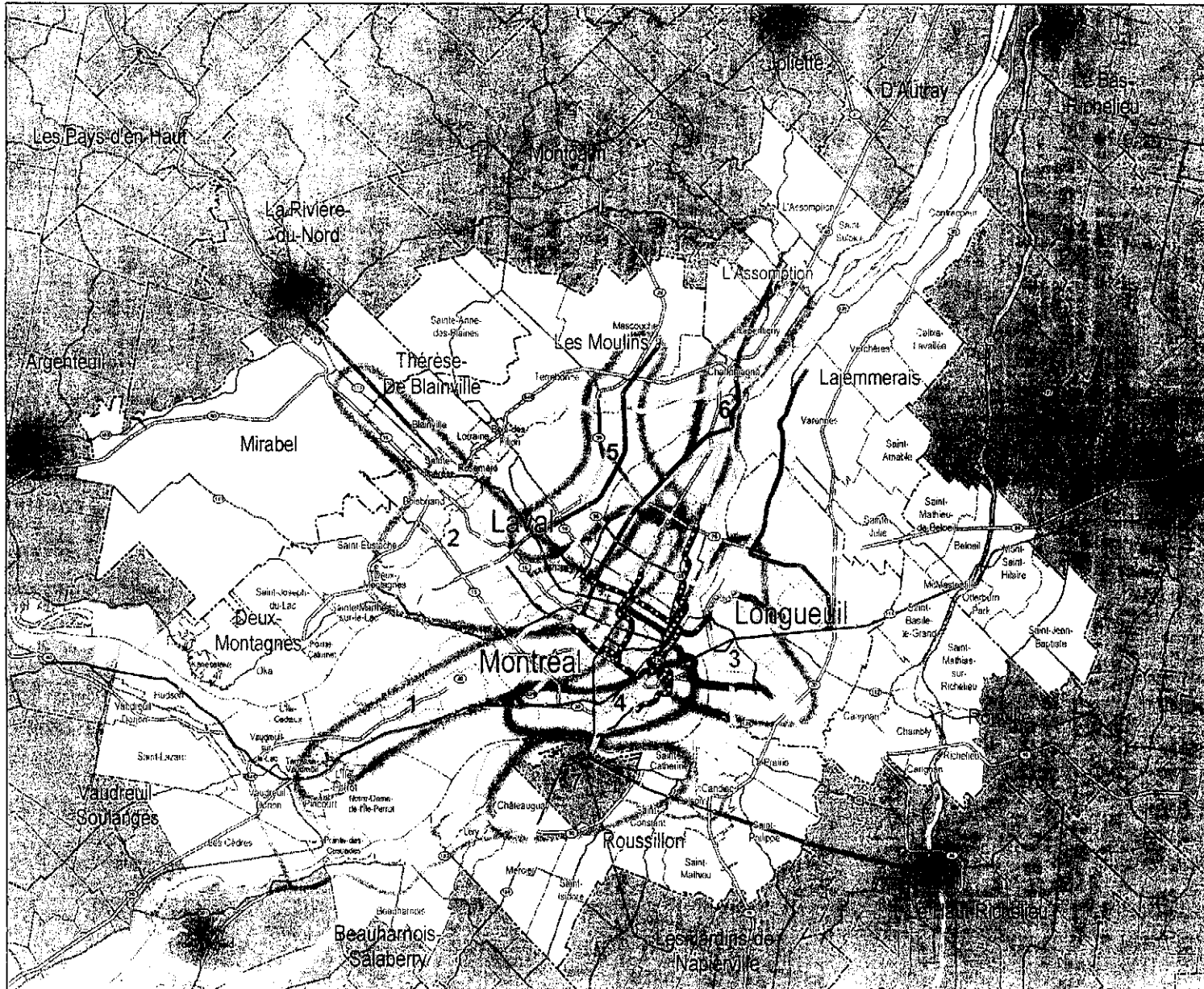
Plan 5


0 10 20
Kilomètres

17 février 2005

 SIGMA

PLAN 6 : CORRIDORS D'ANALYSE DE TRANSPORT





Communauté métropolitaine de Montréal

Corridors d'analyse de transport

Corridors

1. Mascouche (Montreal / Neutrival-Dorval)
2. LaSalle (Laval / Mirabel)
3. Longueuil (Vieux-Longueuil / Brossard)
4. Montréal (centre-ville) / P.-E. Trudeau
5. Laval (Centre-Ouest / Laval / Mascouche)
6. L'Assomption Est (Montreal / L'Assomption)
7. Montreuil-Ouest (Montreal / Châteauguay)

Métro

- En service
- En construction
- Projeté

Train de banlieue

- En service
- Projeté

Système léger sur rail projeté

- En service
- Projeté

Réseau de transport métropolitain par autobus

- En service
- Projeté

Autoroutes projetées


- En service
- Projeté

Agglomération péri-métropolitaine

- En service
- Projeté

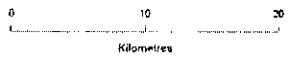
Limites

- MRC
- Municipalités
- Arrondissement



Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement

Plan 6



Kilomètres

17 février 2005

SIGMAS

PLAN 7 : ÉQUIPEMENTS MAJEURS DE TRANSPORT



Communauté métropolitaine
de Montréal

Équipements majeurs de transport de la
Communauté métropolitaine de Montréal

Projet de schéma métropolitain
d'aménagement et de développement

Plan 7

17 février 2005

© Communauté métropolitaine de Montréal
Ce produit comporte des informations géographiques
de référence provenant du gouvernement du Québec.
© Gouvernement du Québec, IMRN, tous droits réservés.



Port



Aéroport

Chemin de fer



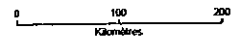
CN



CP



CSX



CHAPITRE 3 : LA VISION STRATÉGIQUE

3.1 UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

- Un cadre de vie de qualité qui représente une constituante importante de l'attractivité de l'agglomération...*
- 3000 L'épanouissement social et individuel de même que l'accroissement de la richesse collective de la région métropolitaine de Montréal reposent en majeure partie sur son attractivité, dont le cadre de vie est une importante constituante. Il représente en fait un facteur déterminant à partir duquel un individu choisira de s'établir et un entrepreneur d'investir.
- ... et qui fait appel, dans bien des cas, à une planification intégrée s'inscrivant souvent dans des « grands projets » d'interventions urbaines.*
- 3001 Même si la notion d'un cadre de vie « de qualité » demeure relativement subjective, certains éléments, tels que la mixité des fonctions urbaines, la mixité de l'habitat, l'omniprésence de la verdure, l'originalité architecturale, semblent prendre une importance particulière. Tous ces éléments font appel à une approche de planification intégrée et s'inscrivent souvent dans des « grands projets » planifiés, selon une approche d'interventions sur la forme urbaine.
- 3002 Depuis le début des années 1950, le développement urbain s'est éclaté sous la pression de l'utilisation de l'automobile et des courants démographiques et sociaux, ce qui a entraîné une dispersion de la population et des emplois, de même qu'une occupation résidentielle de faible densité. Cette tendance du développement urbain a eu d'importantes répercussions : investissements massifs dans les infrastructures et les services publics; consommation d'espace et aliénation de terres propices à l'agriculture; ségrégation des lieux de résidence, d'emploi et de commerce; augmentation des temps de déplacements, accroissement de la pollution.
- Les facteurs démographiques et sociaux qui s'annoncent permettent de renouer avec des approches bénéfiques que l'on retrouve dans certains quartiers plus anciens ainsi que dans les courants de pensée de la planification occidentale.*
- 3003 Toutefois, les facteurs démographiques et sociaux qui s'annoncent, particulièrement la diminution de la taille des ménages et le vieillissement de la population, devraient entraîner l'émergence de modes de vie différents de ceux qui ont eu cours durant les dernières décennies. Il est hautement probable que la localisation et le type d'habitat se modifieront au cours des prochaines années. D'ailleurs, un resserrement du développement résidentiel vers le centre de l'agglomération est déjà perceptible. En effet, les parts de marché de la Ville de Montréal, pour les mises en chantier sur le territoire de la CMM, ont connu une hausse quasi constante depuis 1996, passant de 22 % à 30 %. D'un autre côté, la part de marché des maisons unifamiliales (isolées, jumelées et en rangée) est en baisse constante depuis 1994, au profit des habitations multifamiliales.
- 3004 Cette situation constitue donc une opportunité de revoir le mode de planification urbaine de manière à mieux adapter l'intégration des activités urbaines et la mixité d'habitat. Différentes approches peuvent être envisagées, inspirées du « Smart Growth », du « New Urbanism » ou encore du « Transport-Oriented Development » et également de certaines réalisations que l'on retrouve dans des quartiers plus anciens.

Le « Smart Growth » propose essentiellement de diriger la croissance vers les secteurs urbains existants plutôt que d'ouvrir de nouveaux secteurs au développement se traduisant par une consolidation du territoire. Cette approche nécessite des interventions énergiques en matière de réaffectation et de requalification de sites.

Le « New Urbanism » propose de contribuer, par des grands projets urbains planifiés, à la mise en valeur et à l'attrait du milieu urbain. Alors qu'au cours des dernières décennies, le milieu urbain a été fortement axé sur l'utilisation de l'automobile et sur l'absence de signature urbanistique et architecturale, l'approche du « New Urbanism » favorise plutôt la création de milieux de vie en mettant l'accent sur une mixité de fonctions et une offre résidentielle diversifiée, sur la marche comme principal mode de déplacements. On se tourne donc résolument vers un milieu urbain à une « échelle plus humaine », moins ségrégué dans ses fonctions, mieux planifié et ce, notamment par une architecture et un paysage soignés. Une telle approche représente une modification plutôt drastique face au mode de développement résidentiel des dernières décennies, considérant qu'il s'agit d'interventions qui sont, en général, coordonnées sur d'importantes superficies.

