

Commission permanente sur le  
schéma d'aménagement et de  
développement de Montréal

**RAPPORT ET RECOMMANDATIONS**

Assemblées publiques de consultation

Projet de schéma d'aménagement et de développement de  
l'agglomération de Montréal

Rapport déposé au conseil d'agglomération  
le 29 janvier 2015

Montréal 



**Service du greffe**

Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation  
275, rue Notre-Dame Est, bureau R-134  
Montréal (Québec) H2Y 1C6

**LA COMMISSION :**

**PRÉSIDENTE**

*M. Lionel Perez*  
*Membre du comité exécutif et*  
*conseiller de la Ville*  
*Arrondissement de Côte-des-*  
*Neiges–Notre-Dame-De Grâce*

**VICE-PRÉSIDENTE**

*Mme Paola Hawa*  
*Maire*  
*Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue*

**MEMBRES**

*Mme Manon Barbe*  
*Mairesse*  
*Arrondissement de LaSalle*

*M. Georges Bourrelle*  
*Maire*  
*Ville de Beaconsfield*

*M. Éric Alan Caldwell*  
*Conseiller de la Ville*  
*Arrondissement de Mercier–*  
*Hochelaga-Maisonneuve*

*M. Claude Dauphin*  
*Maire*  
*Arrondissement de Lachine*

*M. Gilles Deguire*  
*Maire*  
*Arrondissement de Montréal-Nord*

Montréal, le 29 janvier 2015

Monsieur Gilles Deguire  
Président du conseil d'agglomération  
Hôtel de ville de Montréal

Monsieur le Président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil municipal (RCG 06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal, le rapport et les recommandations de la Commission à la suite de l'examen public portant sur le projet de schéma d'aménagement et de développement de Montréal.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le président,

**Original signé**

Lionel Perez

La secrétaire recherchiste,

**Original signé**

Sylvie Lalonde



## TABLE DES MATIÈRES

MOT DU PRÉSIDENT.....	6
1. LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE .....	7
2. LE PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL .....	9
2.1 LA VISION D'AVENIR.....	10
2.2 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT .....	10
2.3 L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION .....	12
2.4 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE .....	12
3. COMMENTAIRES ET MÉMOIRES DES CITOYENS ET ORGANISMES .....	14
4. L'ANALYSE DE LA COMMISSION .....	19
5. LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION.....	21
ANNEXE I.....	33
<i>LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES ET DES INTERVENANTS.....</i>	<i>33</i>
ANNEXE II.....	39
<i>RÉSOLUTION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION (CG140436).....</i>	<i>39</i>
ANNEXE III.....	41
<i>RAPPORTS MINORITAIRES.....</i>	<i>41</i>

## MOT DU PRÉSIDENT

---

Il m'est agréable de déposer le rapport de la consultation publique portant sur le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal.

Fort d'un mandat accordé par le conseil d'agglomération lors de son assemblée ordinaire du jeudi 18 septembre 2014, la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal a tenu, lors de l'automne 2014, les assemblées publiques de consultation nécessaires à l'étude du projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le règlement concernant le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (89 modifié) ».

D'entrée de jeu, je tiens à remercier chaleureusement tous les intervenants qui ont contribué à l'étude publique pour la qualité de leurs commentaires et de leurs propositions.

Plus particulièrement, je tiens à remercier mes collègues membres de la Commission : M<sup>me</sup> Paola Hawa, maire de la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui agit en tant que vice-présidente; M<sup>me</sup> Manon Barbe, mairesse d'arrondissement de LaSalle; M. Georges Bourelle, maire de la Ville de Beaconsfield; M. Éric Alan Caldwell, conseiller de la Ville, arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve; M. Claude Dauphin, maire d'arrondissement de Lachine; M. Gilles Deguire, maire d'arrondissement de Montréal-Nord. Leur professionnalisme, leur dévouement et la grande disponibilité démontrés tout au long du processus ainsi que leur intérêt manifeste à l'égard de l'aménagement et du développement du territoire de l'agglomération méritent d'être salués.

Aussi, je remercie sincèrement la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation du Service du greffe qui a coordonné les travaux de cette consultation, plus particulièrement, le coordonnateur en consultation publique, M. Jules Patenaude et la secrétaire recherchiste de la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal, M<sup>me</sup> Sylvie Lalonde.

De plus, au nom de tous les membres la Commission, je témoigne ma reconnaissance au responsable du dossier de l'urbanisme au comité exécutif, M. Russell Copeman, de même qu'à M. Sylvain Ducas, directeur de la Direction de l'urbanisme, M<sup>me</sup> Monique Tessier, chef de division à la Division de la planification urbaine et à M. Gilles Galipeau, chargé de projets à la Division de la planification urbaine pour leur coopération et leur expertise tout au long de l'étude de ce dossier. Je vous en remercie.

En terminant, je suis fier de mentionner que, suite aux nombreuses heures de délibération, les 53 recommandations formulées dans ce rapport ont été adoptées à l'unanimité par l'ensemble des membres de la Commission. Nous espérons que le présent rapport servira à bonifier le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal en vue de son adoption.

Le président de la Commission,

**Original signé**

Lionel Perez

## 1. LE PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE

---

Dans le cadre des travaux préparatoires à la tenue de cet examen public, un avis a été diffusé dans deux grands quotidiens montréalais, l'un anglophone et l'autre francophone, le 22 septembre 2014, soit 15 jours précédant la tenue de la première assemblée publique. L'avis précisait le calendrier des séances publiques de la Commission ainsi que les modalités de participation du public. Un communiqué de presse a été transmis aux médias nationaux. De plus, l'ensemble des maires d'arrondissement, des conseillers de la Ville et d'arrondissement, des directeurs d'arrondissement, des secrétaires d'arrondissement, des directeurs de services municipaux ainsi que les maires et les directeurs généraux des villes liées ont également été invités à participer aux assemblées. Aussi, une invitation a été expédiée par courrier électronique à plusieurs personnes et organismes susceptibles d'être intéressés par le sujet. Enfin, l'annonce de cet examen public a aussi été diffusée sur les médias sociaux, Facebook et Twitter, à quelques reprises.

Les assemblées ont également été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et sur le site internet des commissions permanentes de la Ville de Montréal.

D'entrée de jeu, la Commission tient à souligner la forte participation à cette consultation publique. Toutes les personnes qui avaient signifié leur intention de s'adresser à la Commission avant la date limite du 3 novembre ont eu la chance de le faire soit en personne ou en déposant un mémoire sans présentation orale. En effet, la Commission a reçu plus d'une centaine de mémoires et a entendu tous les intervenants qui le souhaitaient. Pour ce faire, quatre séances publiques pour l'audition des mémoires ont été ajoutées afin de permettre à la société civile et aux élus d'être entendus par les commissaires, pour un total de sept séances.

La Commission en profite pour remercier la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation qui, devant cette affluence exceptionnelle, a apporté tout le soutien logistique nécessaire afin de mener à bien cette consultation sans précédent.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG 06-024), le présent document, les documents d'information et les mémoires présentés dans le cadre de cet examen public peuvent être consultés sur la page Internet des commissions permanentes à l'adresse [ville.montreal.qc.ca/commissions](http://ville.montreal.qc.ca/commissions) de même qu'à la Division des élections, du soutien aux commissions et de la réglementation au Service du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville de Montréal.

### Une consultation publique en trois parties

**La première partie**, qui comprend les séances d'information, a eu lieu en octobre et au début de novembre et a été consacrée à la présentation du projet de schéma par la Direction de l'urbanisme ainsi qu'aux questions du public. La première séance s'est tenue au Marché Bonsecours, le 7 octobre 2014 à 19 h et a été webdiffusée sur le portail de la Ville. Elle a été rendue disponible en rediffusion sur le site des commissions permanentes. Compte tenu de l'importance de ce dossier et dans le but de rejoindre le plus grand nombre de citoyens possibles, la Commission a choisi de tenir également deux autres séances d'information l'une dans l'Ouest et l'autre dans l'Est de l'île. Ainsi, une séance s'est tenue, le 22 octobre 2014 à 19 h, à la salle de

banquet du centre communautaire de la Ville de Dollard-des-Ormeaux et, le 23 octobre 2014 à 19 h, à la salle du conseil de la bibliothèque de l'arrondissement de Saint-Léonard. De plus, conformément à l'article 53 de la *Loi sur l'aménagement urbain* (RLRQ, chapitre A-19.1) et à la demande de l'arrondissement d'Outremont, la Commission a tenu une séance supplémentaire à la salle du conseil de l'arrondissement d'Outremont, le 5 novembre à 19 h. Cette séance d'information supplémentaire a nécessité un avis public qui a paru le 18 octobre 2014 dans deux grands quotidiens montréalais, l'un anglophone et l'autre francophone.

Plus de 280 personnes ont assisté à ces séances. Plusieurs d'entre elles ont pris la parole pour émettre leurs commentaires. Précisons que lors des séances publiques, environ 65 personnes au total, représentant les employés et les conseillers municipaux de la Ville de Montréal et des municipalités reconstituées, ont assisté aux différentes présentations. Selon les séances, le nombre de citoyens et d'organismes présents dans la salle variait de 15 à 90 personnes.

**La deuxième partie**, l'audition des opinions, s'est déroulée en novembre à la salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal. La Commission avait initialement prévu trois séances publiques soit les 6, 11 et 12 novembre 2014 à 19 h. La date limite d'inscription pour émettre un commentaire ou déposer un mémoire a été fixée au 3 novembre 2014 inclusivement. En raison du nombre élevé d'inscriptions, la Commission a souhaité entendre tous les intervenants qui le souhaitaient. À cet effet, quatre séances ont été ajoutées : le 7 novembre 2014 à 10 h, le 17 novembre 2014 à 9 h, le 17 novembre 2014 à 14 h et le 18 novembre 2014 à 14 h. Les commissaires ont pu ainsi entendre quelque 80 citoyens, représentants d'organismes et élus. Au terme de l'examen public, 103 mémoires ont été présentés et déposés à la Commission.

**La troisième partie**, qui portait sur l'adoption des recommandations de la Commission, a eu lieu à la salle du conseil de l'hôtel de ville de Montréal, le 11 décembre à 12 h 30. Cette séance a été webdiffusée sur le portail de la Ville et été rendue disponible, dans un deuxième temps, en rediffusion sur le site des commissions permanente. En raison des modifications apportées au calendrier de la Commission concernant la date de la séance d'adoption des recommandations, trois avis publics ont été publiés les 13 novembre, 22 novembre et 2 décembre 2014, dans deux grands quotidiens montréalais, l'un anglophone et l'autre francophone.

En résumé, du 7 octobre au 11 décembre 2014, la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal a tenu 12 séances publiques dont sept séances d'audition des mémoires et a siégé près de 29 heures.

Par ailleurs, neuf séances de travail afin de préparer les 12 assemblées publiques, analyser les interventions et formuler les recommandations ont été consacrées par la Commission. Tout au long du processus, cette dernière a pu compter sur l'expertise et le soutien du personnel de la Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire. Ces personnes ressources ont pu apporter les précisions nécessaires au moment opportun.



