



**Projet de Schéma d'aménagement et de  
développement de l'agglomération de Montréal**

**Mémoire déposé par  
l'arrondissement de Saint-Laurent  
de la Ville de Montréal**

Le 7 novembre 2014



# Table des matières

1	Introduction .....	1
1.1	Création du Pôle de l'ouest aéronautique .....	1
2	Mise en contexte.....	1
2.1	Objectif du mémoire .....	1
3	Recommandations sur le projet.....	1
3.1	Recommandation 1 : Inclure la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse .....	1
3.2	Recommandation 2 : Identifier des secteurs comme « Bois métropolitains » .....	2
3.3	Recommandation 3 : Identifier des secteurs comme « Milieux naturels projetés » .....	2
3.4	Recommandation 4 : Inclure des orientations claires sur les risques industriels majeurs.....	2
3.5	Recommandation 5 : Encadrer l'implantation d'écoles dans des milieux déjà construits .....	3
3.6	Recommandation 6 : Inclure des orientations visant la lutte contre la pollution lumineuse.....	3
4	Conclusion .....	3

# 1 Introduction

Hébergeant plus de 100 000 résidents, l'arrondissement de Saint-Laurent se démarque par son importante croissance démographique (10,6 % au recensement fédéral 2011, comparativement à 1,8 % pour l'ensemble de Montréal) et sa position géographique centrale, où se croisent certaines des plus importantes autoroutes de la région.

Véritable locomotive économique avec ses quelque 4700 entreprises et 109 000 travailleurs répartis, entre autres, dans le Campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal, Saint-Laurent regroupe quatre grandes grappes industrielles dans des secteurs de pointe, soit l'aérospatiale, les sciences de la vie et les TIC (technologies de l'information et des communications), auxquelles se sont ajoutées les technologies propres en 2012 avec l'annonce de la création de l'Éco-campus Hubert-Reeves. Vitrine technologique mondiale consacrée aux technologies propres et au développement durable, l'Éco-campus Hubert-Reeves sera un quartier à part entière du Campus Saint-Laurent jouissant d'une biodiversité exceptionnelle.

## 1.1 Création du Pôle de l'ouest aéronautique

Afin de soutenir et de stimuler son développement économique, Saint-Laurent s'est associé en 2012 à ses homologues de l'ouest, à Aéroports de Montréal et aux entreprises de fabrication (manufacturier) et de service (passagers) pour proposer à la Ville de Montréal la création du Pôle de l'ouest aéronautique. Celle-ci a reconnu cette notion et l'a intégrée au Plan de développement de Montréal, par le biais d'une carte délimitant la zone prédominante d'emplois totaux.

La nouvelle zone créée représente 327 000 emplois, soit 27 % des emplois de l'île. Les territoires touchés sont la zone Saint-Laurent, Côte-Saint-Luc, Hampstead et Montréal-Ouest, de même que Pointe-Claire, Kirkland, Dorval, Lachine, Ahuntsic-Cartierville et Ville-Mont-Royal. Le succès de ce pôle s'inscrit ainsi dans les priorités et les orientations de l'arrondissement de Saint-Laurent.

# 2 Mise en contexte

## 2.1 Objectif du mémoire

L'arrondissement de Saint-Laurent tient à saluer les efforts consentis par le Service de la mise en valeur du territoire dans l'élaboration du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Les modifications apportées dans la dernière version du document et la collaboration étroite entre les membres du Service et les professionnels de Saint-Laurent ont permis de répondre à de nombreux commentaires et interrogations soulevés par l'arrondissement. Après analyse de la dernière version proposée, l'arrondissement tient à soumettre six recommandations qu'il estime important d'intégrer dans la version finale du document.

# 3 Recommandations sur le projet

## 3.1 Recommandation 1 : Inclure la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse

Au premier chapitre, le « Concept d'organisation spatiale » devrait inclure la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse. Ayant déjà fait l'objet de cinq résolutions des villes et des arrondissements concernés, ce projet devrait être clairement et spécifiquement exprimé, tant dans le texte que sur la carte 3 « Concept d'organisation spatiale », considérant le caractère régional des enjeux et la multiplicité des acteurs (gouvernement, villes liées, arrondissements, services centraux, etc.).