Le « Transport Oriented Development » s'articule à partir d'un équipement ou d'une infrastructure de transport collectif. L'objectif visé est donc l'utilisation accrue du transport collectif. Toutefois, étant conscient que l'accès facile au transport collectif ne constitue pas la considération première dans le choix d'une résidence, la présence d'une telle infrastructure ne peut justifier à elle seule une garantie de succès. C'est pourquoi les développements s'apparentent au « New Urbanism » dans le sens où on vise également la création d'un milieu de vie convivial à proximité des accès au réseau de transport collectif à haute capacité.

- Une approche de mixité de fonctions et de diversité de logements qui facilite la mixité sociale...
- 3005 Ces approches, qui proposent d'aménager autrement l'espace urbain, préconisent une consolidation du tissu urbain et une densification du territoire, avec une mixité de fonctions, une diversité résidentielle et une présence soutenue d'espaces verts. La diversité résidentielle n'écarte pas la construction d'habitation unifamiliale bien au contraire. Cette dernière s'inscrit à l'intérieur d'un ensemble où se côtoient divers types d'habitations, rendant ainsi les logements attractifs à une clientèle diversifiée et accessibles à toutes les couches de la société. Ce faisant, la diversité résidentielle facilite une plus grande mixité sociale. De son côté, la densification peut facilement se réaliser dans le respect des critères et des valeurs guidant le choix de la localisation et du mode de vie des citoyens.
- ... qui s'inscrit en harmonie avec les orientations mises de l'avant par le gouvernement...
- 3006 En fait, le document *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal* soutient de telles approches de planification urbaine puisqu'il y est formulé, entre autres attentes, que la CMM, par son schéma métropolitain, consolide les zones urbaines existantes, limite l'expansion du périmètre d'urbanisation et favorise le redéveloppement des zones urbaines existantes.
- ... et qui favorise l'utilisation du transport collectif...
- 3007 Certaines parties du territoire ont déjà fait l'objet de développements articulés selon ces approches, alors que les opportunités demeurent nombreuses ailleurs sur le territoire. Nous pensons en particulier aux abords des gares de train de banlieue et des stations de métro ou encore à d'importants espaces à requalifier ou à réaffecter, particulièrement sur le territoire de l'île de Montréal.
- ... ainsi que la préservation des milieux naturels et boisés de même que l'utilisation des équipements publics existants.
- 3008 Pour accroître l'attractivité de ces nouvelles formes d'habitats, il est important de retrouver des équipements publics de transport à proximité, de même que la présence d'espaces publics et d'espaces verts de façon à créer un environnement convivial. C'est d'ailleurs pourquoi, lorsque des projets sont conçus suivant cette approche du « New Urbanism », le ratio d'espaces verts est généralement supérieur à ce que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* considère comme un maximum. L'attractivité des vastes projets planifiés comportant une fonction résidentielle repose également, en général, sur la préservation des milieux naturels et boisés existants, ainsi que sur une foresterie urbaine élaborée de manière à intégrer les espaces « minéralisés » et les espaces de « verdure ».
- Un premier enjeu consiste à reconnaître les mérites d'une planification intégrée et à encourager l'émergence de grands projets urbains...
- 3009 Somme toute, les nouvelles formes d'habitat, en s'adaptant aux nouvelles tendances et aux besoins de la population, contribuent à une optimisation de l'utilisation de l'espace et des équipements publics. De ce fait, les grands projets planifiés, tout comme les quartiers plus anciens, démontrent qu'il est tout à fait possible de consolider un milieu urbain, d'augmenter la densité résidentielle, d'intégrer une mixité de fonctions, une mixité de logements et une mixité sociale sans compromettre les attentes de cadre de vie de qualité.

- 3010 Ainsi, un premier enjeu consiste à reconnaître les mérites d'une planification intégrée, qui s'inspire des approches de développement durable, des principes qu'elles sous-tendent et des réalisations qui témoignent de leur succès, et à encourager l'application d'une planification intégrée dans l'émergence de grands projets urbains.
- ... alors qu'un second enjeu implique nécessairement un élargissement au territoire périmétrique face aux approches mises de l'avant.
- 3011 Un second enjeu repose sur le fait qu'une approche de consolidation et de densification du territoire de la CMM doit être soutenue par une politique gouvernementale conséquente pour le territoire périphérique à la région métropolitaine, de façon à ce que le développement possible en bordure du territoire ne se déplace pas vers l'extérieur. L'approche soutenue par la CMM en matière de gestion de l'urbanisation, d'optimisation de l'espace et des équipements publics et de planification urbaine intégrée, nécessite le soutien gouvernemental pour la mise en place effective de balises similaires applicables au pourtour de l'agglomération. D'ailleurs, la neuvième préoccupation dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales* formule des intentions en ce sens : « L'harmonisation interrégionale des interventions de la CMM, des régions et des MRC voisines dans un esprit de réciprocité et d'alliance stratégique » (p.109).

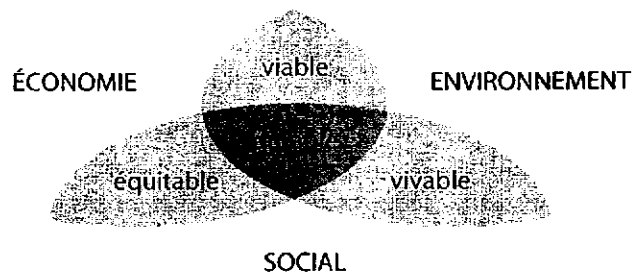
3.2 UN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE QUI DOIT S'INSCRIRE DANS LES PRINCIPES DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

« Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».

Notre avenir à tous, Rapport de la Commission mondiale sur l'environnement (Rapport Brundtland), 1987

- Des principes de solidarité, de responsabilité et de prévention qui permettent de concilier les trois piliers du développement durable : la protection de l'environnement, l'efficacité économique et l'équité sociale.
- 3012 Le concept de développement durable a été propagé par le rapport *Notre avenir à tous* de la Commission des Nations Unies sur l'environnement et le développement (Rapport Brundtland). C'est la Conférence des Nations Unies sur l'Environnement et le Développement, lors du Sommet de la Terre de Rio en 1992, qui consacra pleinement le concept de développement durable. On y a dégagé une série de principes dont en particulier : la solidarité, dans le sens où le développement doit profiter à tous; la responsabilité, dans l'optique de réduire les impacts des activités sur les écosystèmes, sur la santé et sur l'économie; la prévention, pour que les actions ne créent pas d'obstacles au développement, tout en minimisant les impacts environnementaux négatifs.
- 3013 Ces principes permettent de concilier les trois piliers du développement durable : la protection de l'environnement, l'efficacité économique et l'équité sociale. La finalité étant de créer de la richesse, tout en respectant les gens et l'environnement.