## **2. LE PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**

---

Le schéma d'aménagement est un document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique d'un territoire et propose une vision régionale de son développement. Il vise à guider les choix et les décisions relatifs à l'aménagement du territoire de l'ensemble des municipalités de l'agglomération au cours des prochaines années.

Sous la responsabilité de la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire, cette direction a produit divers documents tant pour les instances décisionnelles que pour le grand public. Ainsi, un dossier décisionnel a été préparé pour l'adoption du projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le règlement concernant le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (89 modifié) » à la séance du 18 septembre 2014 du conseil d'agglomération. De plus, la version complète détaillant le projet de schéma a pris la forme d'un document couleur de grande qualité de près de 180 pages, réparti en quatre grands chapitres assortis notamment de 33 cartes couleur. Ce document a été remis aux élus de la Ville de Montréal et des municipalités reconstituées. En vue de rendre ce document disponible pour les citoyens intéressés par le sujet, ce document a été mis en consultation dans tous les points de service de la Ville et également versé sur le site Internet de la Direction de l'urbanisme à l'adresse suivante [ville.montreal.qc.ca/schema](http://ville.montreal.qc.ca/schema). Il est à noter que les annexes I à XVI ont, quant à elles, été disponibles seulement sur Internet. Un résumé de huit pages a aussi été produit et remis gratuitement aux citoyens qui en faisaient la demande dans les points de service de la Ville et lors des assemblées publiques. Il était également possible d'avoir accès à toute cette documentation par l'entremise du site des commissions permanentes ([ville.montreal.qc.ca/commissions](http://ville.montreal.qc.ca/commissions)).

Lors de la présentation du dossier aux séances publiques des 7, 22 et 23 octobre ainsi que du 5 novembre 2014, le Service de la mise en valeur du territoire a expliqué le projet de schéma aux citoyens. En voici les grandes lignes qui sont tirées des divers documents réalisés par ce service.

### **Mise en contexte et dispositions réglementaires**

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) prévoit que l'agglomération, comme toutes les autres municipalités régionales de comté (MRC) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), doit modifier son schéma d'aménagement (le schéma) afin de le rendre conforme au contenu du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM qui est entré en vigueur le 12 mars 2012. En vertu de la LAU, l'agglomération de Montréal et toutes les MRC de la CMM devaient adopter un schéma conforme au PMAD dans un délai de deux ans, soit au plus tard en mars 2014.

En février 2014, le ministère des Affaires Municipales et de l'Occupation du Territoire (MAMOT) a accordé à l'agglomération, comme à l'ensemble des MRC de la CMM, une prolongation du délai jusqu'au 31 juillet pour l'élaboration du schéma. Une deuxième demande de prolongation jusqu'au 31 décembre 2014 a été faite par le comité exécutif, comme le prévoit l'entente de principe avec le MAMOT, sous réserve de certaines conditions que doit remplir l'agglomération de Montréal.

Le schéma d'aménagement adopté par la Communauté urbaine de Montréal (CUM), entré en vigueur en 1987, relève de la compétence de l'agglomération de Montréal depuis sa création en 2006 et sa modification fait l'objet de la présente consultation.

Le contenu et la portée du schéma d'aménagement sont déterminés par les dispositions de la LAU. Le schéma doit se conformer aux propositions du PMAD, qui lui-même prend en compte les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. Le schéma s'inspire également du projet de Plan de développement de Montréal, des plans d'urbanisme des municipalités et des chapitres d'arrondissement ainsi que des politiques et plans montréalais (développement durable, transport, patrimoine, etc.) adoptés au cours des dernières années.

Le schéma a été élaboré avec la collaboration des municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal, des arrondissements et des services centraux de la Ville de Montréal. Des échanges ont aussi eu lieu avec des représentants du MAMOT et de la CMM, ainsi qu'avec différents organismes et ministères gouvernementaux concernés.

La LAU requiert que le schéma soit rendu conforme au PMAD. Le Service de la mise en valeur du territoire propose la modification du schéma, notamment sur les aspects suivants : les grandes affectations du sol et les densités d'occupation, les réseaux de transport existants et projetés, les territoires d'intérêt (patrimoine, écologique, paysages) et les dispositions du document complémentaire. Il est également accompagné d'un document qui identifie les municipalités et les arrondissements qui devront modifier leur plan et réglementation d'urbanisme suite à l'entrée en vigueur de la modification du schéma.

## 2.1 LA VISION D'AVENIR

Le projet de schéma énonce, dans le chapitre 1, sa vision d'avenir soit les grandes orientations qui encadreront l'aménagement et le développement du territoire de l'agglomération au cours des prochaines années. L'agglomération compte maintenant 1,9 million d'habitants, soit près de la moitié de la population de la grande région métropolitaine et accueille 1,1 million d'emplois, soit 64 % des emplois de la région. D'une superficie de 500 km<sup>2</sup>, le territoire de l'agglomération est majoritairement urbanisé et les secteurs à transformer ou à urbaniser ne représentent que 6% de sa superficie.

Les défis de l'aménagement du territoire de l'agglomération pour les prochaines années consistent tout particulièrement à assurer la transformation de certains secteurs ainsi qu'à poursuivre l'urbanisation des secteurs vacants. De plus, il s'agira aussi d'assurer la consolidation des secteurs établis, qui occupent la majeure partie du territoire.

Le schéma prend résolument le parti d'un aménagement et d'un développement durables et mise tout particulièrement sur l'amélioration de la qualité de vie pour tous. Cette vision s'appuie sur trois grandes orientations : favoriser un cadre de vie de qualité; soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole; et mettre en valeur les territoires d'intérêt.

## 2.2 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Le second chapitre aborde la question de la vision stratégique de l'aménagement et du développement du territoire de l'agglomération lequel vise à améliorer le cadre de vie et à favoriser un développement durable. Cette vision se précise dans trois grandes orientations.

➤ **Favoriser un cadre de vie de qualité**

Le schéma privilégie la compacité et la diversité des quartiers, la proximité des services et des lieux d'emploi ainsi que la qualité de l'architecture et de l'aménagement de l'espace public. L'organisation du cadre de vie devrait contribuer à rendre les transports actif et collectif plus attrayants. Le schéma vise à répondre aux besoins diversifiés de l'ensemble de la population, notamment à ceux des familles, des aînés et des ménages à faible revenu.

Le schéma propose notamment de :

- Développer des outils pour soutenir une offre diversifiée de logements, y compris des produits abordables;
- Favoriser une offre complète d'équipements collectifs et en assurer une accessibilité optimale;
- Encourager une présence commerciale adaptée à son milieu;
- Réaliser davantage d'aménagements qui incitent à l'utilisation des transports actif et collectif;
- S'adapter aux changements climatiques par le verdissement des terrains et des bâtiments ainsi que par une gestion efficace des eaux de pluie.

➤ **Soutenir le dynamisme de l'agglomération et du centre de la métropole**

Le centre-ville constitue le cœur de l'agglomération. Le schéma prend le parti de soutenir le dynamisme de ses vocations multiples. En plus du centre, l'agglomération comprend deux autres grands pôles d'activités économiques soit ceux de l'Est et de l'Ouest; le schéma propose d'en soutenir la vitalité et la complémentarité. Le schéma entend mettre de l'avant différents projets portant sur le réaménagement et l'expansion des réseaux de transport routier et collectif.

Le schéma propose notamment de :

- Soutenir la diversité des fonctions et le rayonnement international du centre-ville;
- Accroître et améliorer le réseau de transport collectif et actif;
- Élaborer un plan d'accessibilité pour les principaux pôles d'activités en misant sur la complémentarité des modes de transport;
- Réaliser les grands projets routiers en lien avec les plateformes intermodales afin d'optimiser les déplacements à vocation économique.

➤ **Mettre en valeur les territoires d'intérêt**

Le schéma détermine les principaux éléments d'intérêt du territoire de l'agglomération soit le patrimoine bâti et archéologique, les territoires d'intérêt écologique ainsi que les paysages emblématiques et identitaires. Le schéma propose différentes mesures destinées à assurer leur protection et leur mise en valeur.

Le schéma propose notamment de :

- Bonifier les mesures réglementaires pour protéger les éléments patrimoniaux et encadrer les nouvelles insertions;
- Accroître la part de la surface terrestre des aires protégées de 5,8 % à 8 % du territoire;
- Élaborer des plans de conservation et encadrer, par la réglementation, les interventions dans les territoires d'intérêt écologique;
- Protéger les vues d'intérêt ainsi que les différentes composantes du parcours riverain;
- Intégrer dans la Trame verte et bleue les principales composantes d'intérêt patrimonial, écologique et paysager.

## 2.3 L’AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D’OCCUPATION

Le chapitre 3 porte sur l’affectation du sol et la densité d’occupation qui traduisent, sur le plan normatif, les grandes orientations de l’aménagement du territoire de l’agglomération de Montréal.

### ➤ **Les grandes affectations du territoire**

Le schéma détermine les huit grandes affectations suivantes pour l’ensemble du territoire : Dominante résidentielle; Centre-ville d’agglomération; Activités diversifiées; Industrie; Agricole; Conservation; Grand espace vert ou récréation; Grande emprise ou grande infrastructure publique. Les grandes affectations du territoire traduisent les orientations d’aménagement du schéma et reflètent les intentions de l’agglomération à l’égard de son développement.

Chaque grande affectation regroupe une gamme d’usages et de constructions autorisés dans les aires ayant été délimitées à cet effet en fonction des objectifs établis. Il est à noter que la délimitation des aires d’affectation du territoire doit être interprétée selon les limites cadastrales (lignes de lots) et les emprises routières en vigueur au moment de l’entrée en vigueur du schéma.

### ➤ **La densité résidentielle**

En matière de densité d’occupation du sol, le projet de schéma prescrit, en conformité avec le PMAD, un seuil de densité pour les principaux secteurs à construire ou à transformer de l’agglomération, lorsque la fonction résidentielle est autorisée.

Le schéma propose des objectifs de densification des activités urbaines en vue de consolider le territoire central, de soutenir l’intensification et la diversification des activités urbaines dans les secteurs prioritaires, situés en périphérie du territoire central et de raffermir l’urbanisation des extrémités de l’agglomération.

Le schéma détermine un seuil de densité minimum que devront atteindre les projets à vocation résidentielle sur les principaux terrains vacants ou à transformer. De façon générale, le centre et sa périphérie concentrent les seuils de densité les plus élevés alors que le seuil prescrit diminue à mesure que l’on s’en éloigne. Les seuils de densité prévus sont aussi plus élevés en bordure des axes majeurs du réseau de transport collectif, notamment les lignes de métro et les abords des gares de trains de banlieue.

## 2.4 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE

Le schéma comprend, au chapitre 4, un document complémentaire établissant les balises minimales que les municipalités et les arrondissements s’approprient dans leur réglementation d’urbanisme, en les raffinant.

