

Consultation publique  
et audition des commentaires et mémoires sur le projet de

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

---

Mémoire présenté à la  
**Commission sur le schéma d'aménagement et de  
développement de Montréal**  
par l'arrondissement de Montréal-Nord  
6 novembre 2014

## Préambule

D'entrée de jeu et de façon générale, l'arrondissement de Montréal-Nord tient à préciser qu'il appuie les orientations et les objectifs proposés par le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal. L'arrondissement partage la vision durable de l'aménagement et du développement du territoire exprimée par le schéma ainsi que les grandes orientations qui la sous-tendent.

L'arrondissement salue le travail réalisé par l'équipe dédiée à l'élaboration du projet de schéma et nous tenons aussi à souligner l'effort de concertation soutenu de la part de l'équipe responsable. Ainsi, suite au dépôt de la première version préliminaire du schéma le 23 mai dernier, l'arrondissement de Montréal-Nord a eu l'opportunité de soumettre un ensemble de commentaires et recommandations de bonification qui ont été en grande partie intégrés à la deuxième version préliminaire du schéma déposé le 21 juillet 2014.

Malheureusement, certaines de nos suggestions et demandes de corrections sur le contenu applicable au territoire de l'arrondissement au niveau de l'affectation du sol n'ont pas été intégrées au projet final du schéma soumis et adopté par le conseil d'agglomération le 18 septembre dernier.

Étant donné l'importance des enjeux soulevés par certaines dispositions du projet de schéma tel qu'adopté, l'arrondissement considère qu'il est opportun de soumettre à nouveau ses demandes de modifications et ses commentaires dans le cadre des travaux de consultations publiques organisées par la Commission permanente sur le schéma d'aménagement et de développement de Montréal cet automne en lien avec le schéma.

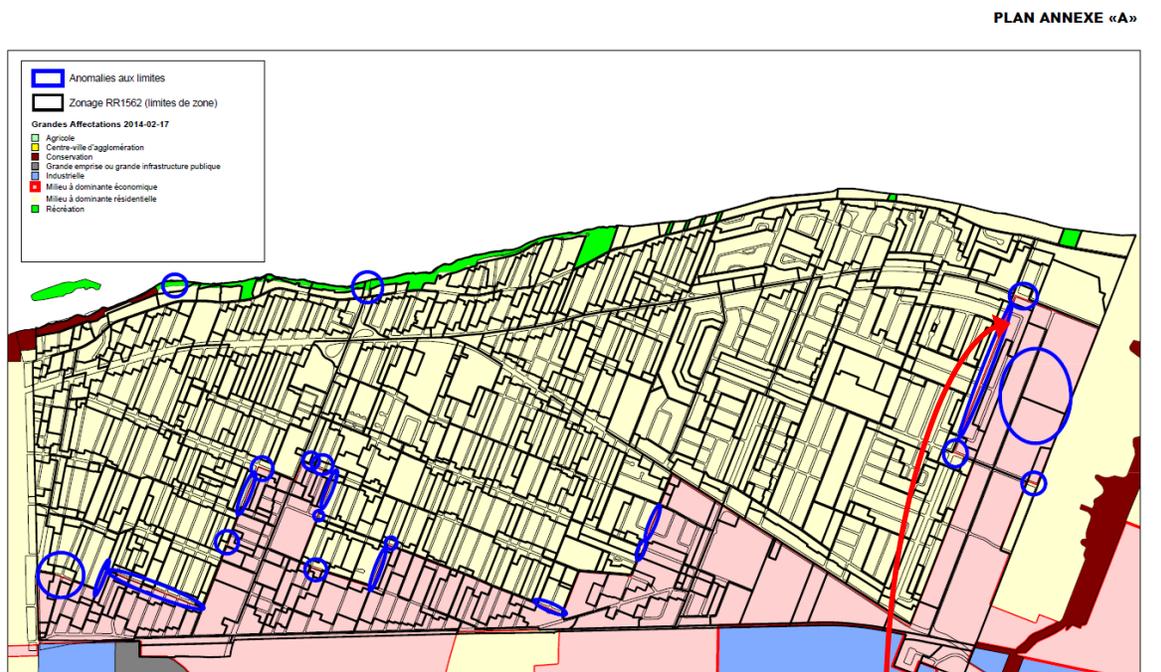
Les commentaires et suggestions présentés dans ce mémoire reprennent certains de nos commentaires déjà formulés lors de l'élaboration des versions préliminaires du schéma et s'accompagnent d'exemples concrets liés aux risques potentiels à l'application de certaines dispositions du projet de schéma tel que proposé

