



3

L'AFFECTATION DU SOL ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION

Les grandes affectations du territoire

La densité d'occupation

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

L'affectation du territoire et la densité d'occupation traduisent, sur le plan normatif, les grandes orientations de l'aménagement du territoire de l'agglomération de Montréal.

VOIR LA CARTE 20 – GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Les grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal reflètent les intentions du schéma à l'égard de son développement futur en conférant une vocation particulière à ses différentes parties.

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 DESCRIPTION DES GRANDES AFFECTATIONS

Dominante résidentielle

L'agglomération de Montréal bénéficie d'une gamme variée de quartiers résidentiels. La grande affectation « Dominante résidentielle » désigne les zones qui participent à la création et à la mise en valeur de milieux de vie durables et complets sur le territoire.

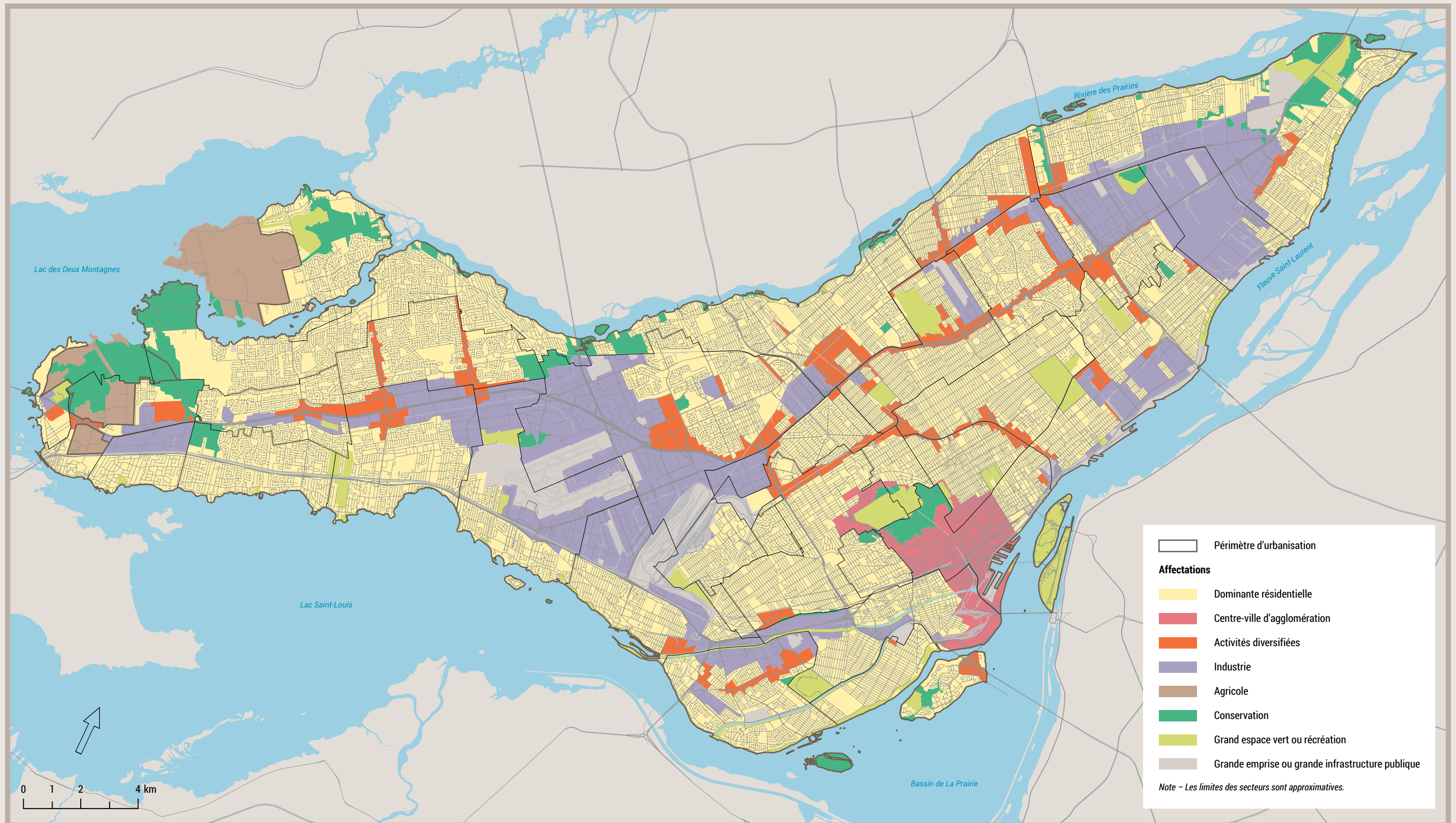
Centre-ville d'agglomération

Le centre-ville de Montréal est unique en son genre. La particularité et la diversité de ses activités en font l'un des centres-villes les plus animés et les plus diversifiés de l'Amérique du Nord. La grande affectation « Centre-ville d'agglomération » vise à renforcer le rayonnement de ce territoire névralgique sur le plan économique, commercial, culturel, institutionnel, récréotouristique et résidentiel. Le territoire de référence est basé sur le découpage proposé par le décret d'agglomération de 2005 (n° 1229-2005).