Ces dispositions réglementaires devront porter sur les aspects suivants :

- L’aménagement du territoire et la mobilité, par des dispositions sur le nombre d’unités de stationnement pour les autos et les vélos;
- L’adaptation aux changements climatiques, par des dispositions sur le verdissement des immeubles ainsi que sur l’abattage et la plantation d’arbres;
- La protection et la mise en valeur des principales composantes du patrimoine, soit le mont Royal, les grandes propriétés à caractère institutionnel, les secteurs de valeur patrimoniale, les lieux de culte et le patrimoine archéologique;

- L'intégration des projets aux écoterritoires et aux mosaïques de milieux naturels;
- La mise en valeur du paysage, par la protection des vues sur le fleuve et la montagne ainsi qu'aux abords du parcours riverain;
- La zone agricole et ses activités, par des dispositions sur les distances séparatrices;
- Les contraintes et les nuisances : fortes pentes, rives, plaines inondables, bruit, voisinage de certains usages et territoires.

### **3. COMMENTAIRES ET MÉMOIRES DES CITOYENS ET ORGANISMES**

---

Dans le cadre de l'étude du projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le règlement concernant le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (89 modifié) », la Commission a pu prendre connaissance des interventions des organismes et des citoyens aux séances tenues les 6, 7, 11, 12, 17 et 18 novembre 2014 au cours desquelles plus de 80 citoyens ont pris la parole pour s'exprimer sur leurs préoccupations liées au projet de schéma.

103 mémoires ont été déposés lors de cet examen public. À cet effet, la liste des intervenants ainsi que la liste des personnes et organismes ayant déposé des mémoires figurent à l'annexe I de ce rapport.

Dans ce qui suit, le rapport traitera de manière succincte des principales interventions des citoyens et des organismes abordant des aspects examinés dans cette consultation publique.

#### Commentaires généraux

Dans l'ensemble, les participants ont souligné l'importance de la consultation publique sur le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. Bon nombre ont souligné la qualité du document tout en précisant qu'il s'avérait difficile de bien assimiler l'importante quantité d'information qui s'y trouvait, à l'intérieur des délais très courts pour la consultation. D'autres auraient souhaité un projet de schéma avec une vision plus ambitieuse et un vocabulaire plus précis, plus directif.

Par ailleurs, plusieurs ont insisté sur le suivi et la mise en œuvre du schéma en suggérant d'y jumeler des mécanismes de partage de l'information et des étapes de participation des citoyens.

De manière spécifique, certains ont demandé que le schéma réponde davantage au défi du vieillissement de la population sur le territoire de l'agglomération, qu'il prenne en considération les personnes à mobilité réduite et qu'à cet effet, les principes de l'accessibilité universelle orientent les décisions relatives à l'aménagement et au développement du territoire et soient intégrés à la vision stratégique du schéma.

Au chapitre d'une vision stratégique, des intervenants ont rappelé l'importance d'une agglomération à l'échelle humaine privilégiant la mixité des usages dans les quartiers et proposant la reconnaissance de l'agriculture urbaine comme un usage du territoire à être inclus dans la réglementation en urbanisme.

D'autres ont souhaité qu'une plus grande importance soit accordée aux pôles secondaires implantés un peu partout sur le territoire de l'agglomération en donnant comme exemple les pôles d'emplois locaux, les artères commerciales et les équipements institutionnels dans les quartiers.

## Centre-ville et pôles économiques de l'agglomération

Il est important, a-t-on souligné, de réaffirmer le rôle du centre-ville comme pôle économique important et aussi comme pôle commercial, culturel, de loisir et d'accueil touristique. La qualité de l'aménagement de l'espace public doit être privilégiée de même que l'offre en espace vert doit être améliorée. En fonction du plan directeur d'aménagement et de développement du centre-ville proposé dans le schéma, on recommande la reconnaissance de la place prépondérante du piéton dans l'espace public. Bien que la fonction commerciale du centre-ville soit clairement établie, certains ont souligné l'importance de préserver, consolider et diversifier l'activité des grandes artères commerciales sur le territoire de l'agglomération et également l'activité commerciale dans les quartiers dans une approche permettant d'offrir un cadre de vie complet, soutenu par des commerces de proximité.

Le schéma propose six secteurs de planification stratégique, dont certains à proximité du centre-ville (Havre-Bonaventure-Pont Champlain, Turcot-Lachine Est), avec un potentiel de mise en valeur à des fins d'emplois. Certains intervenants ont rappelé l'importance à accorder au transport collectif et actif dans le cadre de projets d'infrastructure routière déjà prévus dans ces secteurs et aussi dans l'ensemble des pôles d'emploi sur le territoire afin d'en améliorer l'accessibilité pour la main d'œuvre.

On souhaite également le développement des pôles d'innovation pour le secteur de l'économie verte, le développement de lieux d'emplois diversifiés dans les quartiers et le renforcement de micro-pôles en fonction d'un modèle de développement guidé par une approche de quartiers complets.

## Mobilité et modes de transport

Parmi les grandes orientations, la mobilité et les modes de transport ont attiré l'attention d'un grand nombre d'intervenants. Ils ont appuyé la vision proposée de soutenir un développement autour des équipements ou infrastructures de transport collectif (Transit-Oriented Development) et de prioriser les transports collectif et actif tout en réduisant la dépendance à l'automobile. Plusieurs intervenants ont proposé d'accentuer le développement des réseaux cyclables et piétonniers et de privilégier ces modes de déplacement entre les quartiers. La sécurité des cyclistes et des piétons a aussi fait l'objet de nombreux commentaires. On souhaite également que le schéma fasse état de mesures en faveur d'un meilleur service de transport en commun entre les quartiers périphériques en-dehors des heures de pointe. Plusieurs intervenants ont souligné le problème chronique de transport collectif dans l'Ouest de l'île et entre l'Ouest et le centre-ville. Ils ont demandé une meilleure desserte en transport collectif entre le centre-ville et l'Ouest du territoire. Parmi les recommandations, ils ont proposé d'inscrire au schéma le projet d'un train de l'Ouest, en site propre ou voie réservée, tram-train ou prolongement du métro à partir de la station Angrignon desservant l'ouest du territoire avec l'aéroport Montréal-Trudeau et les reliant au centre-ville.

Bon nombre ont appuyé la proposition inscrite au schéma d'élaborer une politique de stationnement. Pour certains, une telle politique devrait avoir un objectif de réduction du nombre de déplacements en voiture.

## Habitation

Plusieurs intervenants ont abordé la question de l'habitation et bon nombre d'entre eux ont formulé des propositions visant la rétention des familles par une offre de logements et un mode d'occupation diversifiés : nombre de chambres, logements locatifs, logements sociaux, accès à la propriété, etc. En plus des familles, les priorités en matière d'habitation doivent cibler également les aînés, les personnes à mobilité réduite, les ménages à faible revenu et à revenu modeste. Ces cibles doivent être accompagnées d'objectifs quantifiables. Plusieurs intervenants ont rappelé la priorité à accorder au logement social et abordable et certains sont d'avis que le renforcement de la stratégie pour l'inclusion de logements sociaux et abordables dans les projets s'impose. Ils proposent donc qu'elle soit obligatoire et souhaitent également une politique ou un programme de réserve foncière et de décontamination de terrains, notamment à des fins de logement social et communautaire. Le problème de la salubrité des logements a été soulevé et certains ont exprimé l'avis que le schéma devrait contenir des orientations, objectifs et interventions visant l'amélioration et la salubrité des logements sur le territoire de l'agglomération.

Par ailleurs, plusieurs ont attiré l'attention de la Commission sur la notion de cœur de quartier, une valeur historique et aussi un élément central à la base même de l'aménagement et du développement du territoire.

## Adaptation aux changements climatiques

De manière générale, les intervenants ont appuyé les axes proposés dans le schéma pour contrer les effets néfastes sur la qualité de l'air et la santé causés par les changements climatiques. Dans la lutte contre les îlots de chaleur et la gestion des eaux fluviales, certains proposent de compléter l'énoncé dans le schéma quant à l'indice de canopée en y inscrivant l'objectif de plantation de 300 000 arbres d'ici 2025 inscrit dans le *Plan d'action canopée* de la Ville de Montréal. Il est suggéré de prioriser les zones d'habitation les plus sujettes au phénomène des îlots de chaleur. Certains souhaiteraient que la carte des îlots de chaleur présentée dans le schéma soit précisée, et le nombre de zones augmenté, à partir d'une carte produite en collaboration avec l'Institut national de santé publique. Certains ont recommandé également l'application du guide produit par le Bureau de normalisation du Québec (BNQ) concernant l'aménagement d'aires de stationnement hors rue et la réduction des îlots de chaleur ainsi que la gestion des eaux pluviales. Afin de réduire les effets de chaleur causés par les toits, des intervenants ont recommandé d'énoncer dans le schéma des mesures en faveur des toitures blanches ou vertes. L'augmentation des espaces verts figure également parmi les recommandations dont un exemple serait de réserver une partie des terrains des grands projets immobiliers pour des espaces verts accessibles au public et encourager le verdissement des terrains afin de diminuer l'imperméabilisation des sols.

## Territoire d'intérêt écologique, Trame verte et bleue

Nombre d'intervenants ont fait valoir que la superficie des territoires d'intérêt écologique protégés, dont la cible proposée dans le projet de schéma est de 8% de la surface terrestre de l'agglomération, soit majorée à 12 % et parfois même jusqu'à 17 %. Pour ce faire, il a été proposé notamment de créer le parc Meadowbrook, de lui reconnaître pour tout son territoire l'affectation « *Grand espace vert ou récréation* », et d'établir sa connexion au fleuve Saint-Laurent via des bandes d'espaces verts, y compris la falaise Saint-Jacques. Il a également été proposé de



demander la protection complète du Bois Angell, situé sur le territoire de la Ville de Beaconsfield ainsi que sa connexion au Lac des Deux Montagnes via le corridor écoforestier de la rivière à l'Orme. En contrepartie, d'autres sont venus demander d'enlever, pour le Bois Angell, le caractère « conservation » sur toute la partie qui est située dans un rayon d'un kilomètre de la gare Beaurepaire et de la remplacer par une aire conforme au PMAD, c'est-à-dire une aire TOD qui permettra la construction de 40 logements à l'hectare. Certains ont suggéré de renaturaliser les friches industrielles. D'autres ont proposé d'établir un objectif de seuil minimum de 30% de couvert forestier tout en mettant en place les conditions pour l'atteinte des objectifs du *Plan d'action canopée* tant par de nouvelles plantations que la protection de l'existant. Certains ont également demandé d'identifier certains secteurs comme « Bois métropolitains » et proposé la mise en place d'une réglementation particulière pour les écoterritoires.

En ce qui a trait à la Trame verte et bleue, certains intervenants ont fait remarquer que le concept proposé dans le schéma n'était pas assez développé et proposent que soit élaborée une vision plus claire de ce thème. Certaines suggestions sont à l'effet d'assurer la protection et la mise en valeur des ruisseaux, des accès aux espaces verts et l'accès à l'eau en prenant en compte l'équité territoriale, l'aménagement des plages et, spécifiquement, la protection de plusieurs milieux naturels d'intérêt. Plusieurs ont proposé d'améliorer l'identification des milieux naturels d'importance, notamment dans le cadre des promenades urbaines, afin d'inclure les corridors verts permettant l'établissement d'une véritable Trame verte et bleue non seulement sur le territoire de l'agglomération, mais aussi au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal. Certains ont expliqué que la protection des rives et du littoral proposée doit être élargie afin que les rives soient renaturalisées et qu'elles puissent redevenir des lieux publics attrayants. Il est important, a-t-on souligné, d'inclure un plan d'action et de financement de la Trame verte et bleue, un mécanisme de gouvernance et de suivi permettant le travail coordonné des arrondissements, Villes liées et services de la Ville de Montréal, ainsi qu'une reddition de comptes efficace.