# Sommaire des enjeux et impacts potentiels

## PREMIER VOLET - CORRECTIFS À APPORTER

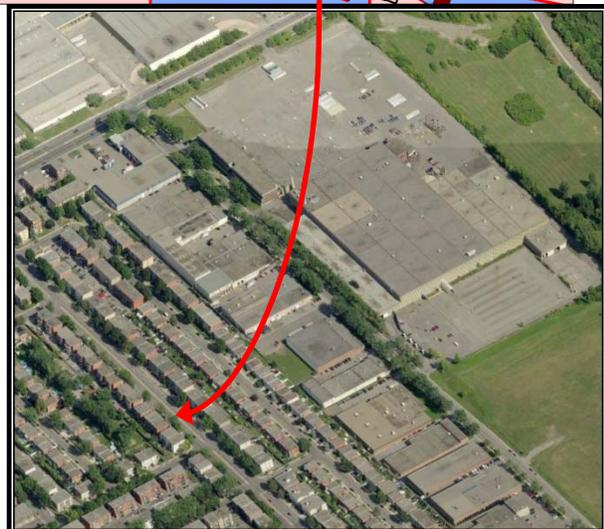
### 1. *Au niveau des délimitations des grandes affectations du territoire (Carte 20-Grandes affectations du territoire, p. 96)*

- Corriger plusieurs anomalies (comme identifiées au plan en annexe A) quant aux limites des grandes affectations qui ne coïncident pas avec le découpage de l'occupation au sol effective et souhaitée de l'arrondissement.



### EXEMPLE D'IMPACTS POTENTIELS

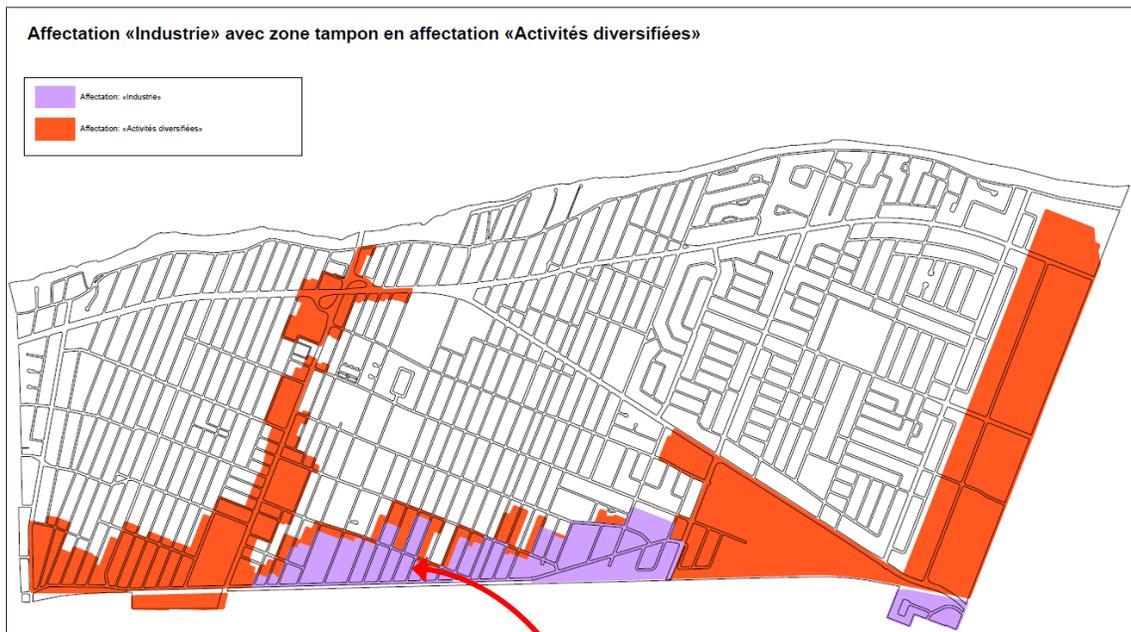
Risque d'inclusion d'une partie d'un secteur homogène en termes de hauteurs autorisées à un secteur de plus forte densité où les hauteurs permises seront plus élevées. Ce qui entraînerait l'obligation d'une relecture non désirée de certains découpages du territoire.