Activités diversifiées

Certains secteurs présentent une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines en raison de leur emplacement ou des activités qui s'y déroulent. La grande affectation du territoire « Activités diversifiées » consiste à préserver l'activité économique tout en permettant, quand les conditions le permettent, l'intégration d'un usage résidentiel à proximité du réseau de transport collectif. Les plans d'urbanisme pourront, à cet égard, préciser les zones pouvant accueillir des usages sensibles incluant de l'habitation, sur la base d'une analyse de la compatibilité des usages, de l'intensité des nuisances et des risques découlant de la présence de sources fixes ou mobiles et de la nature du cadre bâti.

Carte 20 – Grandes affectations du territoire



Industrie

L'agglomération de Montréal accueille une grande variété d'activités industrielles, aux formes et aux vocations multiples, autour des axes majeurs de transport routier. Avec la grande affectation « Industrie », le schéma vise à renforcer le tissu industriel montréalais dans les créneaux porteurs d'avenir, de même que dans ceux qui font sa notoriété.

Dans le cadre de leur activité, certains établissements peuvent générer des nuisances ou des risques pour le voisinage et constituer par le fait même des sources de contraintes anthropiques. Pour éviter le rapprochement d'usages incompatibles, l'habitation n'est pas autorisée dans les aires de cette grande affectation.

Agricole

L'agglomération possède une zone agricole d'une grande richesse sur le plan du patrimoine et de la biodiversité. La grande affectation « Agricole » vise à préserver l'intégrité de ce territoire par la mise en valeur de son potentiel agricole ainsi que par la protection des milieux naturels qui le composent.

Conservation

Le territoire de l'agglomération comprend des grands parcs, des parcs locaux ainsi que des aires protégées par des organismes non municipaux qui présentent des éléments d'intérêt écologique, paysager et patrimonial à préserver et à mettre en valeur. La grande affectation « Conservation » vise la protection des écosystèmes sensibles⁵⁹ et le rehaussement de la biodiversité, tout en permettant, pour la population, un accès qui favorise l'appréciation des paysages et du patrimoine naturel ainsi que la pratique d'activités récréatives à faible impact.

Grand espace vert ou récréation

L'agglomération de Montréal comporte également d'autres espaces verts publics, tels que des grands parcs, des parcs locaux et des lieux publics, qui sont des lieux de détente et de loisirs importants pour la population ou qui donnent un accès physique ou visuel aux rives, ce qui ajoute à la qualité de l'expérience paysagère. À cela s'ajoutent des espaces verts institutionnels ou privés comme les golfs, les grands cimetières, les complexes récréatifs ou touristiques qui sont des lieux de pratique d'activités récréatives et de loisirs d'importance. L'affectation « Grand espace vert ou récréation » vise à confirmer la vocation récréative de ces espaces, tout en prenant soin de préserver leur valeur paysagère et patrimoniale.

Grande emprise ou grande infrastructure publique

L'agglomération comporte un certain nombre d'installations extensives qui fournissent des services essentiels à la population et aux entreprises. En raison de la nature de leurs activités, certaines peuvent exiger des mesures d'aménagement particulières pour éviter des incompatibilités d'usages. Le schéma préconise d'utiliser cette grande affectation pour assurer une saine cohabitation des usages en déterminant les espaces réservés à de grandes emprises ou à de grandes infrastructures publiques sur son territoire.

59. Dans les habitats floristiques désignés en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* ainsi que dans les réserves naturelles établies en vertu de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*, les usages et activités devront être restreints à ceux autorisés par ces lois.

Les composantes suivantes sont permises dans toutes les grandes affectations du territoire :

- Conservation;
- Parc;
- Infrastructure publique autre que celles comprises dans la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique » ainsi qu'à l'exception d'une gare de triage ou d'une cour de voirie située en zone agricole permanente;
- Cimetière, sauf au sein de l'affectation agricole.

LA DÉFINITION DES COMPOSANTES

Agriculture et activité agricole

Activités agricoles ou agriculture telles que les définit la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (RLRQ, chapitre P-41.1, la « LPTAA ») et qui comprennent les grandes cultures (céréales, maïs, plantes fourragères, pommes de terre, autres), les cultures de fruits et de légumes, l'horticulture, l'acériculture ainsi que l'élevage.

Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité

Activités qui concernent le reboisement, l'entretien, l'abattage d'arbres affaiblis, morts ou endommagés par les intempéries, le feu, les insectes ravageurs ou les organismes pathogènes, le contrôle des espèces végétales envahissantes et nuisibles, le blocage de succession végétale, la plantation d'espèces végétales, la stabilisation des berges, la création d'habitats fauniques, l'installation de nichoirs, perchoirs et mangeoires, de même que des travaux d'urgence à des fins de sécurité publique.

Bureau

Bâtiment ou partie de bâtiment utilisé à des fins d'affaires.

Commerce

Établissement utilisé à des fins commerciales (vente au détail, vente en gros, entreposage) pouvant être complétées par une fonction de bureau. Les commerces qui génèrent des nuisances susceptibles d'affecter la qualité des milieux de vie et dont les activités sont incompatibles avec le milieu environnant appartiennent à l'affectation « Industrie ».

Conservation

Aire réservée à la protection et au rehaussement de la biodiversité ainsi qu'à la mise en valeur des patrimoines naturel et paysager. Se trouvent dans cette catégorie les parcs-nature, certains grands parcs (comme le parc du Mont-Royal) et parcs locaux, des terrains municipaux, de même que des aires protégées par un organisme non municipal.