FIGURE 8 :
Les piliers du développement durable



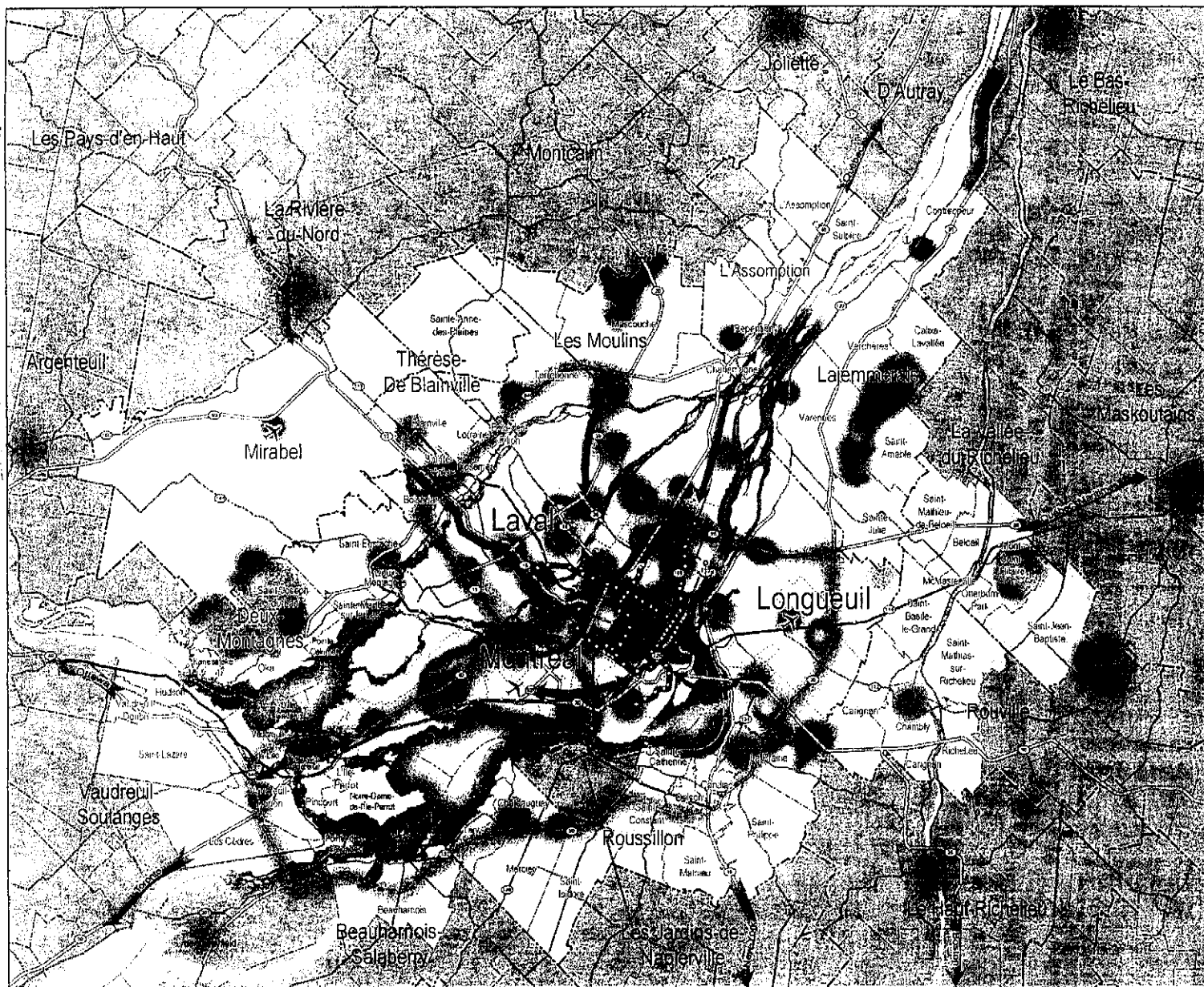
- La Communauté adhère aux principes du développement durable comme l'atteste un premier geste posé en 2002...*
- 3014 La Communauté métropolitaine de Montréal adhère aux principes du développement durable. Elle a d'ailleurs déjà posé un premier geste concret en ce sens en signant, en 2002, une entente avec le ministère des Affaires municipales et le ministère de l'Environnement. Ayant pour titre *Un nouveau partenariat Québec/Communauté métropolitaine de Montréal : La première entente de communauté sur le développement durable*, cette entente porte essentiellement sur les volets environnementaux liés aux compétences de la CMM.
- ... qui se poursuit par l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement où les principes du développement durable sont appliqués à la mobilité des personnes et des biens de même qu'à la fluidité des déplacements...*
- 3015 Par la réalisation du schéma métropolitain d'aménagement et de développement, la Communauté entend poursuivre ses efforts en matière de développement durable. L'application des principes du développement durable à l'attractivité de l'agglomération peut prendre différentes formes notamment en matière de transport, de consolidation du milieu urbain, des centres multifonctionnels et des noyaux d'emplois, de préservation des milieux naturels, d'émergence d'un cadre de vie diversifié et dense, d'optimisation des équipements publics existants.
- 3016 En matière de transport, les interventions pour réduire le nombre de déplacements, particulièrement ceux reliés à l'automobile, s'inscrivent dans la perspective des principes de développement durable, de même que les interventions favorisant l'accroissement de l'utilisation de modes de transport collectifs et de modes alternatifs à l'automobile. Avec pour conséquence de réduire l'émission des gaz à effet de serre, le schéma métropolitain entend participer à l'application du protocole de Kyoto.
- ... à la gestion de l'urbanisation par l'identification d'un périmètre d'urbanisation permettant d'optimiser l'occupation de l'espace urbain et de protéger les meilleures terres agricoles du Québec...*
- 3017 En matière de gestion de l'urbanisation, l'identification et la reconnaissance d'un périmètre d'urbanisation permet, de diverses manières, d'appliquer les principes du développement durable. D'une part, l'établissement d'un périmètre d'urbanisation a pour effet de protéger les meilleures terres agricoles du Québec et d'assurer la pérennité de la ressource. D'autre part, l'établissement d'un périmètre d'urbanisation permet de consolider et de densifier l'occupation urbaine du territoire, ce qui a comme conséquence d'utiliser l'espace à meilleur escient en plus d'optimiser l'utilisation des équipements, des infrastructures et des services publics existants, contribuant ainsi aux dimensions environnementales et économiques du développement durable.
- ... à la consolidation et au renforcement des centres multifonctionnels et des noyaux d'emplois...*
- 3018 La consolidation et le renforcement des centres multifonctionnels contribuent autant aux dimensions sociale, environnementale et économique du cadre de vie en milieu urbain. Les centres multifonctionnels impliquent nécessairement une mixité d'activités humaines au sens de création d'un milieu de vie pour résider, travailler, étudier et se récréer. Le renforcement de ces activités dans des lieux polarisés permet une desserte plus efficiente en transport collectif à haute capacité, donc plus attractifs. Dans le même esprit, la consolidation des noyaux d'emplois optimisera l'utilisation des équipements de transport requis pour les déplacements des travailleurs et le transport des marchandises.
- ... à la préservation des milieux naturels...*
- 3019 La préservation des milieux naturels, tant hydriques que terrestres, est spontanément associée aux principes de développement durable, comme une intervention pouvant contribuer à court terme à améliorer la qualité de l'environnement, tout en protégeant les divers écosystèmes. Elle intervient, à tout le moins, sur les dimensions environnementale et sociale de l'agglomération et constitue l'un des défis de taille du schéma métropolitain. Un tel défi peut être relevé dans la mesure où les outils disponibles contribuent efficacement aux orientations mises de l'avant.
- 3020 En matière d'environnement, les interventions du schéma métropolitain doivent aussi permettre de réduire la vulnérabilité de la région face aux défis appréhendés par les changements climatiques. Le schéma constitue une référence permettant d'envisager des mesures d'adaptation à ces changements au cours des prochaines années.
- ... du renforcement d'un cadre de vie de qualité.*
- 3021 Face aux transformations majeures sur le plan démographique, avec un vieillissement accéléré de la population et une immigration croissante, le schéma métropolitain doit viser à ce que chaque citoyen ait accès à un cadre de vie de qualité. Ce cadre de vie doit permettre d'avoir accès, en nombre suffisant, à des logements abordables, dans des milieux sécuritaires offrant une gamme de services diversifiés.
- 3022 En favorisant une planification intégrée des besoins en logements, en emplois, en transport, en espaces naturels, en agriculture et en équipements et en services, le schéma métropolitain contribue à optimiser l'utilisation du territoire, gage du développement durable en matière d'aménagement du territoire.

3.3 LA VISION 2025

Cap sur le monde : bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable

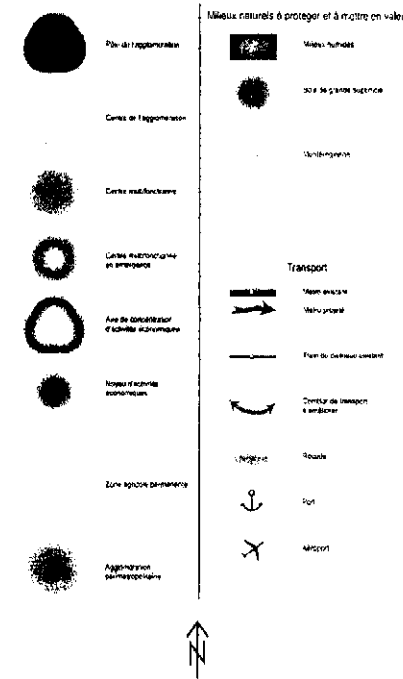
- En 2025, la Communauté métropolitaine de Montréal se positionne dans le peloton de tête des régions métropolitaines des Amériques...
- 3023 **En 2025, la Communauté métropolitaine de Montréal se positionne dans le peloton de tête des régions métropolitaines des Amériques. Elle a répondu efficacement aux enjeux démographiques en présence et est reconnue pour sa main-d'œuvre qualifiée et productive, pour la structure diversifiée de son économie et par une présence affirmée dans les créneaux dynamiques et stratégiques de la nouvelle économie. La communauté est une collectivité ingénieuse qui favorise le savoir, la créativité et la culture. Tout en préservant et en consolidant ses atouts et ses acquis, elle favorise l'innovation dans tous les secteurs d'activité et tire avantage d'une forte collaboration entre les réseaux d'éducation et les entreprises. L'accroissement de la prospérité économique de la région métropolitaine de Montréal, conjugué à celui de l'ensemble du Québec, contribue à la redistribution de la richesse et à l'équité sociale.**
- ... et est l'un des principaux centres intermodaux de transport d'Amérique du Nord grâce à l'interconnexion des modes routier, aérien, maritime et ferroviaire.
- 3024 **En 2025, la communauté est l'un des principaux centres intermodaux de transport d'Amérique du Nord grâce à l'interconnexion des modes routier, aérien, maritime et ferroviaire. Ces réseaux soutiennent avantagement le développement de la région et sont reconnus comme étant sécuritaires, fiables et fluides. Par-dessus tout, la communauté a pris le virage du transport collectif en développant adéquatement un réseau accessible, rapide, attrayant et flexible qui répond aux besoins des usagers et qui diminue significativement l'usage de l'automobile. Elle figure en tête de liste des régions métropolitaines les plus performantes en matière de contrôle de la production des gaz à effet de serre.**
- La Communauté offre à sa population un cadre de vie exceptionnel mis en valeur par un aménagement de qualité ...
- 3025 **En 2025, la communauté offre à sa population un cadre de vie exceptionnel mis en valeur par un aménagement de qualité. Le territoire de la communauté est développé selon des ensembles urbains diversifiés, consolidés, densifiés et dynamiques. Le centre-ville continue de jouer un rôle de premier plan au niveau des activités financières, commerciales et au niveau du tertiaire moteur tout en offrant un cadre de vie attrayant pour ses résidents. Sa vitalité culturelle et touristique demeure un atout du rayonnement international de la communauté. Les quartiers résidentiels des arrondissements et des municipalités de la communauté, réputés sécuritaires, offrent des services de proximité de qualité. Le territoire agricole, protégé et mis en valeur, est reconnu comme une composante essentielle de l'écosystème métropolitain.**
- ... alors que la population est sensibilisée à l'importance de protéger l'environnement.
- 3026 **En 2025, la population de la communauté est sensibilisée à l'importance de protéger l'environnement. Ses espaces naturels, dont les collines montréalaises, ont été mis en valeur et préservés. L'accès à des sites uniques d'observation, de détente, d'activités et de loisirs a été accru. La communauté a facilité, au cours des ans, le déploiement d'un réseau métropolitain de pistes cyclables et pédestres et a appuyé l'émergence d'un réseau nautique de qualité. Des gestes significatifs ont été posés en faveur de la renaturalisation des berges, de la mise en valeur de plusieurs boisés et de la protection des zones inondables. La population s'est réapproprié ses espaces bleus où la baignade est désormais permise. La communauté se distingue par son taux élevé de valorisation des matières résiduelles et par sa qualité de l'air et de l'eau. Ces éléments contribuent à la qualité de vie d'une population en santé.**
- La communauté est reconnue internationalement pour son dynamisme culturel, son caractère festif, sa joie de vivre et son ouverture sur le monde...
- 3027 **En 2025, la communauté est reconnue internationalement pour son dynamisme culturel, son caractère festif, sa joie de vivre et son ouverture sur le monde. Tirant fierté du visage francophone et cosmopolite de sa population, elle profite d'un tissu social diversifié et rassembleur. La communauté continue de bénéficier d'une vie culturelle intense et d'un milieu artistique créateur. Les services sont accessibles à l'ensemble de la collectivité et chaque ménage a accès à un logement décent. L'engagement communautaire est reconnu comme une valeur importante pour le mieux-être collectif. Le caractère inclusif de la communauté est source de fierté.**