2. **Au niveau des secteurs visés par la grande affectation « Activités diversifiées »** (Carte 20-Grandes affectations du territoire, p. 96)

- Retirer une partie du secteur industriel sud de la grande affectation « *Activités diversifiées* » pour l'inclure dans la grande affectation « *Industrie* », (comme illustré au plan en annexe B), afin de refléter la volonté de l'arrondissement de continuer à y autoriser l'« *Industrie de tout type* ».

PLAN ANNEXE «B»



**EXEMPLE D'IMPACTS POTENTIELS**

Forte proportion d'établissements industriels de moyennes et fortes nuisances qui se verront basculer en droits acquis malgré la volonté ferme de l'arrondissement de continuer à permettre ces usages en ces lieux.



## DEUXIÈME VOLET – COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS

### 3. *Au niveau des dispositions relatives au stationnement* (Section 4.1 du document complémentaire)

- Ajouter la possibilité de régir la localisation des aires de stationnement en tenant compte des contraintes du milieu et de la forme urbaine, notamment en secteurs d'emplois et d'industries.

#### EXEMPLE D'IMPACTS POTENTIELS

Secteur industriel sud de l'arrondissement composé presque exclusivement de bâtiments en rangés avec peu ou pas de possibilité de stationnement sur rue mais dont l'usage nécessite un minimum d'espace de stationnement.



#### 4. **Au niveau des risques anthropiques en lien avec le transport ferroviaire** (Section 3.1, Le réseau ferroviaire)

- Pour l'atteinte des principales orientations du PMAD en matière d'aménagement :

*« Ainsi, en matière d'aménagement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des milieux de vie durables. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de service léger sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development). Par ailleurs, une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD. D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, la localisation des installations métropolitaines actuelles et projetées, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire. »*

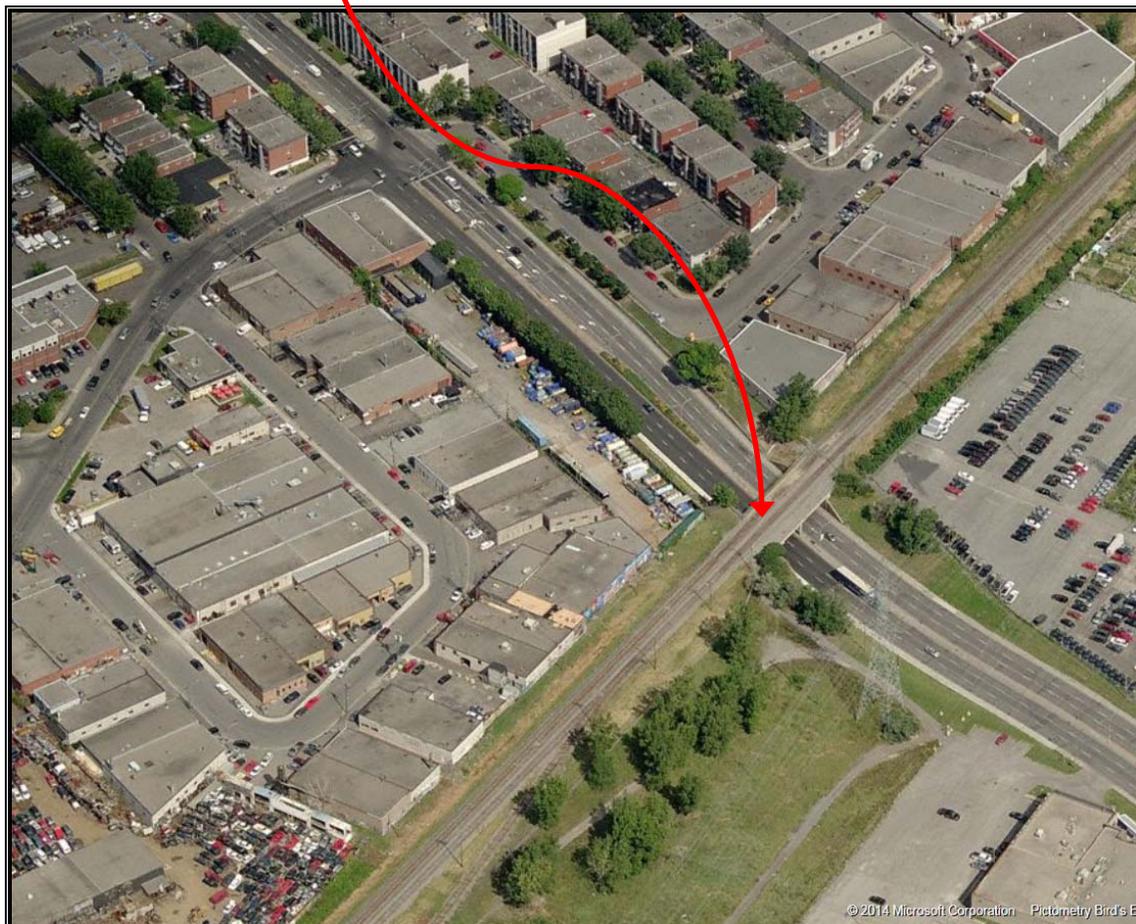
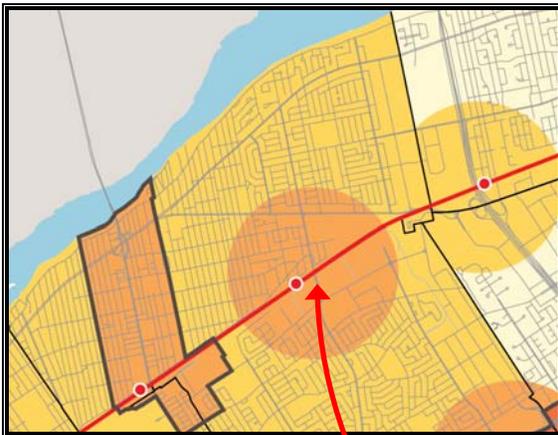
L'arrondissement considère qu'il y aurait lieu d'intégrer au schéma l'ensemble des « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, 2013* » de la Fédération canadienne des municipalités et de l'Association des chemins de fer du Canada.