Équipement récréatif, culturel ou institutionnel

Aire comportant des constructions ou des terrains qui sont réservés à des activités collectives, récréatives, culturelles ou institutionnelles et qui jouent un rôle important au sein de la population, que ce soit en matière d'enseignement, de soins de santé, de sport, de culture ou de tourisme.

Industrie

Ensemble d'entreprises et d'établissements exerçant une fonction économique, que ce soit la fabrication, la transformation, l'assemblage, la distribution ou la prestation de services aux entreprises.

L'industrie légère se distingue de l'industrie lourde par le fait qu'elle regroupe des activités générant peu de nuisances pour le voisinage (bruit, fumée, poussière, vapeur, gaz, radiation, odeur). Afin de préserver l'harmonie des activités urbaines sur le territoire, des balises d'aménagement sont fortement recommandées dans les secteurs qui accueillent des activités industrielles occasionnant d'importants désagréments aux biens et aux personnes.

Exemples d'usages industriels légers : vidéo et audio, accessoires pour vêtements, jouets, produits pharmaceutiques, produits électroniques, etc.

Exemples d'usages industriels lourds : aciérie, charbon, gypse, machinerie lourde, métaux, peinture, plastique, produits chimiques, ciment, etc.

Infrastructure publique

Terrains et bâtiments réservés à des fins de services publics. Ils comprennent, à titre non limitatif, les voies de chemin de fer (ferrées), les lignes de transport d'énergie, les gares de triage, les cours de voirie, les installations essentielles au fonctionnement du métro et les voies publiques de circulation.

Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive

Équipements récréatifs qui nécessitent des aménagements légers, et leurs bâtiments accessoires, utilisés pour les activités récréatives extensives, pratiquées généralement à l'extérieur. Les aménagements et équipements génèrent peu d'impacts sur le milieu environnant. Il s'agit notamment d'un chalet d'accueil ou d'un centre d'interprétation, d'un poste d'observation, d'un belvédère, d'un kiosque, d'une voie de promenade, d'une piste de randonnée pédestre ou cyclable, d'une aire de détente, d'une aire de jeu, d'une aire de pique-nique, d'un bâtiment de service et d'une cour d'entreposage pour les besoins d'entretien du site ainsi que d'un stationnement et de ses voies d'accès.

Installation, équipement ou aménagement de récréation intensive

Activités récréatives intensives pratiquées sur des espaces extérieurs nécessitant des aménagements importants ou à l'intérieur de bâtiments d'envergure. Ces aménagements et bâtiments nécessitent des modifications substantielles des sites, de la topographie et du couvert végétal. Il peut s'agir d'un golf, d'un terrain sportif, d'une piscine, d'un bassin, d'une plage, d'une marina, d'un terrain de jeu, etc.

Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature

Activités de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique et d'interprétation qui sont reliées à la nature et qui nécessitent des aménagements mineurs liés à l'accès aux espaces afin de permettre aux personnes d'observer et de faire découvrir le milieu environnant, de pratiquer des activités de recherche ou de prélever des échantillons de sol, d'eau, d'air, de flore ou de faune.

Tableau 2 – Les huit grandes affectations du territoire de l'agglomération de Montréal

Grandes affectations du territoire	Composantes autorisées
<p>Dominante résidentielle Aire à dominante résidentielle couvrant la majeure partie du territoire de l'agglomération montréalaise.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation • Commerce • Bureau • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel <p>Dans le respect de la cohérence des milieux et en assurant une saine cohabitation des usages, la réglementation reconnaît ponctuellement certaines occupations à caractère industriel présentes lors de l'adoption du schéma.</p>
<p>Centre-ville d'agglomération Aire mixte qui regroupe les grandes fonctions métropolitaines d'affaires et de finances, de services aux entreprises, de commerces, de culture et de récréotourisme, d'enseignement supérieur, de recherche, de savoir et de santé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Habitation • Commerce • Bureau • Industrie légère • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel <p>Le plan d'urbanisme pourra préciser les zones pouvant accueillir des implantations industrielles autres que légères dans le secteur du Havre.</p>
<p>Activités diversifiées Aire d'activités diversifiées, située généralement au carrefour ou le long d'infrastructures de transport, qui peut comporter une possibilité d'intensification et de diversification des activités urbaines, mais respectant les caractéristiques de son milieu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Commerce • Bureau • Industrie légère • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel • Habitation, si compatible avec les usages, les nuisances et le cadre bâti environnants
<p>Industrie Aire à vocation économique regroupant un ensemble d'établissements qui produisent des biens ou qui fournissent des services.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Industrie de tout type • Bureau • Commerce • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel • Composantes de la grande affectation « Grande emprise ou grande infrastructure publique »