- ... et un fort sentiment
d'appartenance
contribue
positivement au
dynamisme de
l'agglomération.
- 3028 **En 2025, la communauté tire profit d'un partenariat pluriel avec les acteurs de son développement. Un fort sentiment d'appartenance contribue positivement au dynamisme de l'agglomération qui continue à jouer positivement son rôle de moteur économique et culturel de l'ensemble du Québec. Les leaders politiques et socioéconomiques de la communauté partagent, depuis longtemps, une vision commune du développement de la communauté dans le respect des forces et des spécificités de chacun des territoires qui la composent.**
- Somme toute,
les citoyens et les
citoyennes de la
Communauté
métropolitaine de
Montréal peuvent
jouer un rôle,
trouver une place et
contribuer à bâtir leur
milieu de vie.
- 3029 **En 2025, les citoyens et les citoyennes de la communauté métropolitaine de Montréal sont bien informés des grands enjeux qui les concernent et disposent de nombreux lieux et moyens pour se faire entendre et pour influencer sur la prise de décision. Tous et toutes peuvent jouer un rôle, trouver une place et contribuer à bâtir leur milieu de vie : une communauté métropolitaine de Montréal compétitive, attractive, solidaire et responsable.**



Communauté métropolitaine de Montréal

Concept d'organisation spatiale



Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement Plan 15

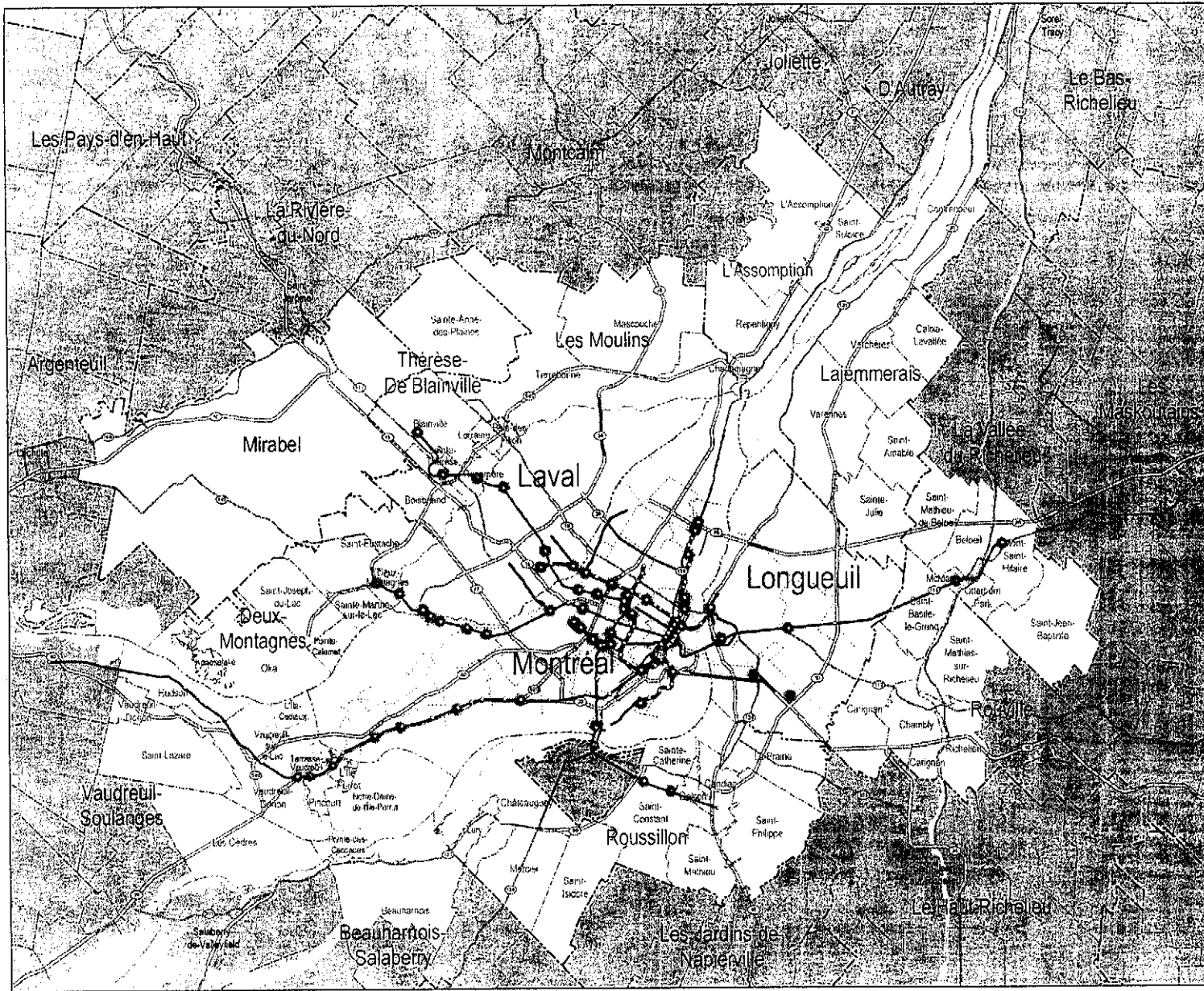



17 février 2005
SIGMA

CHAPITRE 4 : LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

- 4000 Le concept d'organisation de l'espace métropolitain traduit spatialement les orientations mises de l'avant au chapitre 5 et illustre la réalisation des objectifs de la Vision stratégique.
- 4001 Le concept d'organisation spatiale répond à quatre objectifs particuliers de la Vision 2025, à savoir :
- *la structuration des lieux de convergence des activités humaines*, de manière à doter la région métropolitaine d'un réseau d'activités économiques, de quartiers intégrés, de réseaux de transport qui favorisent la synergie entre les composantes de l'espace urbain;
 - *la consolidation du milieu urbanisé* de manière à doter la région métropolitaine du niveau d'infrastructures et d'équipements adéquats pour la sécurité et la qualité de vie des citoyens;
 - *la préservation des activités et éléments-témoins du patrimoine, des milieux naturels et du paysage* de manière à refléter les valeurs identitaires et la culture de la région métropolitaine;
 - *la préservation de la zone agricole* de manière à confirmer le rôle économique et social de l'agriculture.
- 4002 Ce concept introduit et localise les dimensions-clés de la structuration de l'espace métropolitain que sont :
- a) le centre de l'agglomération comprenant un pôle dominant;
 - b) les centres multifonctionnels d'intérêt métropolitain;
 - c) les noyaux de concentration d'emplois d'intérêt métropolitain;
 - d) le périmètre d'urbanisation métropolitain;
 - e) l'aire agricole;
 - f) les aires de patrimoine à protéger et à mettre en valeur;
 - g) les corridors de transport à améliorer notamment par la desserte en transport collectif;
 - h) la rocade autoroutière métropolitaine.
- 4003 *Le centre de l'agglomération* regroupe les fonctions vitales de la région métropolitaine, alors que le centre-ville de Montréal se distingue à titre de pôle moteur de l'agglomération avec ses activités tertiaires, ses commerces, ses activités culturelles et touristiques. De manière à consolider le centre de l'agglomération, le concept mis de l'avant y privilégie la localisation des équipements structurants de rayonnement métropolitain et supramétropolitain. Il prévoit aussi d'améliorer et de compléter le réseau de transport collectif à haute capacité de manière à maximiser sa fonctionnalité.
- 4004 La vocation des *centres multifonctionnels* et des *noyaux de concentration d'emplois*, à l'extérieur du centre de l'agglomération, doit être affirmée. Cette affirmation passe par la consolidation des fonctions et des usages générateurs d'emplois et par la localisation d'équipements de rayonnement métropolitain dans le cas des centres multifonctionnels. À l'exception du pôle d'agglomération, un noyau d'emploi principal se distingue aux abords de l'aéroport de Montréal-Trudeau et c'est pourquoi le concept d'organisation spatiale l'identifie de façon particulière.
- 4005 Le centre de l'agglomération de même que les centres multifonctionnels et les noyaux d'emplois sont actuellement desservis par un réseau de transport collectif et des axes autoroutiers à la fois discontinus et incomplets. Le schéma métropolitain privilégie de compléter le réseau autoroutier stratégique au pourtour du centre de l'agglomération formant ainsi une rocade permettant d'accroître la mobilité des déplacements et d'assurer de meilleurs liens avec les marchés extérieurs, de même qu'avec les agglomérations périphériques au territoire de la CMM. De plus, le schéma métropolitain identifie des *corridors de transport collectif* dont la desserte doit être améliorée et pour lesquels des *priorités d'interventions* doivent être établies.