Puisque ces lignes directrices proposent des aménagements qui tiennent compte des risques liés aux installations ferroviaires tout en permettant des mesures d'évaluation au cas par cas dans le cadre de nouvelles constructions et occupations d'un usage sensible en milieu d'insertion et des contraintes particulières comme le souligne le document :

*« Lorsqu'il est impossible d'aménager les marges de recul recommandées, pour des raisons d'ordre pratique ou technique liées notamment à des conditions ou à des contraintes propres au site, le promoteur devra procéder à une évaluation de la viabilité des aménagements afin d'évaluer ces conditions, de déterminer si le site est approprié pour ce nouvel aménagement et de proposer des options d'atténuation »*

## EXEMPLE D'IMPACTS POTENTIELS

Quasi impossibilité de réaménager certains usages indésirables se trouvant en aires à densifier ou TOD pour une occupation optimale du territoire, pouvant conduire une sclérose des secteurs à « transformer ».



## 5. Au niveau des moyens d’agir (conditions de succès)

- Pour l’optimisation de l’occupation du territoire, l’intensification, la diversification, la transformation et la requalification de certains secteurs ciblés, tels que le propose le schéma :

« Le schéma propose des objectifs de densification des activités urbaines en vue de :

- *Consolider le territoire central ;*
- *Soutenir l’intensification et la diversification des activités urbaines dans les secteurs prioritaires, en périphérie du territoire central ;*
- *Raffermir l’urbanisation des extrémités de l’agglomération. »*

Il est impératif de prévoir à l’intérieur du plan d’action accompagnant le schéma, les mesures financières nécessaires à la mise en oeuvre de ce dernier.