Grandes affectations du territoire	Composantes autorisées
<p>Agricole Aire réservée à l'agriculture et aux activités agricoles au sens de la LPTAA, qui comprend la culture du sol et des végétaux, l'horticulture, l'acériculture ainsi que l'élevage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Agriculture et activités agricoles • Habitation unifamiliale conforme aux droits et privilèges précisés dans la LPTAA • Commerce ou industrie légère complémentaires à l'exploitation agricole, en vertu de la LPTAA • Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive, complémentaires à l'exploitation agricole • Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation qui est reliée à la nature
<p>Conservation Aire réservée à la protection, au rehaussement et à la mise en valeur de la biodiversité ainsi que du patrimoine naturel et paysager, située à l'intérieur du périmètre d'urbanisation ou en zone agricole permanente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de recherche, d'éducation, de prélèvement scientifique ou d'interprétation reliée à la nature • Installation, équipement ou aménagement de récréation extensive • Aménagement des milieux naturels visant la gestion écologique et l'amélioration de la biodiversité <p>En zone agricole permanente sont permises les activités agricoles au sens de la LPTAA.</p>
<p>Grand espace vert ou récréation Aire réservée aux autres grands espaces verts relevant de l'agglomération ainsi qu'aux espaces verts donnant un accès physique ou visuel aux rives, aux berges et aux îles, ainsi qu'aux grands cimetières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Installation, équipement ou aménagement de récréation intensive ou extensive • Équipement récréatif, culturel ou institutionnel • Commerce ou bureau complémentaires aux installations de récréation • Golf
<p>Grande emprise ou grande infrastructure publique Aire vouée aux activités de transport et aux équipements à l'usage des services publics pouvant générer des nuisances importantes pour le voisinage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure portuaire, ferroviaire ou aéroportuaire • Équipement ou infrastructure d'assainissement et de traitement des eaux • Équipement majeur de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination de matières résiduelles • Équipement majeur d'entreposage et d'élimination des neiges usées

LA ZONE AGRICOLE ET SES ACTIVITÉS

Une zone agricole aux caractéristiques bien distinctes

Située à la pointe ouest de l'île de Montréal et à l'ouest de l'île Bizard, la zone agricole permanente décrétée par le gouvernement du Québec s'étend sur 20 km², soit 4 % du territoire de l'agglomération. Des activités agricoles y sont toujours pratiquées, malgré l'occupation du territoire par plusieurs utilisations non agricoles telles que des golfs, des aires protégées et des résidences. Pour répondre aux orientations gouvernementales et aux objectifs métropolitains, il convient de maintenir la zone agricole dans ses limites actuelles et de mettre en valeur les activités agricoles qui s'y exercent.

Carte 21 – Localisation de la zone agricole permanente



En 2013, les terres cultivées représentaient 21 % de la zone agricole permanente, soit près de 410 hectares (ha). Une douzaine d'exploitants agricoles y concentraient leurs activités, principalement reliées à la culture des fruits et légumes et, dans une moindre mesure, aux grandes cultures céréalières. Seule la ferme expérimentale du Campus Macdonald de l'Université McGill pratiquait l'élevage d'animaux de façon importante, notamment des vaches laitières.

Plusieurs entités agricoles de Montréal, de Senneville et de Sainte-Anne-de-Bellevue poursuivent des missions éducatives et sociales. Les exploitants agricoles de l'agglomération de Montréal se distinguent également de ceux de la CMM par plusieurs aspects, notamment par des revenus inférieurs, par de plus petites superficies cultivées, par un taux de location des terres très élevé et par des valeurs foncières bien au-delà d'une valeur agricole raisonnable. De plus, la proportion des exploitations certifiées biologiques y est plus élevée.

Depuis le début des années 2010, nous observons le démarrage de nouvelles entreprises agricoles dans la zone agricole permanente. Par ailleurs, les terres facilement cultivables sont presque toutes exploitées. Il demeure une possibilité de remise en culture de certaines terres. En se basant sur les données de la CMM et sur ses propres inventaires de friches herbacées et arbustives, la Ville de Montréal évalue de façon préliminaire que 110 ha présentent un potentiel de remise en culture. Parmi ceux-ci, 76 ha se situent dans le parc agricole du Bois-de-la-Roche, à Senneville, une propriété de la Ville de Montréal faisant partie du réseau des grands parcs de l'agglomération. Ce potentiel agricole pourrait faire augmenter de 25 % les terres cultivées ou en pâturage sur le territoire de l'agglomération, ce qui permettrait de contribuer à atteindre l'objectif métropolitain d'augmenter de 6 % la superficie globale des terres cultivées du grand Montréal. D'autres espaces pourraient également être valorisés par des techniques liées à l'agroforesterie.

En 2013, la zone agricole comptait 285 habitations, majoritairement unifamiliales, pour environ 600 résidents. Plusieurs secteurs de la zone agricole sont reconnus pour la richesse de leur patrimoine architectural et leurs paysages. Ce contexte fait en sorte que les agriculteurs doivent adapter leurs pratiques (ex. : jours d'épandage), prévoir des aménagements supplémentaires (ex. : haies) et composer avec la présence de promeneurs et la proximité des résidents.

Conformément aux orientations gouvernementales et suivant les caractéristiques de la zone agricole, le schéma propose des dispositions concernant les distances séparatrices devant encadrer l'implantation ou l'augmentation d'unités d'élevage. En particulier, le schéma préconise de restreindre les élevages à forte charge d'odeur, notamment l'élevage de porcs, de renards et de visons.