Rappelons que l'autoroute de la Côte-de-Liesse (520) dessert l'aéroport international de Dorval, importante porte d'entrée au Québec en général et à la Ville de Montréal en particulier, en plus de relier entre elles les autoroutes Chomedey (13), Métropolitaine (40) et la Transcanadienne (20) qui forment le réseau ceinturant l'aéroport de Dorval. La requalification de cet axe permettrait ainsi d'optimiser le potentiel de développement du Pôle de l'ouest aéronautique.

De plus, il serait avantageux pour la Ville de Montréal, qui s'affiche comme ville de design reconnue par l'UNESCO, d'amorcer sans plus tarder la mise en valeur de l'axe Côte-de-Liesse et de faire des abords de l'aéroport la porte d'entrée internationale prestigieuse de Montréal.

Déjà inscrite dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal adopté en 2004, la requalification de l'axe de la Côte-de-Liesse visait les objectifs suivants :

- Améliorer l'accessibilité aux diverses parties du secteur en réexaminant le rôle du chemin de la Côte-de-Liesse.
- Optimiser le développement du secteur en profitant de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et de la proximité des autoroutes 13, 20 et 40.
- Améliorer l'image générale du chemin de la Côte-de-Liesse en lien avec la présence de l'aéroport, principale porte d'entrée à Montréal.

En raison de sa portée panmontréalaise, le projet de requalification de l'axe de Côte-de-Liesse devrait donc figurer également dans le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

### **3.2 Recommandation 2 : Identifier des secteurs comme « Bois métropolitains »**

Au deuxième chapitre, la carte 15 « Identification des territoires d'intérêts écologiques » devrait inclure les trois secteurs boisés situés dans l'écoterritoire du ruisseau Bertrand (parcs-natures du Bois-de-Saraguay, du Bois-de-Liesse et ses Sources), ainsi que les boisés du pôle Marcel-Laurin en tant que « Bois métropolitains ».

L'arrondissement de Saint-Laurent propose également que l'Agglomération demande à la Direction des grands parcs et du verdissement de Montréal d'entreprendre une démarche auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal dans le but d'intégrer les bois métropolitains au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), et ce, afin d'en assurer la concordance avec le schéma.

### **3.3 Recommandation 3 : Identifier des secteurs comme « Milieux naturels projetés »**

Au deuxième chapitre, sur la carte 15 « Identification des territoires d'intérêts écologiques », l'arrondissement recommande d'ajouter à titre de « Milieux naturels projetés » le ruisseau Bertrand, le corridor récréatif projeté le long du ruisseau Brook et l'agrandissement du parc-nature des Sources à même une partie des terrains de Morguard. Par souci de cohérence, ces trois agrandissements devraient aussi être représentés sur la carte 19 « Concept de la Trame verte et bleue ».

### **3.4 Recommandation 4 : Inclure des orientations claires sur les risques industriels majeurs**

Au troisième chapitre, l'arrondissement recommande d'inclure des orientations claires quant à l'identification et la prévention des risques industriels majeurs, lesquels représentent des enjeux de santé publique incontournables. En plus des risques liés au transport routier et ferroviaire, le schéma devrait prévoir l'encadrement des industries à risques sur le territoire de l'agglomération. Pour cela, il serait opportun de s'inspirer de la nouvelle Politique québécoise de sécurité civile 2014-2024.

### **3.5 Recommandation 5 : Encadrer l'implantation d'écoles dans des milieux déjà construits**

L'arrondissement soulève l'importance de l'implantation de nouvelles écoles dans des milieux déjà construits. Cette problématique est un enjeu régional qui implique des moyens de financement de taille et qui nécessite une collaboration entre les différents ordres de gouvernement. Le schéma devrait ainsi prévoir les bases pour des pistes de solution quant à l'acquisition de nouveaux terrains et à la coordination avec les différentes parties impliquées.

### **3.6 Recommandation 6 : Inclure des orientations visant la lutte contre la pollution lumineuse**

Finalement, l'arrondissement suggère l'inclusion dans le schéma d'orientations visant la lutte contre la pollution lumineuse. Certaines mesures sont déjà prévues au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Toutefois, elles sont limitées à l'aménagement extérieur des commerces de moyenne et grande surfaces. Ces mesures devraient être élargies à l'ensemble des usages et à la région métropolitaine.