Le schéma fait souvent état de la rareté de moyens financiers, sans pour autant apporter de solutions concrètes :

« L’aménagement de secteurs déjà urbanisés implique souvent des **surcoûts**, y compris ceux liés à la décontamination. Les outils à développer devraient aussi aider les municipalités à stimuler et à soutenir le développement souhaité par une plus grande prise en compte de ces **surcoûts**. »

« Compte tenu de la rareté des terrains disponibles dans l’agglomération, des **coûts d’acquisition élevés** et du contexte actuel de compression des finances publiques, cette collaboration est d’autant plus pertinente, voire nécessaire »

« Il faudra voir à bien définir les vocations de chacun des parcs du réseau et à concevoir une planification d’ensemble, et ce, dans un **contexte de rareté des ressources financières** destinées à assurer la réhabilitation, l’amélioration et l’entretien des aménagements et des équipements. »

«... Considérant que l’enveloppe budgétaire de ClimatSol attribuée à Montréal sera **prochainement épuisée**, de nouvelles avenues de financement devraient être examinées pour favoriser la réalisation d’autres projets sur l’ensemble du territoire de la ville. »

« Les **principaux défis** en matière d’équipements culturels, tels qu’ils sont présentés dans le Plan d’action 2007- 2017 de Montréal, Métropole culturelle, **sont le financement** des équipements et du développement culturel, l’amélioration des lieux destinés à la création, à la production et à la diffusion (y compris leur augmentation en nombre) ainsi que l’accessibilité et l’enrichissement de la qualité culturelle du cadre de vie.

Aussi ambitieuses que puissent être les intentions du schéma, les moyens proposés pour faire échec au problème de sous-financement sont plutôt timides. À titre d'exemple pour l'orientation « *Soutenir la réhabilitation et la mise en valeur des terrains contaminés sur le territoire* » de la section 3.1 on y propose de :

« *Faire des représentations auprès des gouvernements pour :*

- *Encourager le recours à l'approche de gestion des risques pour la réhabilitation de certains terrains contaminés et favoriser la réutilisation des sols faiblement contaminés dans les projets de réaménagement urbain ;*
- *Mettre en place des mécanismes de financement à frais partagés (gouvernements, municipalités et promoteurs) facilitant la réhabilitation des secteurs à transformer ou visés par une planification stratégique et dont les sols sont contaminés ;*
- *Bonifier et promouvoir le programme gouvernemental ClimatSol, destiné aux promoteurs de projets aux prises avec un problème de sols pollués.»*

Ailleurs, on y fait l'énumération d'intentions louables qui pourraient se révéler difficiles à atteindre :

« *Stimuler, notamment à l'aide de programmes financiers, la construction ou la rénovation de logements répondant aux besoins des familles avec enfants; »*

« *Stimuler, notamment à l'aide d'outils financiers et réglementaires, le maintien en bon état et l'amélioration des logements. »*

« *Revoir les véhicules financiers permettant de soutenir la modernisation des secteurs d'emploi présents sur le territoire de l'agglomération. »*

« *Mettre en place des mécanismes de financement à frais partagés (gouvernements, municipalités et promoteurs) facilitant la réhabilitation des secteurs à transformer ou visés par une planification stratégique et dont les sols sont contaminés »*

## Conclusion et recommandations

À la lumière de nos analyses, l'arrondissement de Montréal-Nord recommande à la Commission d'accueillir favorablement nos commentaires et suggestions et de modifier le projet de schéma en conséquence :

***Au niveau de la carte des grandes affectations du territoire*** (Carte 20-Grandes affectations du territoire, p. 96)

1. Corriger plusieurs anomalies (comme identifiées au plan en annexe A) quant aux limites des grandes affectations qui ne coïncident pas avec le découpage de l'occupation au sol effective et souhaité de l'arrondissement.
2. Retirer une partie du secteur industriel sud de la grande affectation « *Activités diversifiées* » pour l'inclure dans la grande affectation « *Industrie* », (comme illustré au plan en annexe B), afin de refléter la volonté de l'arrondissement de continuer à y autoriser l'« *Industrie de tout type* ».

**Ou**

2. Élargir la définition de la grande affectation « *Activités diversifiées* » de manière à autoriser la composante « *Industrie de tout type* » et le commerce lourd. En laissant aux plans d'urbanisme, le soin de préciser les zones pouvant accueillir des implantations résidentielles, sur la base d'une analyse de la compatibilité des usages, de l'intensité des nuisances générées par des sources fixes ou mobiles et de la nature du cadre bâti.