Ferme écologique du parc-nature du Cap-Saint-Jacques



Ferme écologique du parc-nature du Cap-Saint-Jacques

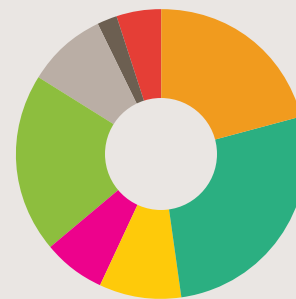


FIGURE 3 – OCCUPATION DE LA ZONE AGRICOLE PERMANENTE

Surfaces agricoles : 21 %

Surfaces non agricoles :

- Bois et friches arborescentes (27 %)
- Friches arbustives et herbacées (9 %)
- Milieus humides (7 %)
- Golfs (20 %)
- Résidences (9 %)
- Routes et autres occupations (2 %)
- Parcelle ayant un potentiel agricole (5 %)

DES SOLS ET UN CLIMAT PROPICES À L'AGRICULTURE

Les sols cultivés de la zone agricole de l'agglomération sont parmi les meilleurs sols agricoles du Québec. À certains endroits, la surabondance d'humidité pose tout de même des défis pour les agriculteurs. Ainsi, des travaux de drainage sont souvent nécessaires pour tirer profit du plein potentiel de ces terres. Au chapitre des conditions climatiques, la région de Montréal connaît le climat le plus chaud du Québec ainsi qu'une longue période sans gel, ce qui permet de présenter des primeurs sur le marché ou de récolter un maximum de fois par saison de culture, sur une même parcelle.

LA PRODUCTION DE MIEL EN MILIEU URBAIN

L'intérêt de la production de miel en milieu urbain tient au rôle des abeilles dans la pollinisation des plantes et des arbres fruitiers ainsi qu'à la possibilité de produire un miel à partir d'une variété considérable de pollens, dans un environnement où l'utilisation des pesticides est réduite⁶². Même si les abeilles sont généralement dociles, elles peuvent piquer. C'est pourquoi il convient de respecter certaines règles afin de ne pas créer des problèmes avec le voisinage. La *Loi sur la protection sanitaire des animaux* (RLRQ, chapitre P-42, article 11.13) édicte les critères de localisation des ruches. Il est également obligatoire d'enregistrer les ruches auprès du MAPAQ et d'y apposer visiblement le nom et l'adresse de leur propriétaire. Sur le territoire de Montréal, les règlements municipaux en vigueur permettent la possession de ruches en activité.

Les activités agricoles hors de la zone agricole

Moins de 10 exploitations agricoles, telles que les définit le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ)⁶⁰, pratiquaient en 2011 une forme ou une autre d'agriculture commerciale hors de la zone agricole désignée. Ces entreprises produisant hors sol (ex. : pépinières, serres, etc.) sont réparties aux quatre coins de l'agglomération et ont généralement des revenus plus élevés.

L'agriculture pratiquée en zone urbaine, appelée « agriculture urbaine », est une activité soutenue par un grand nombre d'intervenants à Montréal. Selon un sondage mené en 2013 par la Ville de Montréal, 40 % des ménages de l'agglomération feraient pousser des légumes, des fruits ou des fines herbes, généralement dans leur cour arrière. Des groupes de jardiniers s'occupent également d'environ 75 jardins collectifs, la plupart soutenus par la Ville de Montréal. Les arrondissements et les municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal offrent aux citoyens des jardinets à cultiver dans 104 jardins communautaires.

Enfin, l'apiculture se pratique sur le territoire, en particulier sur les terrains ou les bâtiments d'institutions, de commerces et d'organismes communautaires. Selon le Collectif de recherche en aménagement paysager et en agriculture urbaine durable (CRAPAUD), il y aurait plus de 200 ruchers en activité⁶¹. Cependant, d'après les données du MAPAQ, 10 ruches étaient enregistrées sur le territoire de Montréal en 2011.



Jardin communautaire

60. Le MAPAQ définit une « exploitation agricole » comme « une entreprise qui réunit en une même unité économique et comptable des capitaux et des facteurs élémentaires de production pour en tirer un produit agricole destiné à la vente ». Source : Règlement sur l'enregistrement des exploitations agricoles et sur le paiement des taxes foncières et des compensations.

61. Référence consultée le 2 avril 2014 : agriculturemontreal.com.

62. Le Règlement sur l'utilisation des pesticides R.V.M. 04-041 interdit l'utilisation des pesticides à l'extérieur des bâtiments sur le territoire de la Ville de Montréal.

ORIENTATION

Protéger et mettre en valeur la zone et les activités agricoles en misant sur la multifonctionnalité de l'agriculture

OBJECTIFS

- Maintenir la zone agricole dans ses limites actuelles et y favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles
- Augmenter la superficie des terres cultivées en zone agricole, en respectant les milieux naturels
- Assurer une cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles
- Soutenir l'agriculture urbaine

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de :

- Déterminer les affectations du sol compatibles avec l'objectif de favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles (voir la section 3.1, « Les grandes affectations du territoire »);
- Remettre en culture les terres du parc agricole du Bois-de-la-Roche, dans un aménagement soucieux des milieux naturels et des espèces à statut précaire qui s'y trouvent;
- Mettre en œuvre le *Plan de développement de la zone agricole* (PDZA), en collaboration avec la CMM, le MAPAQ et les autres partenaires concernés;
- Faire connaître la réglementation provinciale sur l'apiculture dans le but de faciliter la « cohabitation » des ruches avec les activités urbaines;
- Se doter d'outils réglementaires qui favorisent et encadrent le développement de l'agriculture urbaine, tout en évitant les effets négatifs de cette activité sur le voisinage.