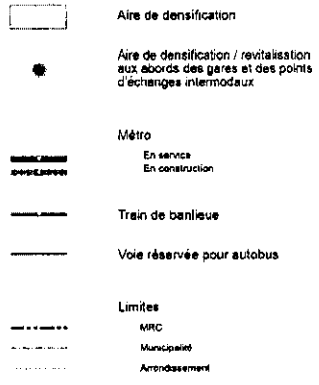
- 4006 Le concept d'organisation spatiale identifie le *périmètre d'urbanisation* qui correspond au périmètre actuel. Dans ce périmètre, la densification et la mixité des activités urbaines sont privilégiées sur l'ensemble du territoire, particulièrement sur des sites stratégiques aux abords des axes lourds de transport collectif. Ces interventions s'inspirent des nouvelles pratiques d'urbanisme axées sur le « Transport Oriented Development (TOD) ». La délimitation précise du *périmètre d'urbanisation* a pour conséquence de limiter les insertions urbaines en *zone agricole* permanente assurant ainsi sa pérennité et permettant les interventions adéquates pour sa mise en valeur.
- 4007 Le concept met également en relief l'importance accordée à la protection des *aires patrimoniales*, dont les milieux naturels, qui s'inscrivent dans les valeurs identitaires du paysage de l'agglomération métropolitaine. Les composantes du milieu naturel visent particulièrement les cours d'eau qui structurent l'archipel montréalais, les îles, les collines montréalaises et les grands bois. Ces derniers ont d'ailleurs déjà été considérés lors de l'élaboration du règlement de contrôle intérimaire de la CMM.





Communauté métropolitaine de Montréal

**Territoire d'interventions particulières:
Densification multifonctionnelle**



Aire de densification


Aire de densification / revitalisation aux abords des gares et des points d'échanges intermodaux

Méto
En service
En construction

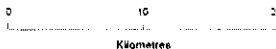
Train de banlieue

Voie réservée pour autobus

Limites
MRC
Municipalité
Arrondissement



Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement Plan 18



Kilomètres

17 février 2005

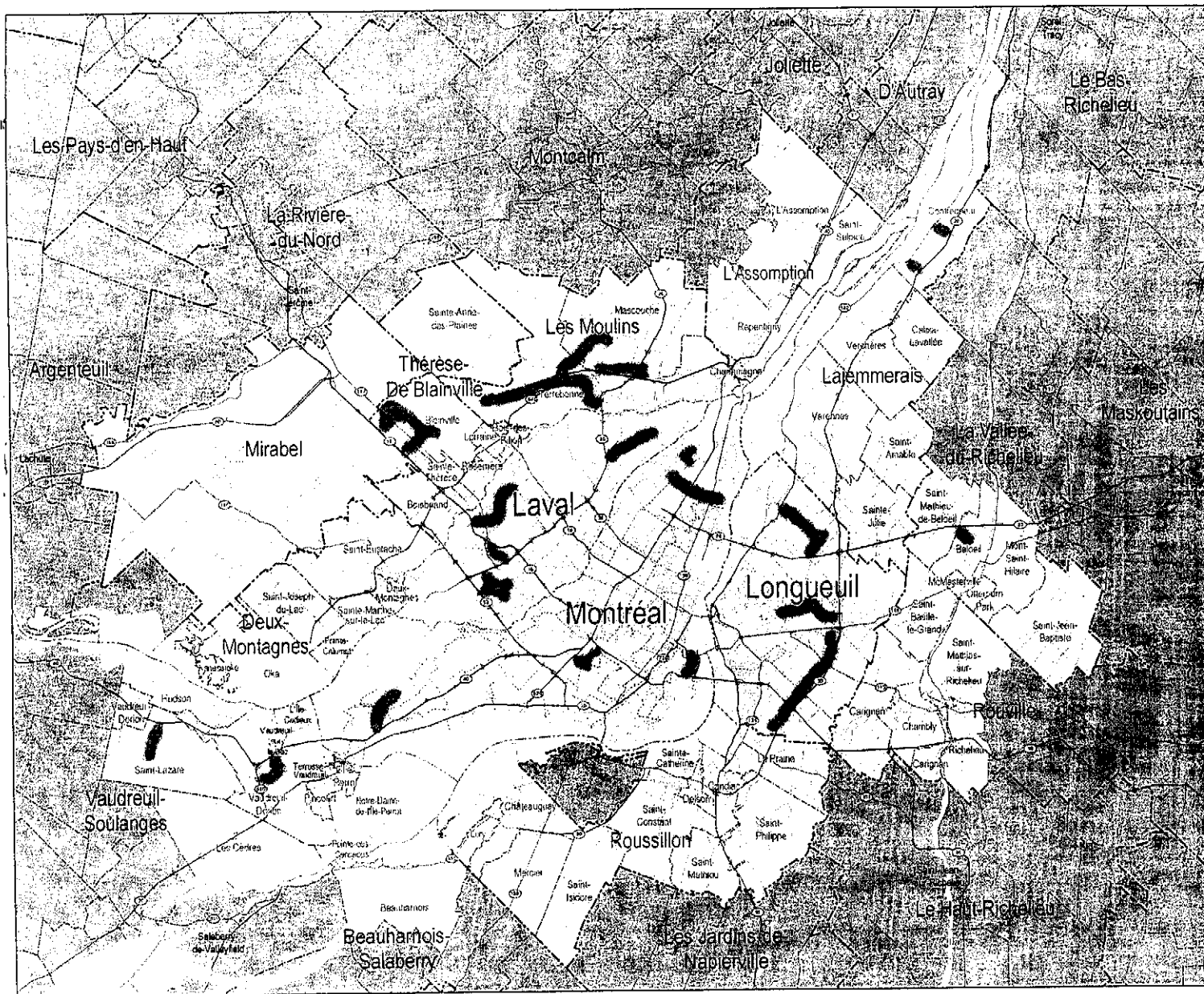
SIGMA


© 2005, tous droits réservés
Le présent document est l'œuvre intellectuelle de SIGMA
SIGMA PLAN 18, 2005, V01, 2005, 10000

5.1.4 Une approche intégrée aménagement/transport

- Une approche intégrée aménagement/développement et transport...* 5020 Contrairement aux approches mises de l'avant antérieurement, lesquelles procédaient de manière sectorielle et par projet, le schéma métropolitain favorise une approche intégrée d'aménagement et de développement de la région métropolitaine, approche à laquelle viennent se greffer les orientations en matière de transport. C'est dans cette perspective que l'orientation mise de l'avant par le schéma métropolitain visant à consolider le milieu urbain comprend le défi d'optimiser les réseaux et les services de transport.
- ... à partir de sept corridors de transport...* 5021 Une analyse globale et intégrée doit être effectuée à la lumière des orientations d'aménagement et de développement mises de l'avant, dont en particulier une fluidité des déplacements et l'amélioration de la desserte en transport. À cet effet, sept corridors de transport font l'objet d'une analyse particulière (voir plan 6 et annexe 1) dans un souci d'optimiser une approche intégrée à deux niveaux, à savoir : une intégration des dimensions aménagement/développement et transport, une intégration des solutions modales dans la perspective d'une efficience des interventions retenues.
- ... déterminés en fonction de déplacements, des divers modes en cause et des parties de territoires reliées.* 5022 Les corridors ont été déterminés en fonction de l'importance des déplacements qu'ils supportent, des différents modes de transport qu'ils comportent, des centres multifonctionnels et des noyaux d'emplois qu'ils relient. L'ensemble de ces considérations, auxquelles s'ajoute l'impact financier des projets pouvant être réalisés dans ces corridors, nécessite un examen détaillé et une concertation des divers partenaires en cause, avant une prise de décision. Ainsi, non seulement faut-il prioriser les interventions à l'intérieur du corridor, mais on doit également prioriser les corridors entre eux.
- Les choix doivent prioriser le transport collectif...* 5023 Dans les choix qui devront être faits, il est essentiel de prioriser l'amélioration du réseau et du service de transport collectif, dans la perspective d'un développement durable de la région métropolitaine. Les travaux des organismes publics, de même que des commissions d'étude constituées par le gouvernement, ont permis de conclure que les interventions publiques en matière de transport devaient favoriser le transport collectif et ce, tant pour des raisons de structuration du milieu urbain, d'équité sociale, d'efficience des investissements publics que de préservation de l'environnement.
- ... et accentuer son rôle dans la structuration de l'espace.* 5024 De plus, les orientations d'aménagement et de développement mises de l'avant par le schéma métropolitain visent à accentuer le rôle du transport collectif : structuration de l'espace métropolitain, densification du tissu urbain en général et des abords des gares et des stations en particulier, diversification des formes d'habitat, délimitation du périmètre d'urbanisation métropolitain et autres. En ce sens, le schéma métropolitain favorise une approche distincte selon les problématiques spécifiques au territoire en cause. Le centre de l'agglomération nécessite qu'une part importante des investissements en transport collectif à haute capacité y soit destinée.
- Par ailleurs, la mobilité des biens doit aussi être considérée...* 5025 Par ailleurs, la mobilité des biens doit aussi être considérée, principalement afin de permettre à l'économie de la région métropolitaine d'atteindre son plein potentiel. Il est donc nécessaire de considérer les interventions requises pour que le réseau routier assure une plus grande fluidité dans le transport des marchandises qui doivent être distribuées ou exportées. Ainsi, non seulement est-il nécessaire de planifier un réseau artériel métropolitain pour les liens internes, mais on doit également favoriser des interventions sur le réseau autoroutier stratégique, qui est encore incomplet et discontinu, de façon à assurer de meilleurs liens avec les réseaux externes, tout en déviant la circulation de transit.
- ... de façon à ce que le réseau routier assure une plus grande fluidité.* 5026 Le schéma métropolitain favorise également une approche intégrée aménagement/transport dans le choix de nouveaux accès au réseau autoroutier métropolitain et de modification aux accès existants. Le choix d'implanter un nouvel accès ou de modifier un accès existant doit, au-delà de sa justification du seul point de vue du transport, viser à consolider et à structurer le milieu urbain. De plus, un contrôle des activités urbaines en périphérie des accès est déterminant de manière à assurer la fonctionnalité du réseau et à éviter la prolifération d'activités économiques, qui vont parfois à l'encontre de l'objectif général de consolidation et de structuration du milieu urbain de la région métropolitaine.
- L'ensemble des réflexions est toutefois tributaire de sources de financement appropriées.* 5027 Les enjeux en matière de transport, identifiés au chapitre 2, ont permis de constater que l'amélioration du réseau et du service de transport implique l'identification de nouvelles sources de financement ou, à tout le moins, une révision du cadre financier actuel en ce qui concerne le transport collectif. Ce débat dépasse largement la portée du schéma métropolitain et interpelle l'ensemble des intervenants concernés.
- 5028 Toutefois, une analyse globale et intégrée doit être effectuée, à la lumière des orientations d'aménagement et de développement mises de l'avant, pour chacun des sept corridors de transport identifiés⁴ afin de cerner les solutions les plus efficaces pour améliorer la desserte. Le schéma métropolitain préconise donc une approche « d'optimisation des réseaux existants », toujours dans la perspective d'un développement durable de l'agglomération.