Parmi les orientations proposées pour la protection et la mise en valeur des paysages emblématiques, le schéma traite de la pérennité des massifs du mont Royal et du centre des affaires et de leur reconnaissance comme des massifs complémentaires. Les interventions à ce sujet portent sur l'importance de reconnaître ces paysages emblématiques de manière distincte et non complémentaires. D'autres ont souligné l'importance du pôle Maisonneuve, avec le Parc olympique, le Jardin botanique, le Planétarium, l'Insectarium, le Biodôme et la richesse inestimable que représente ce pôle pour la métropole.

### Équipements collectifs

En regard des équipements collectifs, et notamment des équipements collectifs de proximité, certains participants ont rappelé leur importance dans le développement de nouveaux quartiers et dans les quartiers existants. Dans cette perspective, on propose par exemple, qu'il y ait un encadrement des nouvelles écoles qui seront implantées dans les milieux construits. Certains proposent également que les sites d'agriculture urbaine et les jardins collectifs, soient reconnus comme des équipements collectifs. On est d'avis par ailleurs que le schéma doit assurer le maintien des grands sites à caractère institutionnel dans le domaine public, social et communautaire et que les espaces verts devraient être considérés comme des équipements collectifs, récréatifs et sportifs. Plusieurs interventions étaient à l'effet de tirer avantage de la mise en disponibilité de sites par cinq centres hospitaliers excédentaires affiliés au CUSM et au CHUM pour y mettre en application les principes de mixité et d'inclusion sociale aux fins d'y réaliser des logements sociaux et abordables, notamment des coopératives d'habitation.

## Sécurité ferroviaire

Concernant la question de la sécurité aux abords du réseau ferroviaire, bon nombre d'intervenants ont fait part de leurs inquiétudes en raison des différents accidents survenus au pays au cours des dernières années dont la tragédie survenue à Lac-Mégantic. Plusieurs ont formulé la proposition d'ajouter, dans le document complémentaire, une disposition reprenant la norme recommandée par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (AFC) soit de prévoir, pour tous les nouveaux usages sensibles, notamment les nouveaux développements résidentiels, une marge de recul de 300 mètres d'une cour de triage ferroviaire et de 30 mètres de l'emprise d'une voie ferrée. Certains ont proposé l'option de définir une formule prévoyant une distance minimale dans les milieux non-urbanisés et des mesures d'atténuation dans les milieux urbanisés. D'autres ont suggéré que tout nouvel aménagement à proximité de corridors ferroviaires comporte, le long des lignes de propriété communes, une clôture à mailles losangées entièrement défrayée par le propriétaire et installée sur sa propriété. En plus des risques liés au transport routier et ferroviaire, des intervenants ont souhaité que le schéma prévoie l'encadrement des industries à risques sur le territoire de l'agglomération en s'inspirant de la nouvelle Politique québécoise de sécurité civile 2014-2024.

#### 4. L'ANALYSE DE LA COMMISSION

---

La Commission a pris connaissance de tous les points de vue exprimés par les citoyens et les organismes qui ont participé à cette étude publique et elle a analysé tous les mémoires qui ont été présentés. La Commission a préparé des recommandations les plus pertinentes possible en ayant à l'esprit cette vue d'ensemble.

D'entrée de jeu, la Commission souligne la qualité du document du projet de schéma et la nature des enjeux soulevés dans cet outil de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique d'un territoire et qui propose une vision régionale de son développement et l'amélioration de nos milieux de vie. Malgré le fait que les élus aient eu quelques séances de travail sur le sujet, il demeure que cet outil est complexe et aurait gagné à être plus explicite pour faciliter leurs travaux. Nous croyons également que les citoyens auraient bénéficié de séances d'informations en amont, soit avant les auditions des mémoires, afin de s'approprier l'outil et les aider dans la formulation de leurs recommandations en lien avec la portée de l'outil.

Au terme de ce processus de consultation, un fort consensus se dégage : les citoyens, les groupes et les organismes municipaux de l'agglomération de Montréal ont beaucoup à dire sur l'aménagement et le développement de la métropole. Les idées et les intérêts des citoyens et des groupes reflétés dans la grande diversité des commentaires et des opinions qui nous ont été exprimés au cours de ces consultations ont clairement démontré qu'ils entendent faire partie prenante des suites qui seront données au projet de schéma.

Les membres sont très satisfaits de la forte participation citoyenne dans le cadre de cette consultation et de l'intérêt démontré par la centaine d'intervenants qui ont soumis des mémoires pertinents et de qualité.

Tout au long de cette consultation, notre rôle était d'être à l'écoute des réactions que ce projet suscite. Notre rapport fait donc état, le plus fidèlement possible, des divers points de vue et des opinions entendus.

La Commission a retenu les préoccupations entendues sur les milieux de vie et la notion de « cœur de quartier » et de voisinage; sur la question du transport actif, de la réduction de la dépendance à l'automobile, de la politique de stationnement, de la desserte du transport collectif qu'il s'agisse du projet du Train de l'Ouest ou du prolongement du métro; sur le volet du logement social et abordable, de l'amélioration de la salubrité des logements et de la santé publique; sur le schéma, en général, lequel aurait pu faire preuve de plus d'audace et de créativité en utilisant un langage plus directif et en offrant une vision plus ambitieuse pour l'avenir; et des élus qui sont venus partager avec nous leurs préoccupations concernant l'urbanisation.

Les commissaires partagent les commentaires et propositions portant sur l'importance du centre-ville comme moteur économique de la métropole, du développement des artères commerciales et des zones d'emploi; l'attachement à la Trame verte et bleue qu'il s'agisse du verdissement, du redéveloppement des friches industrielles, de l'adaptation aux changements climatiques ou de l'accès à l'eau. La Commission a reconnu la nécessité de faire valoir le développement de l'agriculture urbaine et la protection des boisés, notamment Meadowbrook (près du tiers des mémoires déposés), le bois Angell, le terrain de l'Institut Douglas et le parc St-Jean-de-Matha.

Par ailleurs, les commissaires partagent les énoncés soulignant la réalité de la population vieillissante, le besoin de renforcer l'accessibilité universelle dans le développement et les enjeux visant les équipements collectifs notamment en ce qui a trait à l'avenir des bâtiments excédentaires hospitaliers et aussi le Stade Olympique en tant que paysage emblématique de la métropole.

La sécurité ferroviaire a également retenu l'attention de plusieurs intervenants. Le 29 octobre 2014, la Direction de l'urbanisme ajoutait des modifications au chapitre « 3.1 - Les grandes affectations du territoire » au projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, portant sur le transport des matières dangereuses. Comme le schéma adressait déjà la question des « nuisances sonores », la Commission jugeait primordial de se pencher également sur l'enjeu de la « sécurité » aux abords des voies ferrées et des gares de triage. Des recommandations ont été formulées en ce sens appuyant notamment la norme quant à la marge de recul proposée par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC).

Les commissaires ont également souhaité viser une cible plus élevée que le 8% proposé pour la surface terrestre des aires protégées et ont recommandé, en ce sens, que le pourcentage soit porté à 12 %. Il s'agit certes d'une cible ambitieuse, mais les membres étaient unanimes à ce sujet.

En terminant, cette consultation a permis aux commissaires, d'une part, d'en apprendre davantage et de mieux comprendre la richesse des différentes municipalités reconstituées et des arrondissements de la Ville de Montréal qui composent ce vaste territoire l'agglomération de Montréal et, d'autre part, de créer entre nous une complicité dans le respect de nos particularités locales.

La mise en œuvre du schéma nécessitera la collaboration de tous : les citoyens, les organismes et les élus. Nous aurons collectivement une obligation de résultat en regard de l'enthousiasme qu'a suscité la consultation sur le projet de schéma. Les commissaires sont confiants que leurs recommandations contribueront à élaborer une vision collective de l'aménagement et du développement de l'agglomération et à doter l'agglomération de Montréal d'un outil de planification qui soit rassembleur.

## 5. LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION

---

À la suite de l'examen public mené sur le *Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal remercie les représentants de la Direction de l'urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire, pour leur collaboration et leur présentation lors des assemblées publiques et des séances de travail.

De même, elle remercie les nombreux citoyens, intervenants et représentants d'organismes qui ont pris part à cette consultation publique et qui ont présenté leur mémoire ou fait part de leurs commentaires et de leurs recommandations lors des assemblées publiques des 6, 7, 11, 12, 17 et 18 novembre 2014. La Commission a entendu plus d'une centaine de mémoires et d'opinions et les commissaires tiennent à saluer la qualité des documents présentés dans le cadre d'un échéancier exigeant.

Au terme de ses travaux et après analyse des nombreux commentaires et propositions du public, la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal soumet au conseil d'agglomération, les recommandations suivantes préparées en tenant compte des thèmes qui ont particulièrement attiré l'attention des participants :

*Attendu que le projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal (ci-après le schéma) esquisse les grands paramètres qui guideront l'agglomération de Montréal dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire au cours des dix (10) prochaines années;*

*Attendu que le schéma doit se conformer au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) adopté en 2012;*

*Attendu que le schéma est un document de planification qui établit les lignes directrices de l'organisation physique d'un territoire et propose une vision régionale de son développement;*

*Attendu que le schéma vise à guider les choix et les décisions relatifs à l'aménagement du territoire de l'ensemble des municipalités de l'agglomération au cours des dix (10) prochaines années;*

*Attendu que ces orientations portent notamment sur la qualité du cadre de vie, le dynamisme de l'agglomération et des pôles d'activité, la mise en valeur des territoires d'intérêt, l'affectation du sol et la densité de son occupation;*

*Attendu que le schéma a été préparé grâce à la précieuse collaboration des arrondissements, des Villes liées et des services centraux sous la coordination de la Direction de l'urbanisme;*

*Attendu la qualité du document du projet de schéma et la nature des enjeux soulevés dans ce dernier;*

*Attendu l'importante participation des citoyens et des organismes, soit plus d'une centaine d'intervenants dont la Commission souligne la pertinence et la qualité des mémoires soumis, malgré un échéancier exigeant;*

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES

### R-1

Que lors de la prochaine révision du schéma, prévoir pour la participation des citoyens et les travaux de la Commission responsable de la consultation, un volet d'information en amont à toute consultation pour une meilleure compréhension des enjeux et des différents outils de planification, et encourager la participation citoyenne;

### R-2

Qu'en fonction des dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, de ses limites, et de façon générale, certaines orientations et interventions proposées par le schéma pourraient être énoncées dans un langage affirmé et de manière plus ambitieuse;

### R-3

Qu'un plan d'action et de mise en œuvre du schéma, avec des cibles et assorti d'un échéancier, soit mis en place incluant des volets de rétroaction avec les citoyens ainsi que la mise à jour périodique des suivis du schéma sur le web;