***Au niveau des dispositions relatives au stationnement*** (Section 4.1 du document complémentaire) :

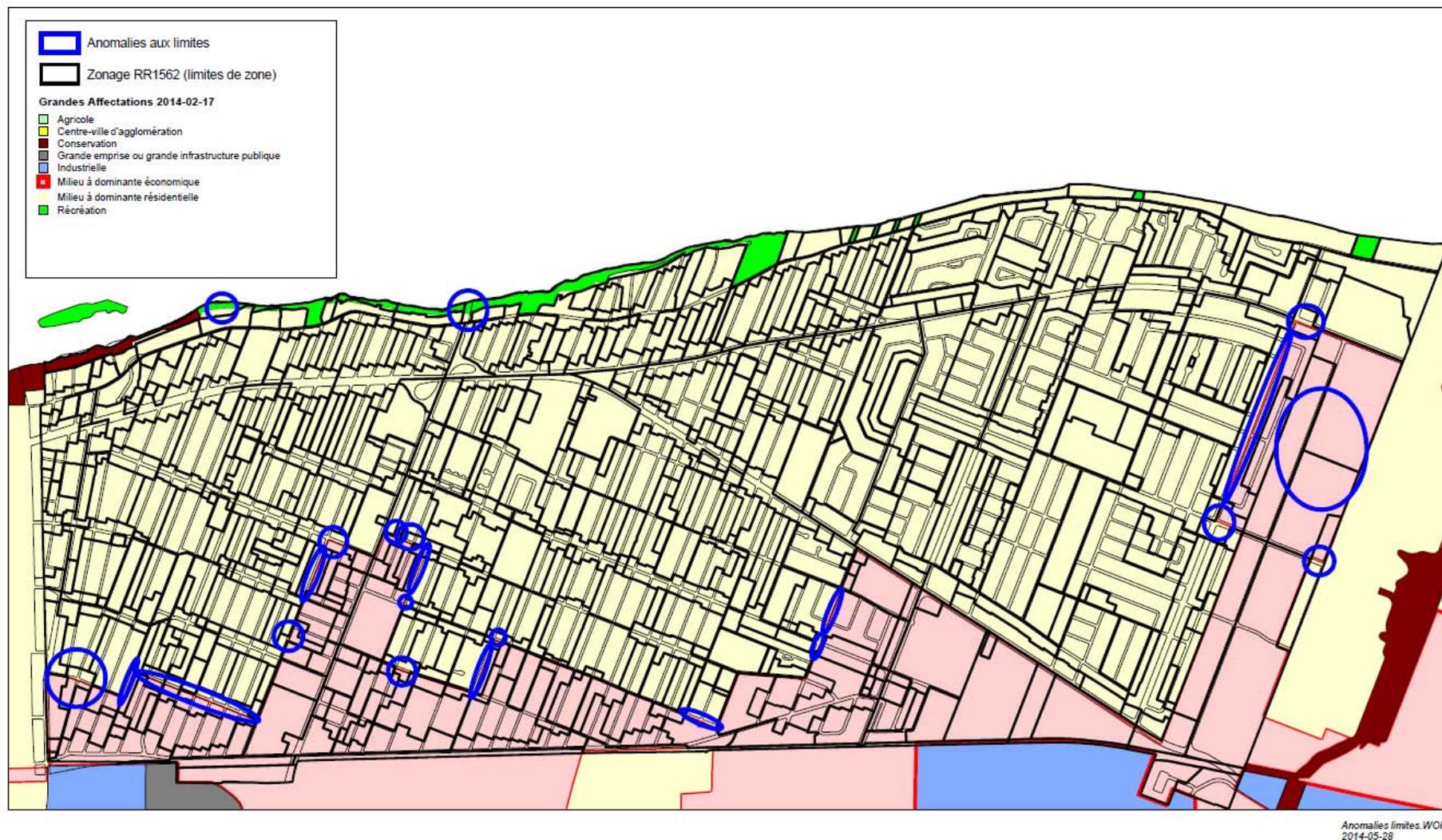
3. Ajouter la possibilité de régir la localisation des aires de stationnement en tenant compte des contraintes du milieu et de la forme urbaine, notamment en secteurs d'emplois et d'industries.