⁴ Annexe 1 : Caractérisation des sept corridors de transport.









Communauté métropolitaine de Montréal

Axes de transport terrestre pour desservir les secteurs vacants

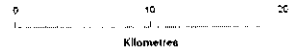
| | |
|---|----------------------|
|  | Axe |
|  | Autoroute existante |
|  | Affectation agricole |
|  | Affectation urbaine |

Limites

| | |
|---|----------------|
|  | MRC |
|  | Municipalité |
|  | Arrondissement |



Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement Plan 19



Kilometres

17 février 2005

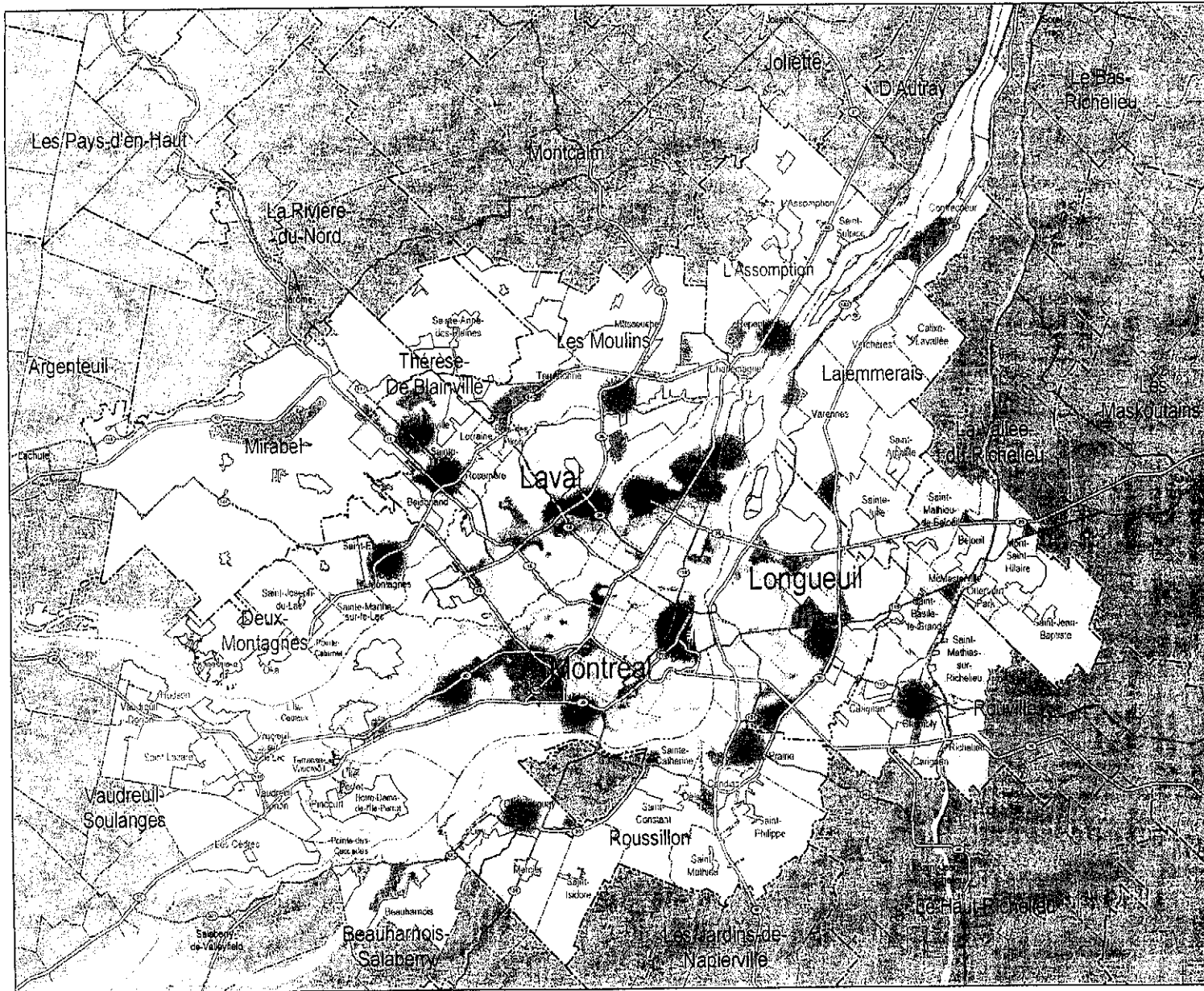
SIGMA


5.1.5 Planifier les axes majeurs de transport terrestre des secteurs urbains à développer

- Planifier les axes majeurs de transport terrestre des secteurs urbains à développer...*
- 5029 L'aire d'affectation « urbaine » compte plus de 30 000 hectares de terrains vacants ainsi que des aires qui feront l'objet d'un redéveloppement urbain. Afin de compléter le réseau de transport (à la fois individuel et collectif) en lien avec les orientations d'aménagement et de développement, le schéma métropolitain indique les axes majeurs de transport terrestre à prévoir dans les secteurs urbains à développer. Ces axes sont identifiés en considération du réseau artériel métropolitain, de la structuration et de la consolidation du milieu urbain préconisé par le schéma métropolitain.
- 5030 La poursuite du développement urbain sur les terrains vacants nécessite la planification d'un réseau de transport terrestre hiérarchisé et fonctionnel qui facilitera l'interconnexion du réseau artériel métropolitain pour les besoins de transport collectif, de transport individuel et de transport des marchandises.
- ... pour assurer la continuité des corridors de desserte à mettre en place.*
- 5031 Cette planification assurera la continuité des corridors de desserte à mettre en place, afin de répondre aux besoins à long terme pour l'ensemble des modes. Elle permettra également aux municipalités de planifier les activités urbaines le long des axes et de prévoir les liens modaux d'échanges avec le réseau de circulation municipal. Le schéma métropolitain préconise également que les municipalités mettent en place une gestion de ces corridors qui minimise les accès du réseau routier local aux abords de ces axes.
- 5032 Dans le cadre de ses compétences, la Communauté compte élaborer sous forme de règlement un réseau artériel métropolitain (RAM) comprenant des mesures de contrôle et d'harmonisation. Ce règlement fera l'objet de discussions et de consultations de sorte que cette planification est abordée de manière intégrée au schéma métropolitain.

5.2 DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES RENFORCÉES

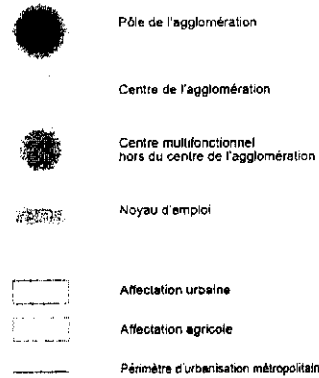
- Assurer un milieu urbain qui valorise les activités économiques...*
- 5033 Le schéma métropolitain vise à assurer un milieu urbain qui valorise les activités économiques et les fonctions « support » à son développement. Tel qu'indiqué au chapitre 3, le schéma métropolitain se préoccupe particulièrement de l'attractivité de l'agglomération, alors que le plan de développement économique de la Communauté se préoccupe particulièrement de la compétitivité de l'agglomération dans le contexte nord-américain et international. L'attractivité de l'agglomération est ici considérée dans son sens large comme incluant l'ensemble des composantes urbaines à savoir non seulement les lieux d'emplois et les lieux de résidence, mais également les infrastructures, les équipements et les services s'y rattachant, de même que les activités connexes à la qualité de vie en milieu urbain comprenant notamment les activités de loisirs et de culture.
- ... tout en soutenant des lieux d'emplois attractifs.*
- 5034 Dans la foulée de la tertiarisation qui marque l'évolution de l'emploi et qui fait que le secteur tertiaire occupe environ 80 % des emplois de l'agglomération, le schéma métropolitain vise à soutenir des lieux d'emplois attractifs qui répondent aux besoins des intervenants, tout en jouant un rôle dans la structuration de l'espace métropolitain. En ce sens, le schéma métropolitain favorise une desserte efficace en transport de ces lieux d'emplois, puisque la fonctionnalité des liaisons de transport joue à la fois sur l'attractivité et la compétitivité de l'agglomération.