Qu'à cet effet, il y ait des mises à jour marquant l'évolution de la mise en œuvre du schéma notamment sur :

- La notion de « cœur de quartier ou de voisinage »;
- La Trame verte et bleue;
- Le redéveloppement des friches industrielles;
- Le logement social et abordable;

*Attendu que plusieurs participants ont insisté sur la notion de « cœur de quartier ou de voisinage » lorsqu'il a été question de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development);*

*Attendu que cette notion est certainement susceptible d'enrichir le schéma d'aménagement et de développement de Montréal;*

### R-4

Que soit développée davantage la notion de « **cœur de quartier ou de voisinage** » à partir notamment des éléments suivants :

- des quartiers à l'échelle humaine;
- des quartiers mettant en valeur des aménagements privilégiant la mobilité active (marchabilité, promenabilité);
- des quartiers de type TOD;
- des milieux de vie complets et structurants;
- des quartiers présentant une mixité des fonctions;
- des quartiers où tout nouveau projet résidentiel offre des espaces verts;
- des quartiers contenant des micro-pôles;

*Attendu que des aménagements urbains adéquats seront nécessaires en termes notamment de mobilité, de transport et d'urbanisme en général, d'offre résidentielle sur tout le territoire y compris dans les quartiers centraux;*

*Attendu que près d'un demi-million de résidents de l'agglomération seront âgés de 65 ans et plus d'ici 2031, soit une personne sur cinq;*

#### **R-5**

Dans une vision de favoriser un cadre de vie de qualité et de développement durable, que l'agglomération produise un guide à l'intention des promoteurs privés, publics et communautaires afin que les projets soient guidés par les principes énoncés dans le schéma, notamment le verdissement et la proximité des transports collectifs;

#### **R-6**

Que dans une perspective d'équité et d'inclusion, le schéma puisse intégrer le concept d'accessibilité universelle et prendre davantage en compte la spécificité des aînés;

Dans une telle perspective, il serait souhaitable d'avoir une réflexion sur l'application du principe d'analyse différenciée selon les sexes (ADS) dans la mise en œuvre du schéma;

#### **Recommandation spécifique**

#### **R-7**

Que soit ajouté à la dernière ligne de la page 14 du schéma (*L'évolution du territoire*) :

**Ainsi, dans le schéma, qu'un des enjeux soit d'offrir aux Montréalais un cadre de vie diversifié et de qualité en mesure de répondre à leurs besoins à chaque étape de leur cycle de vie.**

### **1- CENTRE-VILLE : PÔLES ÉCONOMIQUES DE L'AGGLOMÉRATION**

*Attendu que le schéma prend le parti de soutenir le dynamisme de la métropole et de ses vocations qui sont à la fois économique, culturelle, touristique, d'enseignement, de santé et de divertissement, tout en constituant un lieu de résidence important;*

*Attendu le rôle prépondérant du centre-ville dans l'aménagement et le développement du territoire de l'agglomération;*

#### **R-8**

Que le schéma d'aménagement se donne comme objectif de renforcer le rôle du centre-ville en tant que principal levier de développement et de croissance économique de la métropole;

**R-9**

Que le rôle prépondérant du centre-ville sur le plan du commerce, de la culture, du loisir et de l'accueil touristique puisse être reconnu dans un futur plan directeur et que ce plan prenne en compte la place prédominante du piéton dans l'espace public;

**R-10**

Que l'agglomération, en concertation avec les municipalités, se dote d'un *Plan de mise en valeur et de développement des artères commerciales*;

**Recommandation spécifique****R-11**

Que des précisions soient apportées quant à la vision d'aménagement des six secteurs de planification stratégique, dont certains à des fins d'emplois, ainsi qu'à leur accès par transport en commun pour la main-d'œuvre afin qu'il y ait des indications quant au développement économique souhaité et à la diversification des fonctions, soit dans les secteurs Havre-Bonaventure-Pont Champlain, Turcot-Lachine Est, Anjou, Assomption, Namur-de la Savane et Accès à l'aéroport;

**2 - MOBILITÉ ET MODES DE TRANSPORT**

*Attendu que l'accessibilité contribue au dynamisme de l'agglomération, et à cet effet, que le schéma entend mettre de l'avant différents projets à la fois sur le réseau routier et le transport collectif et actif;*

*Attendu l'importance accordée à la mobilité et aux différents modes de transport ainsi qu'à la volonté d'une densification résidentielle sur le territoire de l'agglomération;*

**TRANSPORT COLLECTIF****R-12**

Qu'à partir d'objectifs, soient développées et améliorées l'offre en transport collectif et actif ainsi que la complémentarité de ces modes de transport;

**R-13**

Qu'en matière de transport collectif, le schéma énonce les modes de transport permettant de réduire, à la fois, la dépendance à l'automobile et le volume de circulation en milieu urbain, par exemple, par l'automobile en libre-partage, le co-voiturage, les vélos en libre-service et le transport en commun (SLR, SRB, Tram-train, etc.);

**R-14**

Que le schéma intègre de façon spécifique, pour la desserte de l'Ouest de l'île de Montréal en transport collectif :

- a) par une infrastructure en mode lourd ou semi-lourd avec une voie dédiée en site propre pour le projet connu sous le nom de *Train de l'Ouest*;



- b) par le prolongement du métro à partir de la station Angrignon, desservant les arrondissements de LaSalle et de Lachine et la Cité de Dorval avec une desserte vers l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau;

**R-15**

Que la priorité soit accordée au maintien des actifs et non au développement des réseaux routiers;

**R-16**

Qu'une hiérarchisation du réseau de transport privilégie les déplacements actifs et l'usage du transport collectif;

**R-17**

Que le schéma propose d'adapter l'offre de transport en commun intra quartiers périphériques pour qu'il réponde aux besoins des usagers en période hors-pointe;

*Attendu la volonté énoncée dans le schéma pour une densité plus élevée sur le territoire de l'agglomération;*

*Attendu qu'aucune desserte en transport collectif pour l'Ouest de l'île de Montréal n'est actuellement planifiée à la carte 9 « Grands projets d'infrastructures en transport collectif »;*

*Attendu que parmi les secteurs à construire et à transformer à la carte 32 « Densité résidentielle », se trouve le secteur Pierrefonds-Ouest;*

*Attendu que ce secteur pourrait accueillir une densité plus élevée;*

**R-18**

Que le transport collectif soit développé en priorité, conjointement à tout développement immobilier;

**RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF**

**R-19**

Que soit complété le réseau de transport actif et que soit développé un réseau de promenades urbaines sur l'ensemble de l'agglomération;

**R-20**

Que soient inscrits dans toutes les cartes indiquant le réseau routier supérieur, les grandes infrastructures de transport collectif et le réseau cyclable;

## **R-21**

Que le schéma contienne des mesures visant à favoriser la mobilité à vélo;

### **Recommandation spécifique**

## **R-22**

Que soit insérée, au 1<sup>er</sup> objectif de la page 52, la modification ci-dessous en caractère gras :

Renforcer les zones d'emploi existantes par une amélioration de la desserte en transport (routier, collectif **et actif**) et par des aménagements de qualité, bien intégrée au territoire;

### **POLITIQUE DE STATIONNEMENT**

*Attendu que le schéma propose, à titre d'intervention, l'élaboration d'une politique de stationnement pour le territoire de l'agglomération et, en priorité, pour le centre-ville;*

*Attendu que le schéma souligne l'effet des vastes aires de stationnement contribuant au phénomène des îlots de chaleur;*

*Attendu que le schéma propose, à titre d'intervention, d'aménager les aires de stationnement extérieures en s'inspirant du Guide à l'intention des concepteurs d'aires de stationnement hors rue produit par le Bureau de normalisation du Québec;*

## **R-23**

Qu'en vue de la future *Politique de stationnement*, le schéma tienne compte notamment des éléments suivants :

- la référence existante au Guide du Bureau de normalisation du Québec pour l'aménagement ou le réaménagement d'aires de stationnement extérieures;
- l'aménagement d'espaces de stationnement en souterrain lors d'un redéveloppement ou d'une requalification de grands espaces;
- un plafonnement du nombre de places de stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun;
- le développement d'un réseau de stationnements incitatifs en complémentarité avec le réseau de transport collectif;
- la réduction du nombre de déplacements en voiture comme un des objectifs de la future politique de stationnement;

### **ÉLECTRIFICATION**

## **R-24**

Qu'en matière de transport, le schéma tienne compte de l'électrification de tous les modes de transport ainsi que des équipements et des infrastructures qui y sont associés, par exemple des bornes électriques;

## R-25

Que soit favorisée l'utilisation de véhicules « propres » dans l'industrie du taxi;

## INFRASTRUCTURES

## R-26

Que soit planifié l'ajout de ponts entre les deux rives du Canal Lachine, à l'ouest du boulevard Monk, afin de favoriser l'intégration urbaine de ce secteur;

## Recommandations spécifiques

## R-27

Que soit insérée, à la page 41 sous *Interventions*, la modification ci-dessous en caractère gras :

**Assurer un accès en transport collectif et actif aux différents pôles commerciaux ainsi qu'aux artères commerciales par exemple, par l'aménagement de chemins piétonniers sécuritaires et par l'aménagement de stationnements pour vélos;**

## R-28

Qu'à la carte 9 du schéma, sous la catégorie « *Projets à l'étude* », soient retirés les projets A) Prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou et B) Implantation d'un service rapide par bus (SRB) sur l'Axe Pie-IX et que ceux-ci soient insérés dans une nouvelle catégorie « *Projets en voie de réalisation* »;

Qu'à la carte 9 du schéma, sous la catégorie « *Projets à l'étude* », soit retiré le projet D) Prolongement de la ligne orange du métro vers Laval;

## 3 - L'HABITATION

*Attendu que l'habitation représente, comme le souligne le schéma, une composante essentielle de l'équilibre social, démographique et économique d'un territoire;*

*Attendu qu'une politique d'inclusion pourrait favoriser notamment la densification à proximité des infrastructures de transport actif et collectif en y assurant une place pour les ménages à revenu faible ou modeste;*

*Attendu qu'une politique d'inclusion pourrait proposer des mécanismes permettant aux municipalités de conserver leur pouvoir de négociation avec les promoteurs immobiliers suite à l'adoption du schéma;*

*Attendu qu'à la lumière des propos exprimés, la notion de cœur de quartier constitue une composante qui a fortement caractérisé le développement des milieux de vie sur tout le territoire de l'agglomération;*

**R-29**

Que l'agglomération adopte une *Politique d'inclusion de logements sociaux et abordables* dans les nouveaux projets résidentiels d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2017;

**R-30**

Qu'un programme de réserves foncières et d'acquisition de terrains à des fins de logement social et/ou d'équipements collectifs tels des parcs, des écoles, etc., soit élaboré et ce, dans une approche TOD (Transit Oriented-Development);

**R-31**

Que soient inclus des orientations, objectifs et interventions visant à améliorer la salubrité des logements de l'agglomération montréalaise;

**Recommandations spécifiques****R-32**

Que soit précisé dans le schéma que la capacité d'accueil résidentielle a été établie en fonction de ce qu'autorisent les règlements de zonage actuels et non en fonction de la capacité potentielle du développement résidentiel sur le territoire de l'agglomération;