LES CONTRAINTES ET LES NUISANCES**Contraintes naturelles à l'occupation du sol****Fortes pentes**

Les terrains escarpés où se trouvent de fortes pentes constituent des aires de contraintes géomorphologiques qui peuvent comporter des risques d'éboulements. Il est essentiel d'y gérer adéquatement les activités et les constructions afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Le schéma reconnaît la falaise Saint-Jacques comme un secteur de fortes pentes qui représente une contrainte naturelle.

MULTIFONCTIONNALITÉ DE L'AGRICULTURE

Selon le MAPAQ, la multifonctionnalité de l'agriculture est un concept qui met l'accent sur la contribution de l'agriculture, par ses diverses fonctions économiques, sociales et environnementales, à la qualité de vie des communautés. Elle invite à voir l'agriculture au-delà de sa fonction première de production. Ainsi, l'agriculture crée des paysages favorisant le dynamisme récréotouristique et participe au maintien des particularités du territoire. Certaines pratiques agricoles concourent également à protéger la biodiversité et à préserver le patrimoine.

UN PLAN D'ACTION POUR LA ZONE AGRICOLE

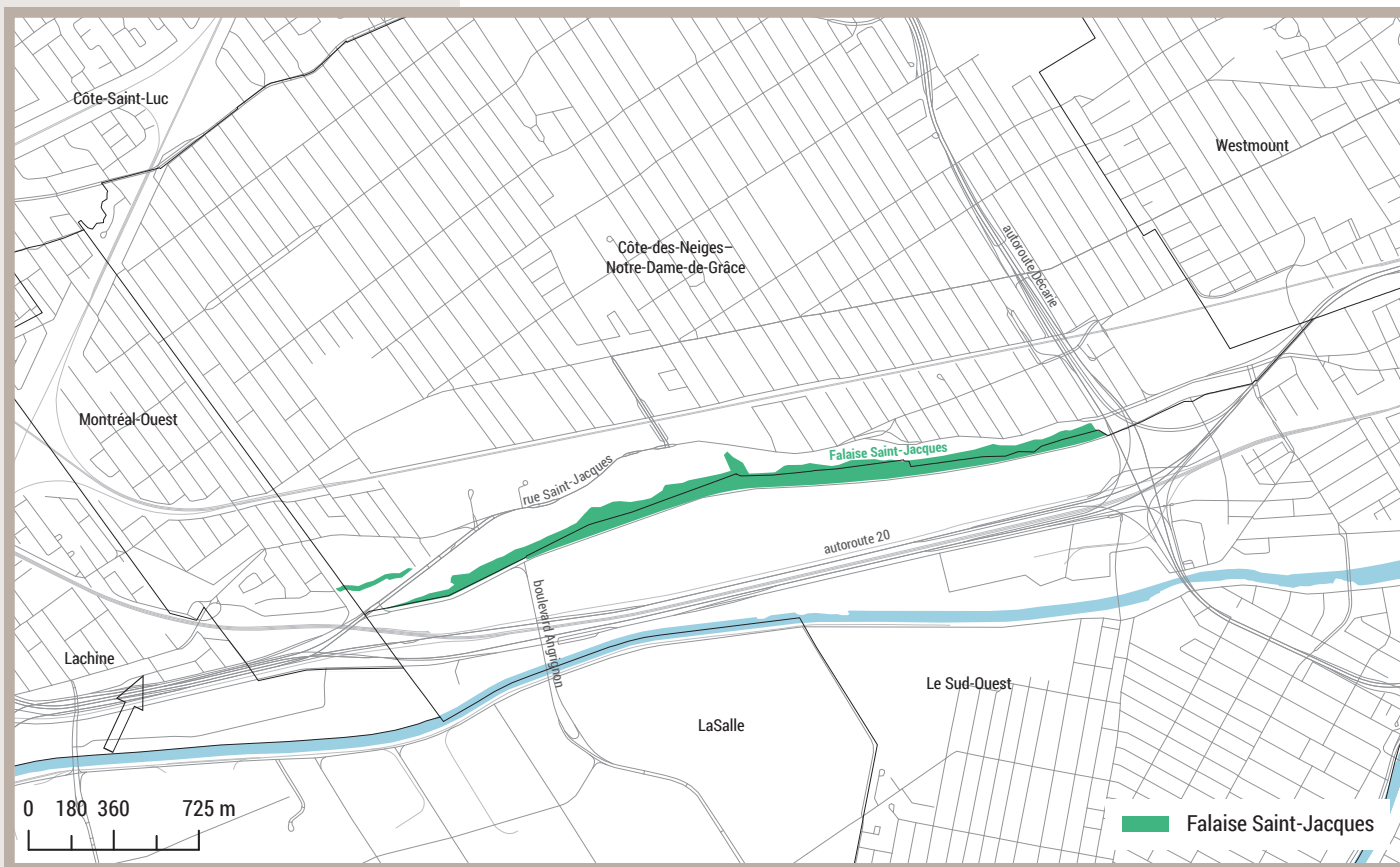
Un plan de développement de la zone agricole (PDZA) est en préparation. Ce document de planification, élaboré en concertation avec les acteurs concernés, vise à favoriser l'occupation dynamique du territoire agricole centré sur l'agriculture. Il vise également à mettre en valeur les activités agricoles et le plein potentiel agricole en stimulant des actions concrètes et en soutenant les initiatives locales. Le PDZA sera vraisemblablement adopté en 2015.