Communauté métropolitaine de Montréal


**Territoire d'interventions particulières:
Noyaux d'emplois**




-  Pôle de l'agglomération
-  Centre de l'agglomération
-  Centre multifonctionnel hors du centre de l'agglomération
-  Noyau d'emploi
-  Affectation urbaine
-  Affectation agricole
-  Périmètre d'urbanisation métropolitain

Limites

-  MRC
-  Municipalité
-  Arrondissement




Projet de schéma métropolitain
d'aménagement et de développement Plan 20



Kilomètres

17 février 2005

 SIGMA

Ce produit a été élaboré par le Service de planification et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Le produit s'appuie sur les données disponibles au moment de l'élaboration de ce schéma d'aménagement et de développement.

© Communauté métropolitaine de Montréal, 2005. Tous droits réservés.

5.2.1 Valoriser les centres multifonctionnels et les noyaux d'emplois

- Une approche intégrée d'aménagement et de développement qui valorise les centres et les noyaux d'emplois existants...*
- 5035 Le schéma métropolitain favorise la consolidation et la valorisation des centres multifonctionnels et des noyaux d'emplois.
- 5036 La distinction entre les centres multifonctionnels et les noyaux d'emplois est importante, particulièrement en ce qui a trait à la compatibilité et à la complémentarité des activités urbaines pouvant être associées à l'emploi.
- 5037 Le schéma métropolitain permet et encourage une mixité d'activités urbaines, dans les centres multifonctionnels, qui fait que les emplois associés au bureau, au commerce et à certaines activités légères de production industrielle cohabitent en parfaite harmonie avec les activités résidentielles, culturelles et autres. La vitalité et l'attractivité des centres multifonctionnels gagnent à la mixité des activités urbaines et à la multiplicité des intervenants.
- 5038 Le schéma métropolitain favorise l'optimisation des équipements disponibles aux trois aéroports principaux particulièrement en lien avec le renforcement des noyaux d'emplois.
- 5039 Dans le cas des noyaux d'emplois, le schéma métropolitain favorise une cohabitation des fonctions industrielles et de bureau, parce qu'elles sont compatibles entre elles et que leur cohabitation ne pénalise pas l'activité économique associée à ces fonctions. Dans ces noyaux, le schéma métropolitain décourage la prolifération de la fonction commerciale, sauf certains services de base, et favorise la canalisation des activités commerciales dans les centres multifonctionnels et sur les artères commerciales. Les fonctions résidentielles, de récréation et de loisirs (sauf certains services de base) y sont également découragées. L'objectif est double, à savoir que les activités industrielles et de bureau puissent s'exercer sans trop de contraintes, dans un environnement propice aux besoins de leurs activités économiques; que les personnes travaillant dans ces lieux géographiques aient un milieu de travail intéressant offrant des services de base adéquats.
- 5040 Dans le cadre de leur planification en matière d'urbanisme, les municipalités veilleront à favoriser une relative homogénéité dans les usages industriels et de bureaux ciblés selon la vocation des noyaux d'emplois. Dans le même sens, le traitement architectural et paysagé des sites d'emplois en bordure du réseau autoroutier métropolitain, en particulier les corridors routiers d'accès, devra faire l'objet d'une approche soignée de manière à ce que ces sites agissent comme « vitrine » des activités économiques présentes sur le territoire de l'agglomération.
- 5041 L'objectif mis de l'avant par le schéma métropolitain pour la valorisation des lieux d'emplois s'articule de manière différente en termes de multifonctionnalité ou d'unifonctionnalité, selon que le territoire en cause est un centre ou un noyau. Cette approche différente selon les deux types de territoire (centres et noyaux) permet d'accroître l'attractivité respective de ces territoires, tout en répondant aux besoins différents des intervenants œuvrant en matière d'activités économiques.

5.2.2 Assurer une desserte efficace des centres et des noyaux d'emplois

- ... et qui leur assure une desserte efficace...*
- 5042 Certaines concentrations d'emplois jouent un rôle stratégique dans l'espace métropolitain. C'est le cas particulièrement du pôle et du centre de l'agglomération, des centres multifonctionnels situés à l'extérieur du centre de l'agglomération, ainsi que de l'aire de concentration de noyaux d'emplois située au pourtour de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

- 5043 Un raffermissement des concentrations d'emplois facilitera la desserte en transport collectif dans la mesure où l'atteinte d'une masse critique d'emplois, dans un territoire relativement concentré, le permettra.
- 5044 En plus du centre de l'agglomération, le schéma métropolitain favorise également une desserte améliorée par transport collectif de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, de manière à ce que cet équipement stratégique pour la région métropolitaine soit directement relié au pôle de l'agglomération (centre-ville de Montréal). *Cet objectif comporte un double volet, à savoir offrir un niveau de service à l'équipement aéroportuaire qui soit équivalent et même supérieur à ce que l'on retrouve dans des agglomérations métropolitaines comparables; contribuer au renforcement du centre multifonctionnel en émergence aux abords de l'aéroport, de façon à accroître la synergie et les échanges entre le pôle de l'agglomération et l'équipement aéroportuaire.*
- 5045 Par ailleurs, dans la perspective de raffermir les concentrations d'emplois et de faciliter leur desserte par transport collectif, le schéma métropolitain ne favorise pas la création de nouveaux noyaux de concentration d'emplois d'intérêt métropolitain, autres que ceux identifiés au plan 20, de manière à ce que les efforts de promotion et de mise en place des infrastructures et des équipements requis soient concentrés sur la valorisation et la consolidation des noyaux existants.

5.2.3 Assurer la mobilité des marchandises

... en ayant notamment une préoccupation particulière pour la mobilité des marchandises.

- 5046 L'amélioration de la mobilité des marchandises sur le réseau artériel métropolitain nécessite la finalisation des interventions considérées comme stratégiques en matière de transport terrestre. Elles sont importantes puisqu'elles visent à compléter le réseau artériel métropolitain et à rééquilibrer l'achalandage sur l'ensemble des segments du réseau.
- 5047 En ce sens, la finalisation de la rocade autoroutière métropolitaine, par le raccordement de l'autoroute A-25 et le raccordement de l'autoroute A-30 avec l'autoroute A-20, est favorisée comme facteur d'accroissement de la compétitivité et comme facteur d'attractivité. En effet, la réalisation de ces interventions facilitera la mobilité des marchandises sur le réseau ainsi que la desserte des centres et des noyaux d'emplois.
- 5048 De plus, le schéma métropolitain souscrit à la réalisation de projets de transport permettant d'améliorer la performance d'équipements et de lieux d'emplois stratégiques pour l'agglomération, tels que le port de Montréal et l'aéroport Montréal-P.-E.-Trudeau. Ainsi, le schéma métropolitain favorise la réfection de la rue Notre-Dame et le réaménagement de l'échangeur A-20/aéroport Montréal-P.-E.-Trudeau en raison de l'importance de la réalisation de ces interventions sur la compétitivité et l'attractivité de l'agglomération.
- 5049 Le réseau de transport ferroviaire est déjà bien implanté dans l'agglomération et le schéma métropolitain reconnaît l'importance des services offerts, notamment en matière de transport des marchandises. D'ailleurs, l'achalandage général sur le réseau ferroviaire est en augmentation et cette croissance devrait se poursuivre. Malheureusement, l'éclatement des noyaux d'emplois à caractère industriel et l'évolution des pratiques des entreprises ont contribué à la diminution de l'importance du service ferroviaire dans le transport des marchandises intramétropolitaines.
- 5050 Le transport ferroviaire, bien qu'essentiel, ne peut qu'accepter la cohabitation nécessaire avec les fonctions urbaines environnantes, particulièrement sur l'île de Montréal. Bien qu'ayant en grande partie précédé le tissu urbain, le réseau ferroviaire en fait maintenant partie intégrante. Une approche visant à ne prévoir en bordure du réseau ferroviaire que des activités compatibles ne peut plus être envisagée, compte tenu de l'étendue du réseau, des espaces disponibles dans les noyaux d'emplois et de la rareté de l'espace disponible à des fins urbaines sur l'île de Montréal.
- 5051 Le schéma métropolitain encourage les partenaires ferroviaires et municipaux à une approche de cohabitation en milieu urbain, particulièrement sur l'île de Montréal où se retrouvent une partie importante du réseau et des cours de triage importantes. L'accroissement de l'achalandage sur le réseau et l'accroissement de la demande pour les espaces urbains font en sorte que le schéma métropolitain met de l'avant une approche de partage des responsabilités entre les partenaires afin d'identifier des mesures créatives et efficaces de cohabitation dans une perspective globale d'amélioration de l'environnement. En ce sens, le schéma métropolitain favorise la mise en place d'une approche préventive vis-à-vis de l'implantation de nouveaux projets adjacents au réseau et d'une approche correctrice s'adressant aux projets existants pénalisés par les nuisances associées au transport ferroviaire.

- 430 Les cours de triage existantes qui ne sont pas désignées dans le plan 27, intitulé *Territoire d'interventions particulières : contraintes environnementales* sont considérées comme faisant partie de l'aire d'affectation urbaine.
- 431 Dans le cas de l'agrandissement des cours de triage ferroviaire identifiées ou de nouvelles cours de triage, le schéma métropolitain requiert que la localisation de l'aire d'agrandissement et les mesures de mitigation à prévoir doivent faire l'objet d'une entente entre la municipalité et le promoteur du projet. Cette entente doit prendre au minimum en considération les nuisances sonores, les nuisances visuelles de même que les nuisances reliées au transport des marchandises par camion et voie ferrée.