## **4 Conclusion**

Outre les six recommandations précédentes, l'arrondissement de Saint-Laurent appuie le projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal proposé par le Service de mise en valeur du territoire. Il remercie ce dernier de l'écoute qui est offerte aux différents partenaires et acteurs impliqués. Le présent mémoire vise ainsi à assurer une synergie entre les actions qui découleront de ce schéma. Cette réflexion et ces orientations communes ne sauront qu'être profitables à l'ensemble de l'agglomération de Montréal.



**Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'agglomération**

Assemblée ordinaire du jeudi 29 août 2013 Séance tenue le 29 août 2013	Résolution: CG13 0368
---	-----------------------

**Motion de M. Anthony Housefather pour l'intégration d'orientations et de normes minimales dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et dans son document complémentaire (SAD) visant la protection de la population de l'agglomération de Montréal en regard aux risques associés aux aménagements aux abords des voies ferrées le tout en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)**

Attendu l'incident récent survenu au Lac Mégantic lorsque le centre ville fut vaporisé et plusieurs dizaines de personnes ont perdu leur vie, suite à un déraillement de trains transportant des matières dangereuses et explosives ;

Attendu l'augmentation croissante de matières inflammables et dangereuses qui transitent par trains dans les milieux urbains et dans l'Agglo de Montréal par ses voies ferrées et ses cours de triage;

Attendu que les administrations municipales ont un rôle à jouer pour assurer le bien-être de leur population en se dotant de politiques et de cadres réglementaires pour garantir que les nouveaux aménagements ne soient pas soumis à des risques provenant d'usage en proximité ;

Attendu que le PMAD identifie « le réseau routier et le réseau ferroviaire comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. La CMM demande donc à ce que l'aménagement aux abords de ce réseau prenne en compte ces risques, notamment ceux associés au bruit et à la vibration. Ainsi, les MRC et les agglomérations doivent se doter de mesures permettant une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, en optant pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter et des conditions permettant de réduire ces distances.»;

Attendu que les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires préparées pour la Fédération Canadienne des Municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) en 2004 et mis à jour et ré-adoptées en mai 2013 par la FCM recommandent l'adoption par les municipalités de marges de recul (de 30 mètres par rapport à une ligne principale et de 300 mètres par rapport à une cour de triage ferroviaire) comme condition préalable d'aménagement;

Attendu qu'une telle marge de recul assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit associés aux activités ferroviaires de même que la mise en place d'une barrière naturelle de sécurité contre le risque de conflagration et d'explosion;

Attendu que la recommandation de la FCM et de l'ACFC visant l'adoption d'un cadre réglementaire afin de prévoir une zone tampon entre les nouveaux développements et les voies ferrées et cours de triage, s'appuie sur une démarche sérieuse et qu'il serait pertinent d'étudier l'opportunité d'intégrer cette dernière dans le document complémentaire du SAD;

Attendu que l'Agglomération de Montréal devra adopter d'ici décembre 2014 un règlement de concordance de son schéma d'aménagement et de développement (SAD) pour se conformer aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD, et que par la suite les villes, arrondissements et les villes liées devront arrimer leurs règlements aux modifications apportées au SAD en vigueur sur le territoire;

Attendu que tout éventuel développement dans des sites ou parties de sites situés en proximité du réseau ferroviaire sur l'île de Montréal, exige des investissements importants publics en aqueducs, égouts et construction routière et une réglementation uniforme pour baliser ce développement;

Il est proposé par M. Anthony Housefather

appuyé par M. William Steinberg

Et résolu :

d'inclure les lignes directrices FCM-ACFC relatives aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires incluant les voies ferrées et cours de triage (tel qu'identifiés par le rôle d'évaluation) dans le règlement de concordance du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) en conformité aux orientations et aux objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Adopté à l'unanimité.