La falaise Saint-Jacques

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Carte 22 – Fortes pentes



ORIENTATION

Prévenir les risques que posent les secteurs de fortes pentes pour la sécurité des personnes et les dommages aux immeubles

OBJECTIFS

Dans les secteurs de fortes pentes:

- Empêcher le déversement de matières;
- Préserver l'intégrité des talus et le maintien du couvert végétal.

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Régir les constructions.

La protection des rives, du littoral et des plaines inondables

Le schéma antérieur avait déjà fait siennes les dispositions de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (PPRLPI), en vigueur en 2005, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC). Celles-ci sont reconduites au schéma et bonifiées par l'ajout des dernières modifications apportées par le décret 702-2014 du 16 juillet 2014, dans le but d'assurer la sécurité des personnes et des biens, de protéger la flore et la faune typiques de la plaine inondable, en tenant compte des caractéristiques biologiques de ces milieux, et d'y assurer l'écoulement naturel des eaux. De même, dans le but de protéger le milieu naturel riverain, les interventions menées à l'intérieur de la rive, sur une largeur de 10 ou 15 mètres des lacs et des cours d'eau définis dans le document complémentaire, font l'objet de restrictions.

Le schéma vise à assurer la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau, à en maintenir la qualité, voire à l'améliorer. Il faut également prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la préservation de leur caractère naturel. Pour assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu, il faut encadrer les interventions visant l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables. Il faut, enfin, promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possibles.

Les cours d'eau intérieurs sont indiqués à la carte 41 – Milieux humides classifiés et cours d'eau intérieurs, à l'annexe I. Ils ont été déterminés selon les définitions et les indications émises dans la PPRLPI du MDDELCC et en accord avec le guide d'analyse des projets d'intervention dans les écosystèmes aquatiques, humides et riverains de ce même ministère. Cette carte est intégrée au schéma à titre indicatif et doit faire l'objet de mises à jour périodiques.

La carte des zones à risques d'inondation du lac des Deux Montagnes est annexée au document complémentaire, de même que les cotes des zones inondables des autres plans d'eau, soit la rivière des Prairies, un tronçon de la rivière des Outaouais et une partie du lac des Deux Montagnes ainsi que le fleuve Saint-Laurent (tronçon lac Saint-Louis – Varennes et tronçon Varennes-Grondines). La carte 23 – Index des plaines inondables permet de trouver les plans et les études correspondant aux secteurs visés.



**Rive à dominance naturelle,
au lac Saint-Louis**

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

Carte 23 – Index des plaines inondables



ORIENTATION

Favoriser la protection des rives, du littoral et des plaines inondables

OBJECTIFS

- Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables, prévenir leur dégradation et promouvoir leur restauration
- Assurer la sécurité des personnes et des biens et protéger la flore et la faune typiques de la plaine inondable en tenant compte des caractéristiques biologiques de ce milieu
- Assurer l'écoulement naturel des eaux

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de:

- Élaborer une approche pour le suivi de l'état des rives et la sensibilisation des propriétaires riverains au maintien et à la restauration de la bande riveraine par l'utilisation de végétaux appropriés.

Contraintes anthropiques à l'occupation du sol

Les contraintes anthropiques, ou qui résultent de l'activité humaine, constituent un enjeu de plus en plus important en milieu urbain. Montréal n'y fait pas exception. Le schéma d'aménagement et de développement s'attarde aux éléments de contraintes

qui peuvent faire l'objet de mesures de prévention ou d'atténuation comme c'est le cas du réseau ferroviaire (voies ferrées principales et gares de triage), du réseau routier à fort débit (autoroutes, voies à débit important), des terrains contaminés, des sites de neiges usées ou de matières résiduelles, du réseau de transport d'énergie (électrique et d'hydrocarbures) et de certaines industries.

La pollution sonore et atmosphérique

Le bruit environnemental représente l'un des plus importants émetteurs de pollution en milieu urbain. Il provient de deux sources : les sites fixes (industrie, gare de triage, commerce, etc.) et les sources mobiles (réseaux routier et ferroviaire ainsi que transport aérien). Le niveau de perturbation sonore varie selon l'intensité et la nature du bruit (intermittent, continu, strident).

Le bruit peut avoir des effets négatifs sur la santé et le bien-être des personnes. Le ministère des Transports du Québec⁶³ (MTQ) établit qu'un niveau sonore extérieur de 55 dBA et moins sur une période de 24 heures est jugé acceptable pour des usages sensibles (habitation, équipement collectif et institutionnel). Pour la construction résidentielle dans des zones qui sont exposées au bruit routier ou ferroviaire, la Société d'hypothèques et de logement⁶⁴ (SCHL) établit des niveaux sonores maximaux ne devant pas excéder 55 dBA pour les aires de séjour extérieures et 40 dBA pour les aires intérieures⁶⁵.

La pollution atmosphérique constitue, elle aussi, un problème de santé publique de première importance. Les émissions de polluants dans l'atmosphère proviennent de diverses sources, certaines naturelles (pollens, bactéries, etc.), d'autres anthropiques (transport, industrie, chauffage au bois). Les émissions attribuables à l'activité humaine préoccupent plusieurs spécialistes en raison de la réduction marquée de la qualité de l'air dans les villes, surtout durant les épisodes de chaleur accablante.