**R-33**

Qu'à la page 32, sous *Interventions*, les besoins des aînés et des personnes à mobilité réduite soient également pris en compte;

Que soit insérée, à la page 32, sous *Interventions*, la modification ci-dessous en caractère gras :

« Orienter les programmes de manière à soutenir la construction de logements abordables » **par exemple, par des mesures permettant aux municipalités d'adopter des outils favorisant dans une certaine proportion l'accessibilité pour les ménages à revenu modeste et les familles;**

**4 – L'ADAPTATION AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES****R-34**

Que la carte des îlots de chaleur soit révisée en tenant compte de celle réalisée par l'Institut national de santé publique du Québec (NSPQ) et le Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy inc. (CERFO) afin de mettre en évidence un plus grand nombre d'îlots de chaleur urbains;

**R-35**

Qu'en vue de réduire l'imperméabilisation des sols et les effets de chaleur, le document complémentaire puisse contenir des dispositions applicables à cet effet à l'ensemble du territoire;

**R-36**

Qu'il y ait ajout à la page 47, sous *Interventions*, la proposition suivante :

**Adopter des mesures réglementaires favorisant la réalisation de toitures blanches et de toitures vertes lors de réfection et de construction de toitures;**

**Recommandation spécifique****R-37**

Que soit insérée, au 2<sup>e</sup> objectif de la page 47, la modification ci-dessous en caractère gras :

Augmenter l'indice de canopée à 25 % d'ici 2025 **en se référant au Plan d'action canopée qui propose la plantation de 300 000 arbres, et augmenter** le verdissement général du territoire;

**5- TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE, TRAME VERTE ET BLEUE****TERRITOIRES D'INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE****R-38**

Que la cible visée pour la part des surfaces terrestres protégées soit augmentée de 5,8 % à 12 %;

**PATRIMOINE****R-39**

Que soit apportée une modification à la carte 12 - *Patrimoine* afin que l'ensemble de la propriété de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas soit reconnu comme *Grande propriété à caractère institutionnel*;

**TRAME VERTE ET BLEUE****R-40**

Que soit davantage évoquée dans les orientations sur la Trame verte et bleue, la place qu'occupent les grands plans d'eau que sont le fleuve et les rivières;

**R-41**

Que soit accordée une plus grande importance au verdissement, à la conservation des parcs ainsi qu'à la Trame verte et bleue et que soient approfondis les éléments de cette dernière tels la carte des corridors verts, les promenades urbaines, les composantes locales, l'identification des paramètres guidant son extension;

**R-42**

Que soit assurée une meilleure protection des rives, le cas échéant, par un changement d'affectation ou par l'acquisition de terrains et que soit favorisé un accès public à l'eau;

**R-43**

Que soit mis en place, dans une approche évolutive de la mise en œuvre de la Trame verte et bleue, un mécanisme de coordination réunissant les partenaires publics, privés et communautaires en vue d'en assurer un suivi;

**ESPACES VERTS****R-44**

Qu'il y ait une orientation à l'effet de considérer, lors de grands projets immobiliers, des espaces verts accessibles au public;

**R-45**

Que soit développée une stratégie pour le redéveloppement des friches industrielles favorisant la mixité des usages et alliant espaces verts et transport collectif;

**PAYSAGES**

*Attendu que le Parc olympique avec le mât constitue un massif en lien avec le mont Royal et le centre des affaires et qu'il contribue à assurer une expérience enrichissante à l'égard des paysages;*

*Attendu que l'ensemble Espace pour la vie, composé du Biodôme, de l'Insectarium, du Jardin botanique et du Planétarium, présente une valeur emblématique et identitaire;*

*Attendu que l'Oratoire Saint-Joseph représente un élément identitaire fort du mont Royal;*

**R-46**

Que soient identifiés de manière distincte comme paysage emblématique le massif du mont Royal, incluant nommément l'Oratoire Saint-Joseph, et le massif du centre des affaires ;

Que soient ajoutés, à la carte 16 *Paysages emblématiques et identitaires*, le Parc olympique, symbole international de la Ville de Montréal ainsi que l'ensemble Espace pour la vie;

**Recommandation spécifique****R-47**

Qu'une carte des terrains en zone de glissement ainsi qu'une carte actualisée des cours d'eau intérieurs soient insérées dans le schéma;

## 6- GRANDES AFFECTATIONS

*Attendu que l'affectation « Grand espace vert ou récréation » est attribuée actuellement à une grande partie du secteur Meadowbrook, à l'exception de la partie sud située dans l'arrondissement de Lachine (la carte 20 - Grandes affectations du territoire – qui y indique une affectation « Dominante résidentielle »);*

*Attendu que bon nombre d'intervenants ont souligné à la Commission l'importance d'étendre cette affectation à tout le secteur Meadowbrook en raison de son usage existant;*

*Attendu que, dans le projet de schéma, l'affectation « Grand espace vert ou récréation » vise à confirmer la vocation récréative des espaces qui y sont désignés;*

*Attendu que des recommandations en ce sens ont été émises par le passé par l'Office de consultation publique de Montréal (2004-2014) ainsi que par la Commission permanente du conseil d'agglomération sur les grands équipements et les activités d'intérêt d'agglomération (2009);*

### R-48

Que soit attribuée l'affectation « *Grand espace vert ou récréation* » à tout le territoire du secteur Meadowbrook et qu'un accès y soit aménagé sur le territoire de la Ville de Montréal, à partir de l'arrondissement de Lachine;

## 7 - LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

### R-49

Que soient insérées, à la page 38 sous *Interventions*, les modifications ci-dessous en caractère gras :

Planifier l'offre en équipements collectifs, **notamment bibliothèques, écoles, espaces publics**, dans les nouveaux quartiers à l'étape de la planification d'ensemble de ces territoires;

Faire des représentations auprès des gouvernements afin de prévoir dans les programmes d'investissements la mise aux normes, la rénovation et l'adaptation des équipements existants, **notamment les bâtiments excédentaires affiliés au CUSM et au CHUM**, en fonction des besoins de la population **en termes de logement social et abordable et selon les principes de mixité et d'inclusion**;

## 8 - SÉCURITÉ FERROVIAIRE

*Attendu que le schéma propose des règles et critères concernant des emplacements situés à proximité d'une voie ferrée en fonction des nuisances sonores;*

*Attendu que la Commission est d'avis que le schéma doit aussi prescrire des normes et critères de tels engagements en fonction de la sécurité;*

*Attendu que plusieurs intervenants ont soulevé cet aspect d'actualité depuis la tragédie survenue à Lac-Mégantic;*

*Attendu que la quasi-unanimité des intervenants sur l'enjeu de la sécurité ferroviaire appuyait la norme quant à la marge de recul proposée par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC);*

#### **R-50**

Que le document complémentaire prévoit une section spécifique sous *Les contraintes et nuisances* dédiée à des règles et critères des emplacements situés à proximité d'une voie ferrée en fonction de la sécurité;

#### **R-51**

Que, pour toute nouvelle construction ou reconstruction en fonction d'un usage sensible – usage résidentiel, équipement collectif et institutionnel – s'applique, en matière de marge de recul, la norme recommandée par la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada, soit 30 mètres pour une voie de chemin de fer et 300 mètres pour une gare de triage ferroviaire;

#### **R-52**

Qu'une procédure d'exception soit établie par règlement permettant à un conseil de ville ou à un conseil d'arrondissement d'autoriser la construction ou la reconstruction d'un bâtiment pour fin d'usage sensible, sous réserve de respecter les conditions établies en vertu d'une étude d'évaluation des risques et à la suite de son approbation par une instance indépendante publique ce qui, par conséquent, nécessiterait une modification au schéma si ladite autorisation était accordée;

### **Recommandation spécifique**

#### **R-53**

Que, sous *Interventions*, à la section ajoutée à la page 114 par la Direction de l'urbanisme dans un document déposé à la Commission le 29 octobre 2014, soit apportée la modification ci-dessous en caractère gras :

Exiger des mesures d'évaluation des risques dans le cadre de nouvelles constructions, **reconstructions** et occupations **pour tout usage non sensible**.

**Les 53 recommandations, sur proposition du président, M. Lionel Perez et appuyé par Mme Paola Hawa, vice-présidente, Mme Manon Barbe, M. Georges Bourelle, M. Éric Alan Caldwell, M. Claude Dauphin et M. Gilles Deguire, ont été adoptées à l'unanimité lors de l'assemblée publique du 11 décembre 2014.**



## **ANNEXE I**

---

### **LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES ET DES INTERVENANTS**

#### **Responsable politique :**

M. Russell Copeman, membre du comité exécutif, responsable du dossier de l'habitation, de l'urbanisme, des immeubles, des transactions et stratégies immobilières ainsi que de l'Office de consultation publique

#### **Liste des personnes-ressources :**

M. Sylvain Ducas, directeur de la Direction de l'urbanisme, Service de la mise en valeur du territoire

M<sup>me</sup> Monique Tessier, chef de division à la Division de la planification urbaine

M. Gilles Galipeau, chargé de projets à la Division de la planification urbaine

#### **Soutien aux travaux de la Commission :**

M. Jules Patenaude, coordonnateur en consultation publique

M<sup>me</sup> Sylvie Lalonde, secrétaire-recherchiste de la Commission

#### **Liste des intervenants aux quatre assemblées publiques d'information :**

##### **➤ Séance publique au Marché Bonsecours – 7 octobre 2014**

1. M<sup>me</sup> Nina Gould
2. M. Dino Bumbaru, Héritage Montréal
3. M<sup>me</sup> Guylaine Poirier, Conseil des Montréalaises
4. M. David Marshall
5. M<sup>me</sup> Louise Constantin, Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
6. M. Benjamin Lamoureux
7. M<sup>me</sup> Dida Berku, conseillère municipale, Ville de Côte Saint-Luc
8. M<sup>me</sup> Marie-Sophie Banville
9. M. Benjamin
10. M. Mody Maka Barry
11. M. Frederic Cossette

##### **Séance publique à la Ville de Dollard-Des-Ormeaux – 22 octobre 2014**

1. M. Jonathan Théorêt, Groupe de recherche appliquée en macroécologie – Éco-quartier de Lachine
2. M. Gareth Richardson, Green Coalition
3. M. Michel Belleau

4. M<sup>me</sup> Alison Hackney, Green Coalition
5. M. Georges Nidel
6. M. Pierre-Jacques Lefebvre
7. M. Mike Nizola
8. M. John Whatmore
9. M<sup>me</sup> Vanessa Baretta
10. Un citoyen

#### **Séance publique à l'arrondissement de St-Léonard – 23 octobre 2014**

1. M<sup>me</sup> Rita Monaco
2. M<sup>me</sup> Martine Piché
3. M. Rosaire Pelletier
4. M. Bruno Ruscio
5. M<sup>me</sup> Jennifer Auchinleck
6. M. Serge Rousseau
7. M<sup>me</sup> Marie Noël
8. M. Hughes Chantal, directeur de l'Aménagement urbain, des services aux entreprises et des relations avec les citoyens, Arrondissement de Montréal-Nord
9. M. Dominic Perri, élu, Arrondissement de Saint-Léonard
10. M. Mike Systo