65.02  
/lc

Laurent BLANCHARD

\_\_\_\_\_  
Maire

Colette FRASER

\_\_\_\_\_  
Greffière adjointe

(certifié conforme)

\_\_\_\_\_  
Colette FRASER  
Greffière adjointe

Signée électroniquement le 30 août 2013

# Montréal

---

## Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil municipal

---

Assemblée ordinaire du lundi 26 août 2013  
Séance tenue le 27 août 2013

Résolution: CM13 0865

---

**Motion d'un conseiller indépendant pour l'intégration d'orientations et de normes minimales dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et dans son document complémentaire (SAD) visant la protection de la population montréalaise en regard aux risques associés aux aménagements aux abords des voies ferrées le tout en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)**

Attendu l'incident récent survenu au Lac Mégantic lorsque le centre ville fut vaporisé et que plusieurs dizaines de personnes ont perdu la vie suite à un déraillement de trains transportant des matières dangereuses et explosives;

Attendu l'augmentation croissante de matières inflammables et dangereuses qui transitent par trains dans les milieux urbains et dans l'agglomération de Montréal par ses voies ferrées et ses cours de triage;

Attendu que les administrations municipales ont un rôle à jouer pour assurer le bien-être de leur population en se dotant de politiques et de cadres réglementaires pour garantir que les nouveaux aménagements ne soient pas soumis à des risques provenant d'usage à proximité;

Attendu que le PMAD identifie « le réseau routier et le réseau ferroviaire comme sources possibles de risques à l'égard de la sécurité, de la santé et du bien-être général de la population. La CMM demande donc à ce que l'aménagement aux abords de ce réseau prenne en compte ces risques, notamment ceux associés au bruit et à la vibration. Ainsi, les MRC et les agglomérations doivent se doter de mesures permettant une cohabitation harmonieuse des usages, dont le résidentiel, en optant pour une approche normative ou de performance qui fera état des distances minimales à respecter et des conditions permettant de réduire ces distances.»;

Attendu que les lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires préparées pour la Fédération Canadienne des Municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) en 2004 et mis à jour et ré-adoptées en mai 2013 par la FCM recommandent l'adoption par les municipalités de marges de recul (de 30 mètres par rapport à une ligne principale et de 300 mètres par rapport à une cour de triage ferroviaire) comme condition préalable d'aménagement;

Attendu qu'une telle marge de recul assure un espace tampon par rapport aux activités ferroviaires et permet la dissipation des émissions, des vibrations et du bruit associés aux activités ferroviaires de même que la mise en place d'une barrière naturelle de sécurité contre le risque de conflagration et d'explosion;



Attendu que la recommandation de la FCM et de l'ACFC visant l'adoption d'un cadre réglementaire afin de prévoir une zone tampon entre les nouveaux développements et les voies ferrées et cours de triage, s'appuie sur une démarche sérieuse et qu'il serait pertinent d'étudier l'opportunité d'intégrer cette dernière dans le document complémentaire du SAD;

Attendu que l'Agglomération de Montréal devra adopter d'ici décembre 2014 un règlement de concordance de son schéma d'aménagement et de développement (SAD) pour se conformer aux orientations, aux objectifs et aux critères du PMAD, et que par la suite les villes, arrondissements et les villes liées devront arrimer leurs règlements aux modifications apportées au SAD en vigueur sur le territoire;

Attendu que tout éventuel développement dans des sites ou parties de sites situés en proximité du réseau ferroviaire sur l'île de Montréal, exige des investissements publics importants en aqueducs, égouts, et constructions routières, et une réglementation uniforme pour baliser ce développement;

Il est proposé par M. Alan DeSousa

appuyé par M. Claude Dauphin

Et résolu :

de donner mandat aux services centraux de la Ville de Montréal :

- 1 - afin d'étudier et de proposer les orientations et normes minimales à intégrer dans le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal et dans son document complémentaire de façon à assurer la protection de la population montréalaise en regard aux risques associés aux aménagements aux abords des voies ferrées et cours de triage (tels qu'identifiés par le rôle d'évaluation), le tout en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement;
- 2 - d'inclure les lignes directrices FCM-ACFC relatives aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires incluant les voies ferrées et cours de triage (telles qu'identifiées par le rôle d'évaluation) dans le règlement de concordance du schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (SAD) en conformité aux orientations et aux objectifs et critères du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Adopté à l'unanimité.

65.11  
/pl

Laurent BLANCHARD

Maire

Colette FRASER

Greffière adjointe

(certifié conforme)

Yves SAINDON  
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 3 septembre 2013