***Au niveau des risques anthropiques en lien avec le transport ferroviaire*** (Section 3.1, Le réseau ferroviaire)

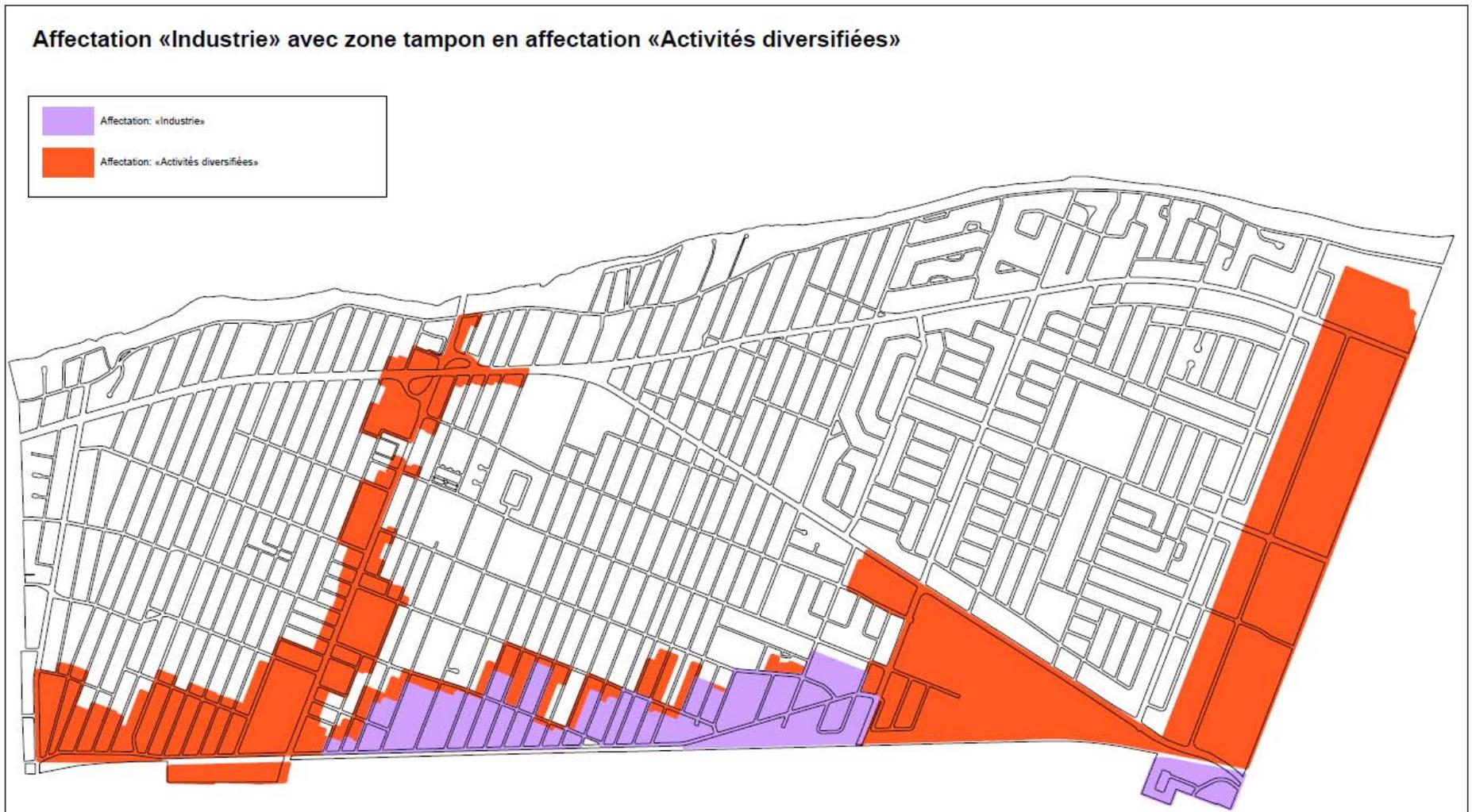
4. Pour l'atteinte des principales orientations du PMAD en matière d'aménagement, l'arrondissement considère qu'il y aurait lieu d'intégrer au schéma l'ensemble des « *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires, 2013* » de la Fédération canadienne des municipalités et de l'Association des chemins de fer du Canada.

***Au niveau des moyens d'agir*** (condition essentielle de succès)

5. Pour l'optimisation de l'occupation du territoire, l'intensification, la diversification, la transformation et la requalification de certains secteurs ciblés, il est impératif de prévoir à l'intérieur du plan d'action accompagnant le schéma, les **mesures financières nécessaires** à la mise en oeuvre de ce dernier.



**A la section 3.1 du schéma on précise :** « 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 section 3.1 du schéma on précise :

« 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. »

A