#### **Séance publique à l'arrondissement d'Outremont – 5 novembre 2014**

1. M. Pierre-Jacques Lefavre, Groupe Mach
2. M<sup>me</sup> Denise Vézina
3. M. Alfred Bélisle
4. M. André Christin
5. M. Léon Gagnon

## **Liste des intervenants qui se sont inscrits pour présenter leur mémoire :**

### **Séance publique – 6 novembre 2014**

1. Association pour la Protection du Bois Angell (APBA)
2. Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE)
3. Direction de santé publique, Secteur Environnement urbain et santé
4. Handicap Action Intégration H-A-I
5. M<sup>me</sup> Cymry Gomery
6. M<sup>me</sup> Nina Gould
7. M<sup>me</sup> Susan Weaver
8. M. André Hamel
9. M. Daniel Boulerice
10. M. Donald Hobus
11. M. Irwin Rapoport
12. Mouvement Ceinture Verte
13. Société pour vaincre la pollution (SVP)

### **Séance publique – 7 novembre 2014**

1. Arrondissement de Lachine
2. Arrondissement de LaSalle
3. Arrondissement de Montréal-Nord
4. Arrondissement de Saint-Laurent
5. Project manager, FCM RAC Proximity Initiative
6. Projet Montréal
7. Ville de Côte-Saint-Luc
8. Vrai changement pour Montréal

### **Séance publique – 11 novembre 2014**

1. Bâtir son quartier
2. BC2 – Secteur Lachine
3. BC2 – Secteur Senneville
4. Coalition du train de l'Ouest
5. Comité Transport de Lachine
6. Conseil des Montréalaises, Conseil interculturel de Montréal, Conseil jeunesse de Montréal
7. Groupe des propriétaires fonciers affectés par le projet de paysage humanisé de l'Île-Bizard
8. Groupe de recherche appliquée en macroécologie
9. Initiatives citoyennes en sécurité civile de l'Est de Montréal
10. M<sup>me</sup> Lisa Mintz

11. M<sup>me</sup> Martine Piché
12. M. Alexandre B. Beaudoin - Projet Darlington
13. M. Nigel Dove
14. Neuf - Architecte (es)
15. Seda Holdings
16. Sierra Club Québec
17. Société Logique

#### **Séance publique – 12 novembre 2014**

1. Coalition communautaire Milton-Parc - pour l'accès au logement et à la santé
2. Développement économique LaSalle
3. Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
4. Green Coalition
5. Institut de politiques alternatives de Montréal
6. Les Amis du Parc Meadowbrook
7. M<sup>me</sup> Deanne Delaney
8. M. Malcolm Lewis-Richmond
9. M. Tony Frayne
10. Protection des oiseaux du Québec
11. Tous pour l'aménagement du Centre-Sud (TACS)
12. Table de concertation des aînés de l'île de Montréal – TCAÎM
13. Table de développement social de LaSalle
14. Université de Concordia

#### **Séance publique – 17 novembre 2014 à 9 h**

1. Chambre de commerce de l'Est de Montréal
2. Le Groupe Westcliff
3. Les amis du parc Angrignon
4. M<sup>me</sup> Christiane Dufresne
5. M<sup>me</sup> Elizabeth Cooper
6. M. David Fletcher
7. M. Clayton Symon
8. M. Jochen Jaeger et M<sup>me</sup> Megan Deslauriers
9. Save The Park

### **Séance publique – 17 novembre 2014 à 14 h**

1. Comité ZIP Jacques-Cartier
2. Ferme Incubateur Bord-du-Lac
3. M<sup>me</sup> Catherine Chabot
4. M<sup>me</sup> Sonja Susnjar et M<sup>me</sup> Tracey Arial
5. Vélo Québec
6. Yale Properties

### **Séance publique – 18 novembre 2014 à 14 h**

1. Cégep André-Laurendeau
2. Coalition montréalaise des Tables de quartier
3. Comité de sauvegarde du patrimoine bâti et naturel Desmarchais-Crawford de Verdun
4. Corporation de développement communautaire de Côte-des-Neiges
5. Forum jeunesse de Montréal (FJÎM)
6. Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)
7. Héritage Laurentien
8. Héritage Montréal
9. La Ferme du Santropol Roulant
10. M<sup>me</sup> Naghmeh Nazarnia
11. M. Al Hayek
12. M. Patrick Asch
13. Regroupement des éco-quartiers
14. Solidarité Saint-Henri
15. Table de concertation Action-Gardien

### **Liste des mémoires reçus sans présentation orale :**

1. Aéroports de Montréal - 1
2. Aéroports de Montréal - 2
3. Centre d'écologie urbaine de Montréal
4. Cité de Dorval
5. Coalition Montréal
6. Développement économique West-Island
7. Éco-quartier du Sud-Ouest
8. Espaces verts et milieux naturalisés Golf Meadowbrook
9. Le regroupement des citoyens de Saraguay inc.
10. Les amis de la montagne

11. M<sup>me</sup> Anna Symon
12. M<sup>me</sup> Deborah Hayek
13. M<sup>me</sup> Kate Coulter
14. M<sup>me</sup> Linda Besner
15. M<sup>me</sup> Patricia Rachofsky
16. M<sup>me</sup> Sue Stacho
17. M<sup>me</sup> Teresa Glawdecki
18. M. Pierre Marcoux
19. M. Tom Schwalb
20. Projet Genèse
21. Projet Saint-Charles / Comité logement
22. Restaurants Canada

**Liste des intervenants à l'assemblée publique – adoption des recommandations :**

**Séance publique – 11 décembre 2014 à 12 h 30**

1. M. Menashi Mashaal
2. M<sup>me</sup> Marie-Hélène Gauthier
3. M. Félix Gravel
4. M<sup>me</sup> Louise Constantin

## ANNEXE II

### RÉSOLUTION DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION (CG14 0436)



---

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

---

Assemblée ordinaire du jeudi 18 septembre 2014  
Séance tenue le 18 septembre 2014

Résolution: CG14 0436

---

**Avis de motion et adoption d'un projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le Règlement concernant le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (89 modifié) » et de son document d'accompagnement intitulé « Tableau indicatif de la nature des modifications - Plans et règlements d'urbanisme » / Approbation de la procédure nécessaire à cette fin**

#### AVIS DE MOTION

Avis de motion est donné par Mme Manon Barbe de la présentation à une séance ultérieure du conseil d'agglomération d'un projet le règlement intitulé « Règlement modifiant le règlement concernant le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (89 modifié) », l'objet du projet de règlement étant détaillé au sommaire décisionnel.

#### ADOPTION DE PROJET

Il est proposé par Mme Manon Barbe

appuyé par M. Russell Copeman

Et résolu :

- 1 - d'adopter le projet de règlement intitulé « Règlement modifiant le règlement concernant le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (89 modifié) »;
- 2 - d'adopter le document d'accompagnement intitulé « Tableau indicatif de la nature des modifications - Plans et règlements d'urbanisme »;
- 3 - de mandater la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal pour tenir les assemblées publiques de consultation nécessaires;
- 4 - de déléguer au greffier de la Ville les pouvoirs de fixer la date, l'heure et le lieu sur le territoire de la Ville de Montréal de toute assemblée publique de consultation à tenir aux fins de l'adoption du règlement pour faire suite au présent projet de règlement;

5 - de demander l'avis au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire sur le projet de règlement, conformément à l'article 50 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU).

Adopté à l'unanimité.

43.01 1140219001

Denis CODERRE

Colette FRASER

---

Maire

---

Greffière adjointe

(certifié conforme)

---

Colette FRASER  
Greffière adjointe

*Règlement P-RCG 14-029*

*Signée électroniquement le 23 septembre 2014*



## **ANNEXE III**

### **RAPPORTS MINORITAIRES**

- OPPOSITION OFFICIELLE À L'HÔTEL DE VILLE DE MONTRÉAL
- M. GEORGES BOURELLE, MAIRE DE BEACONSFIELD
- M<sup>ME</sup> PAOLA HAWA, MAIRE DE SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE



## **Montréal 2015-2025**

Rapport minoritaire de l'Opposition officielle déposé à la  
Commission sur le Schéma d'aménagement et de développement de Montréal

Le 9 décembre 2014

## Montréal 2015-2025

Le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, en plus de sa portée réglementaire, devrait nous permettre de dresser un portrait clair de la ville comme nous désirons la voir évoluer au cours de la prochaine décennie.

À quoi ressemblera l'île de Montréal en 2025 et que ferons-nous d'ici là pour y arriver? Comment arriver à organiser l'aménagement pour que les transports, l'habitation, le développement économique, les espaces urbains et les infrastructures publiques favorisent l'épanouissement des Montréalais dans toutes les sphères de leur vie?

Bref, le Schéma, pour mobiliser les protagonistes du développement et de l'aménagement, doit identifier des cibles et objectifs clairs, et par cohérence dicter le cadre réglementaire pour nous permettre d'y arriver. Comme la commission l'évoque (R2), le Schéma doit être plus précis, incisif et ambitieux. L'histoire nous enseigne que la planification urbaine souffre de ne pas avoir eu d'orientations bien définies. Il faut offrir aux communautés de se rassembler autour de projets et de défis communs pour ensuite partager ensemble les retombées d'une ville qui évolue bien.

C'est à regret que nous sommes obligés de constater que le projet de schéma n'a pas su définir des orientations claires et encore moins faire des choix conséquents qui permettraient l'émergence d'une cité qui répond aux défis des prochaines décennies. Pourtant, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) avait généré un vent d'enthousiasme quant à la volonté de la région métropolitaine d'adopter un virage du 21<sup>e</sup> siècle pour un ensemble urbain avec une intensification de l'activité en son cœur, soit l'île de Montréal. Au lieu d'être porté par cet élan, on a plutôt l'impression que les rédacteurs de ce projet de schéma n'ont voulu que se plier à un exercice technique de conformité au PMAD sans vouloir le dépasser et démontrer un réel leadership au sein de la communauté métropolitaine.

Ce projet de schéma ne mobilise pas, sauf pour susciter des critiques quant aux questions qu'il élude. Au mieux, pour répondre à nos questions sur Montréal d'ici 2025, ce projet de schéma génère de la marge de manœuvre à l'agglomération pour la définition de sa vision lors des étapes subséquentes que seront : les plans d'urbanismes et conformité des règlements d'urbanismes; le plan de transport; la politique du patrimoine ainsi que le plan d'adaptation aux changements climatiques.

Pour bonifier le schéma à venir, notons que la commission a bien fait son travail en identifiant des chantiers supplémentaires qui demanderont une attention plus pointue au cours des prochains mois : la notion de cœur de quartier, la trame verte et bleue, le logement social, une politique de stationnement et le redéveloppement des friches industrielles.

## La démarche

Un projet de cette envergure aurait grandement bénéficié d'un cadre de consultation plus large, par exemple par le biais de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM). Plus de temps aurait aussi permis de mieux cerner une proposition qui aurait guidé avec plus d'acuité la rédaction des plans d'urbanisme. De plus, comme la commission en fait la recommandation (R1), le Schéma étant un outil légal complexe, l'éducation des groupes et des citoyens aurait inévitablement amené des mémoires plus encadrés, plus précis, et encore plus étayés au grand bénéfice de la commission.