4.3.8 Les abords des réseaux autoroutiers et ferroviaires de même que les abords des aéroports

- 432 Le schéma métropolitain prévoit que le plan d'urbanisme et les règlements d'urbanisme des municipalités identifient, de manière précise, les aires présentant des contraintes sonores, identifiées dans le plan 29, intitulé *Territoire d'interventions particulières : contraintes sonores*. Ces aires comprennent les réseaux autoroutiers et ferroviaires de même que les abords des aéroports.
- 433 Le schéma métropolitain requiert que les règlements municipaux identifient une zone tampon d'environ 150 mètres de part et d'autre des réseaux autoroutiers et ferroviaires désignés. Dans le cas des aéroports, la zone tampon correspond aux aires identifiées dans le plan 29, lesquelles reflètent les courbes de bruit existantes aux aéroports.
- 434 Pour ces zones tampons, le schéma métropolitain requiert que les règlements municipaux intègrent les balises suivantes :
- l'autorisation de fonctions urbaines compatibles au pourtour des aires de contraintes sonores, privilégiant des usages de type industriel léger, commercial, parc et autres;
 - la prescription de mesures de mitigation lorsque la fonction résidentielle est autorisée dans ces aires de contraintes sonores. Dans le cas de nouveaux projets résidentiels, ces mesures de mitigation comprennent, au choix de la municipalité, un écran sonore, un talus avec plantation, un design urbain ou des composantes architecturales du bâtiment susceptibles de réduire les nuisances sonores générées par les équipements en cause. Le niveau sonore ne doit pas être supérieur au niveau observé à la limite de la propriété de l'équipement (emprise autoroutière et ferroviaire, propriété aéroportuaire) et doit tendre vers un maximum de 55 dB.

4.4 LES ACCÈS AU RÉSEAU AUTOROUTIER

- 435 Les balises énoncées à la présente section s'appliquent à l'implantation de nouveaux accès et échangeurs sur le réseau autoroutier métropolitain ainsi qu'à la modification des accès existants. Le réseau autoroutier métropolitain visé comprend la totalité des autoroutes faisant partie du réseau routier supérieur, selon le ministère des Transports du Québec.
- 436 Le schéma métropolitain prévoit que le plan d'urbanisme et les règlements d'urbanisme des municipalités identifient les orientations et les objectifs municipaux visés quant à l'implantation de nouveaux accès et échangeurs sur le réseau autoroutier métropolitain, ainsi qu'à la modification des accès existants. Ces orientations et ces objectifs doivent intégrer les dimensions « aménagement » et « transport » et s'inscrire en conformité avec les orientations de consolidation et de structuration du milieu urbain formulées au chapitre 5 (5.1) du schéma métropolitain.
- 437 Le schéma métropolitain prévoit que le plan d'urbanisme et les règlements d'urbanisme des municipalités intègrent le mécanisme spécifique d'approbation, par la Communauté, de l'implantation de nouveaux accès et échangeurs sur le réseau autoroutier métropolitain, ainsi que de la modification des accès existants, prévu à la section 5 de la Partie III du schéma métropolitain.

5.4 LES LIGNES DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ DE 315 kV ET PLUS

- 512 Le schéma métropolitain formule au chapitre 5 (5.7.2) une orientation visant à atténuer les nuisances générées par les équipements et les infrastructures comportant des contraintes environnementales, ainsi qu'à contrôler les activités en périphérie de ces équipements et de ces infrastructures.
- 514 De plus, le schéma métropolitain énonce des balises applicables aux lignes de transport d'électricité de 315 kV et plus. Ces balises prévoient que l'implantation d'une nouvelle ligne doit faire l'objet d'une autorisation de la municipalité concernée, de même que d'une autorisation de la Communauté.
- 516 La Communauté, dans l'analyse qui sera effectuée et conduira à l'autorisation ou non du projet, prendra en considération les critères suivants :
- a) la contribution du projet à la qualité de l'environnement de l'agglomération, particulièrement en ce qui a trait à la préservation des milieux naturels (terrestres et aquatiques) et à l'intégration du projet aux milieux urbain et agricole;
 - b) l'impact du projet sur la qualité du paysage de l'agglomération;
 - c) la contribution globale du projet en termes de valeur ajoutée à l'aménagement et au développement de la région métropolitaine.

5.5 LES POSTES ÉLECTRIQUES DE 120 kV ET PLUS

- 518 Le schéma métropolitain formule au chapitre 5 (5.7.2) une orientation visant à atténuer les nuisances générées par les équipements et les infrastructures comportant des contraintes environnementales ainsi qu'à contrôler les activités en périphérie de ces équipements et de ces infrastructures.
- 519 De plus, le schéma métropolitain énonce des balises applicables aux postes électriques de 120 kV et plus. Ces balises prévoient que l'implantation d'un nouveau poste doit faire l'objet d'une autorisation de la municipalité concernée, de même que d'une autorisation de la Communauté.
- 518 La Communauté, dans l'analyse qui sera effectuée et conduira à l'autorisation ou non du projet, prendra en considération les critères suivants :
- a) la contribution du projet à la qualité de l'environnement de l'agglomération particulièrement en ce qui a trait à la préservation des milieux naturels (terrestres et aquatiques) et à l'intégration du projet aux milieux urbain et agricole;
 - b) l'impact du projet sur la qualité du paysage de l'agglomération;
 - c) les mesures de mitigation prises en collaboration avec la ou les municipalités concernées afin d'assurer une zone tampon au pourtour du site;
 - d) la contribution globale du projet en termes de valeur ajoutée à l'aménagement et au développement de la région métropolitaine.

5.6 LES ACCÈS AU RÉSEAU AUTOROUTIER

- 519 Le schéma métropolitain formule au chapitre 5 (5.1 et 5.7) des orientations visant à consolider et à structurer le milieu urbain ainsi qu'à atténuer les nuisances générées par des infrastructures qui comportent des contraintes nécessitant un contrôle des activités en bordure.
- 520 L'implantation de nouveaux accès et échangeurs sur le réseau autoroutier métropolitain ainsi que la modification des accès existants comportent des implications importantes sur la localisation des fonctions urbaines, ainsi que sur la consolidation et la structuration du milieu urbain. Ces dimensions vont au-delà des implications sur la fonctionnalité du réseau en matière de déplacements et c'est la raison pour laquelle le schéma métropolitain aborde l'analyse des implications de ces accès sur l'aménagement et le développement de l'agglomération.

- 6.1 Le schéma métropolitain énonce des balises applicables à la construction de nouveaux accès au réseau autoroutier. Ces balises prévoient que l'implantation d'un nouvel accès au réseau autoroutier ainsi que le réaménagement des accès existant doivent faire l'objet d'une autorisation de la municipalité concernée, de même que d'une autorisation de la Communauté.
- 6.2 La Communauté, dans l'analyse qui sera effectuée et conduira à l'autorisation ou non du projet, prendra en considération les critères suivants :
- a) la contribution du projet aux orientations, aux objectifs et aux moyens mis de l'avant dans le schéma métropolitain d'aménagement et de développement;
 - b) la contribution du projet à la qualité d'aménagement de l'agglomération, particulièrement en ce qui a trait à la consolidation et à la structuration de l'espace métropolitain;
 - c) la contribution du projet à la qualité de l'aménagement, particulièrement en ce qui a trait à l'intégration du projet aux composantes des milieux urbains et agricoles;
 - d) la contribution du projet à la consolidation du réseau artériel métropolitain et du réseau de transport collectif;
 - e) la contribution du projet à la qualité de l'environnement de l'agglomération, particulièrement en ce qui a trait à la préservation des milieux naturels (terrestres et aquatiques);
 - f) l'impact du projet sur la qualité du paysage de l'agglomération;
 - g) les mesures de mitigation prises, en collaboration avec la ou les municipalités concernées, afin d'assurer le dégagement souhaitable en périphérie du site visé ainsi que les mesures prises pour contrôler les activités urbaines en périphérie;
 - h) la contribution globale du projet en termes de valeur ajoutée à l'aménagement et au développement de la région métropolitaine.

SECTION 6 : LES OUTILS RÉGIONAUX DE PLANIFICATION

- 6.00 Le schéma métropolitain d'aménagement et de développement intégrera, au moment de son adoption, les outils régionaux de planification applicables au moment de l'adoption, aux territoires des municipalités de Laval, de Longueuil, de Montréal ainsi qu'aux municipalités régionales de comté (MRC), pour la partie ou la totalité du territoire comprise dans la CMM.
- 6.01 Le texte de mesures transitoires permettant d'intégrer ces outils réglementaires de planification régionale se libelle comme suit :
- 6.02 Afin d'assurer la transition entre la planification régionale antérieure et le présent schéma, les documents de planification régionale identifiés à l'annexe 11, tels qu'en vigueur au moment de l'adoption du schéma métropolitain sont intégrés au présent schéma et s'appliquent dans le territoire pour lequel ils ont été faits dans la mesure où ils sont compatibles avec le présent schéma et jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou abrogés conformément à la loi. Ils sont réputés faire partie intégrante du présent schéma, mais toute disposition des Parties II et III a préséance sur toute disposition de ces documents et ceux-ci ne peuvent être appliqués ou interprétés de manière à réduire ou restreindre la portée, les objectifs et les mesures du schéma métropolitain.

Ces documents de planification régionale cesseront définitivement d'avoir effet au plus tard lors de l'entrée en vigueur du schéma métropolitain d'aménagement et de développement révisé à la suite de la révision du présent schéma conformément à la loi.

L'annexe 11 énumérera les règlements intégrés comme outils régionaux de planification.