Les Montréalais et autres résidents de l'agglomération réclament une plus grande participation aux exercices de planification. Pour la suite du processus, ce sera aux élus et à l'administration de Montréal de savoir catalyser ces forces.

Pour ce qui est du travail de la commission, nous devons louer la qualité du travail des commissaires qui ont littéralement veillé tard pour en faire le plus possible. Dans ce contexte de délais restreints, nous trouvons que la commission a su dégager des propositions de réajustements nécessaires pour réorienter la version finale. Le président de la commission a insisté, avec justesse, pour dire qu'un tel exercice n'aurait pas entraîné une aussi grande implication des élus il y a peine deux ou trois décennies. Le travail vigilant de la commission démontre une certaine maturité dans la compréhension des enjeux urbanistiques chez les élus et il serait tout à fait approprié de les inclure désormais en amont lors de la planification du prochain schéma.

## Recommandations minoritaires

*Le Schéma se doit d'être un énoncé fort en faveur d'un développement basé sur une augmentation des parts modales du transport en commun et du transport actif. Cela passe par A) une redéfinition de la trame urbaine basée sur ce principe et B) par des choix conséquents d'investissements en transport.*

### Recommandation A

*Qu'il n'y ait plus de développement résidentiel de type non-TOD (i.e. basé sur un accès préférentiel aménagé pour l'auto), dans les territoires à développer (carte 32). Tout développement devrait être précédé obligatoirement de l'aménagement d'un moyen de transport en commun structurant.*

### Recommandation B

*Qu'il y ait un moratoire sur toute nouvelle construction routière et que les projets prévus à la carte 10 (Grands projets de construction routière) soient reclassés en projets de transport en commun ayant une composante minoritaire dédiée à l'automobile. Toute nouvelle emprise routière (carte 10) devrait être conçue pour donner une place prépondérante au transport en commun et au transport actif avec une emprise exclusive.*

Il est inconcevable qu'en 2014, après avoir documenté à de nombreuses reprises les conséquences de la construction de quartiers orientés sur l'automobile, que l'agglomération s'apprête à donner le feu vert à des projets de développement qui rendront dépendants de l'automobile ses nouveaux résidents. Les résidents de l'ouest de l'île sont les premiers à subir les conséquences de ce type de développement néfaste puisque les autorités ont promis successivement un meilleur accès au transport en commun à ces zones qui ne s'est finalement jamais concrétisé. Le plaidoyer de l'ex-ministre Clifford Lincoln lors des audiences de la commission fait écho à cette erreur historique où le développement n'a pas été accompagné par une stratégie intégrée de transport en commun. Alors que l'agglomération s'apprête à utiliser ses derniers terrains vierges pour développer de nouveaux quartiers résidentiels, il serait inconcevable qu'elle n'encadre pas ceux-ci avec les meilleurs standards qui ont été développés en urbanisme au cours des dernières années. Nous sommes fortement en désaccord avec un schéma d'aménagement qui offrira plutôt un cadeau empoisonné aux nouvelles familles qui s'installeront dans le « car oriented development » du Schéma

d'aménagement. Nous croyons que les résidents de l'ouest de l'île méritent mieux et qu'il est plus que temps d'inverser la tendance. En inversant la logique actuelle où le développement immobilier précède l'arrivée (promis, mais jamais concrétisée) du transport en commun, nous croyons qu'il sera possible de forcer la main aux autorités pour améliorer substantiellement l'offre de transport en commun dans l'ouest de l'île. Il faut passer d'une logique où la population est prise en otage par un mauvais développement à une logique où la population profite du développement. Malheureusement, le projet de schéma d'aménagement abdique devant ses responsabilités et préfère se réfugier confortablement dans la continuité malgré l'échec évident de cette logique. S'il y avait un seul exemple pour nous rappeler cet échec, c'est bien sûr la congestion routière qui afflige des milliers de Montréalais au quotidien.

### **Recommandation C**

Le plus grand potentiel de Montréal n'est pas dans la création de nouveaux développements résidentiels sur des terres vierges, mais au cœur de l'île, là où le transport en commun est déjà présent et performant, mais où l'utilisation du sol n'a pas atteint son plein potentiel.

*Que le Schéma d'aménagement de l'agglomération oriente le redéveloppement de son territoire dans les secteurs TOD sous employés. En plus des terrains « à construire » et « à transformer », tels qu'illustrés à la carte 2, p.20 du projet du SAD, puis repris à la carte 32, p.127 du même document, introduire une nouvelle catégorie de terrains « sous employés à densifier » correspondant aux stationnements de surface, qu'ils soient légaux ou non, ainsi qu'aux commerces d'un seul niveau n'occupant qu'une faible partie du terrain sur lesquels ils sont construits, la balance étant dédiée au stationnement. Cette nouvelle catégorie vise particulièrement les « strips commerciaux » et les secteurs industriels légers désaffectés ou fortement en déclin. Repérer et cartographier cette catégorie « sous employés à densifier ». Revoir la carte 2 du projet de SAD en conséquence.*

Nous jugeons cette étape essentielle pour le redéveloppement et la création de cœurs de quartier.

### **Conclusion**

Nous souhaitons conclure en remerciant le personnel du service de l'urbanisme et tout particulièrement madame Sylvie Lalonde, secrétaire recherchiste, et monsieur Jules Patenaude, coordonnateur – consultations publiques. Évidemment, nous tenons à souligner l'implication des nombreux groupes et citoyens qui ont pris le temps d'écrire un mémoire et de venir le présenter devant la commission. Il ne fait aucun doute que cette importante mobilisation démontre l'attachement qu'ont les Montréalais envers leur ville. Finalement, nous souhaitons remercier les membres de la commission qui ont fait preuve d'une vigilance et d'une rigueur importante au cours de la durée des travaux. Malgré nos réserves, il ne fait aucun doute que le travail d'équipe aura permis de relever la barre en plus d'identifier des chantiers pour poursuivre la réflexion.

Cela dit, il reste encore du travail à faire. L'identification par les membres de la commission de plusieurs chantiers à approfondir pour améliorer le Schéma ne doit pas être prise à la légère. Chaque membre de la commission devra être vigilant pour éviter que cela soit interprété comme un chèque en blanc par l'Administration. Nous exprimons donc le souhait que le nouveau Schéma d'aménagement soit un outil vivant et qu'il soit actualisé avec le soutien de la commission au cours des prochaines années.

# RAPPORT MINORITAIRE

Commission sur le schéma d'aménagement et de  
développement de Montréal

17 décembre 2014

## RAPPORT MINORITAIRE



Bien que je suis d'accord avec les recommandations de la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal, j'ai pris la décision de soumettre un rapport minoritaire pour deux raisons :

- La Ville de Beaconsfield a fait une demande écrite le 24 octobre 2014 pour qu'une correction soit apportée à la carte 33 (page 131) du schéma d'aménagement afin de confirmer la réalité et de reconnaître que le Boisé Angell (Angell Woods) n'est pas totalement desservi par les services d'aqueduc et n'est aucunement desservi par les services d'égout, ce fait ayant été confirmé par une décision du Tribunal administratif du Québec le 4 mai 2012.
- La Ville de Baie d'Urfé a fait une demande écrite le 30 octobre 2014 concernant la carte 10 (page 58) du schéma d'aménagement afin qu'une correction soit apportée et que la référence « Responsabilité municipalité » soit enlevée au projet n° 21 « Ajouter un lien entre l'autoroute A-40 et l'autoroute A-20 dans l'ouest de l'agglomération ». Le lien entre l'autoroute A-20 et la rue Morgan devrait être reconnu comme une responsabilité provinciale comme il l'était sur le schéma précédent.

N'ayant pas reçu de confirmation que ces deux corrections seront apportées dans la version finale du schéma d'aménagement et de développement de Montréal, je demande que ce rapport minoritaire soit inclus en annexe au rapport de recommandations adopté par la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal.



Georges Bourelle, membre



# RAPPORT MINORITAIRE

Commission sur le schéma d'aménagement et de  
développement de Montréal

17 décembre 2014

## RAPPORT MINORITAIRE



Bien que je sois d'accord avec les recommandations de la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal, nous avons pris la décision de soumettre un rapport minoritaire pour deux raisons :

- La Ville de Beaconsfield a fait une demande écrite le 24 octobre 2014 pour qu'une correction soit apportée à la carte 33 (page 131) du schéma d'aménagement afin de confirmer la réalité et de reconnaître que le Boisé Angell (Angell Woods) n'est pas totalement desservi par les services d'aqueduc et n'est aucunement desservi par les services d'égout, ce fait ayant été confirmé par une décision du Tribunal administratif du Québec le 4 mai 2012 .
- La Ville de Baie d'Urfé a fait une demande écrite le 30 octobre 2014 concernant la carte 10 (page 58) du schéma d'aménagement afin qu'une correction soit apportée et que la référence « Responsabilité municipalité » soit enlevée au projet no° 21 « Ajouter un lien entre l'autoroute A-40 et l'autoroute A-20 dans l'ouest de l'agglomération ». Le lien entre l'autoroute A-20 et la rue Morgan devrait être reconnu comme une responsabilité provinciale comme il l'était sur le schéma précédent.

Paola Hawa, vice-présidente de la commission sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal recommande les modifications suivantes à la recommandation R-52 :

- Qu'une procédure d'exception soit établie par règlement permettant à un conseil de ville ou à un conseil d'arrondissement d'autoriser **uniquement** la construction **pour tout usage non sensible**, sous réserve de respecter les conditions établies en vertu d'une étude d'évaluation des risques et à la suite de son approbation par une instance indépendante publique ce qui, par conséquent, nécessiterait une modification au schéma si ladite autorisation était accordée;
- Que la procédure d'exception ne s'applique pas uniquement dans le cas d'une reconstruction d'un bâtiment existant pour fin d'usage sensible ou non sensible, si ce bâtiment est reconstruit à l'intérieur d'une période de 6 mois, ceci conformément aux procédures de droits acquis au règlement de zonage de la ville ou de l'arrondissement, suite à l'évènement ayant causé la perte partielle ou totale du bâtiment;
- Que la procédure d'exception s'applique pour une reconstruction et occupation d'un bâtiment existant pour fin d'usage sensible ou non sensible, si ce bâtiment est reconstruit plus de 6 mois suite à l'évènement ayant causé la perte partielle ou totale du bâtiment, sous réserve de respecter les conditions établies en vertu d'une étude d'évaluation des risques et à la suite de

## RAPPORT MINORITAIRE

• • •

**son approbation par une instance indépendante publique ce qui, par conséquent, nécessiterait une modification au schéma si ladite autorisation était accordée.**

Paola Hawa, vice-présidente de la commission sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal recommande d'annuler la recommandation spécifique R-53

N'ayant pas reçu de confirmation que ces **trois** corrections seront apportées dans la version finale du schéma d'aménagement et de développement de Montréal, nous demandons que ce rapport minoritaire soit inclus en annexe au rapport de recommandations adopté par la Commission sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal.

*Version originale signée*

---

Paola Hawa, vice-présidente

• 2