Le transport (routier et hors route⁶⁶) constitue le principal vecteur d'émissions de GES à l'échelle de l'agglomération. En effet, le transport a rejeté quelque 5547 kilotonnes d'équivalent en dioxyde de carbone (kt éq. CO₂) dans l'air en 2009, ce qui représente 39 % de l'ensemble des émissions pour cette même année. À l'échelle de la CMM, le taux était de 44 % en 2006 (soit 11074 kt éq. CO₂).

Les impacts de la pollution atmosphérique sont assez bien documentés⁶⁸. L'exposition continue à des contaminants dans l'air, spécialement les particules fines, serait notamment associée à des problèmes respiratoires et pulmonaires, à des épisodes d'asthme ainsi qu'à une hausse de la fréquentation des urgences. (source : Smargassi et collab., 2006 ; US EPA, 2009)

63. Ministère des Transports, *Politique sur le bruit*, 1998.

64. SCHL, *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation*, 1981. Ce document n'a pas été actualisé depuis sa publication.

65. Toute construction se trouvant dans une zone dont les niveaux sonores se situent entre 55 dBA et 75 dBA devrait faire l'objet d'une insonorisation adéquate pour atteindre le niveau optimal. Au-delà de 75 dBA, la SCHL déconseille fortement la construction de logements.

66. Le transport routier comprend l'automobile, la motocyclette, le camion léger, le camion lourd et l'autobus. Le transport hors route regroupe le transport maritime, le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport terrestre hors route.

67. Selon les estimations disponibles, une telle réduction de 30 % représenterait une baisse de 4,5 mégatonnes (Mt) de GES d'ici 2020 par rapport aux émissions de 1990 qui étaient d'un peu plus de 15 Mt. Le dernier inventaire des émissions de GES disponible pour la collectivité montréalaise est celui de 2009 qui indique des émissions d'un peu plus de 14 Mt.

68. Un réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), composé de 13 stations d'échantillonnage, mesure les concentrations des principaux polluants dans l'air, à l'échelle de l'agglomération de Montréal.

LA CIBLE DE RÉDUCTION DES GES

Le Plan d'urbanisme de 2004, le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 et le Plan de réduction des émissions de gaz à effets de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020 font état de la nécessité de réduire les émissions de GES qui provoquent les changements climatiques. Plus précisément, la collectivité montréalaise s'est engagée à réduire de 30 % (par rapport à 1990) les émissions de GES d'ici 2020⁶⁷. La cible de réduction des émissions de GES pour l'ensemble du Québec a été fixée à 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020, ce qui est une cible ambi-teuse, mais comparable à celle des pays de l'Union européenne.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

LES DÉPLACEMENTS AUX HEURES DE POINTE

D'après les résultats de l'enquête *Origine-Destination 2008*, sur les 2 213 000 déplacements recensés en période de pointe du matin (de 6 h à 9 h) dans la région de Montréal, 1 974 000, soit 89 %, s'effectuent avec un mode de transport motorisé (automobile, autobus). L'automobile demeure encore le moyen de transport de prédilection, même si d'importants gains ont été faits en transport collectif, particulièrement sur l'île de Montréal. En effet, l'agglomération est le territoire de la région montréalaise où la plus forte proportion des déplacements en pointe du matin est effectuée en transport collectif (31,6 %) et transports actifs (15,4 %), soit un total de 47 % de tous les déplacements des résidents de l'agglomération.



Transport de marchandises par train

Le réseau routier

Le réseau routier constitue une importante contrainte à l'occupation du sol, en raison des nuisances qu'il génère sur le milieu environnant. Le schéma identifie, à cet effet, les autoroutes ou les voies rapides et les voies à débit important comme des sources de pollution (de l'air, par le bruit, par la vibration) pouvant détériorer le climat sonore et la qualité de l'air dans certaines parties du territoire de l'agglomération de Montréal.

VOIR LA CARTE 24 – RÉSEAUX FERROVIAIRE ET ROUTIER À FORT DÉBIT

De plus, compte tenu de l'amplification des problèmes liés à la congestion routière dans un contexte d'interventions majeures sur le réseau routier et des conséquences économiques et environnementales que ceux-ci entraînent, le déplacement des personnes sur le territoire de Montréal doit reposer davantage sur l'utilisation des transports collectif et actif.

Le transport de marchandises constitue, lui aussi, un acteur de première importance sur le réseau routier. Il est estimé qu'à l'échelle du Québec, la moitié du tonnage de marchandises transite par route.

Le réseau ferroviaire

Le transport ferroviaire est une activité névralgique de l'économie de la région et du Québec. L'île de Montréal possède un réseau ferroviaire très étendu qui s'articule autour de 10 gares de triage, la plupart concentrées dans l'ouest et le centre de l'île. Le réseau est géré en presque totalité par le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP), à l'exception du tronçon administré par le Port de Montréal (voir la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit).

À l'instar du réseau routier, le réseau ferroviaire traverse plusieurs quartiers densément peuplés et d'anciens secteurs industriels qui sont en processus de requalification urbaine ou voués à l'être dans les années à venir. Cette cohabitation en milieu urbain génère parfois des conflits d'usages qui peuvent compromettre la qualité de vie des populations riveraines et limiter le potentiel de développement de l'agglomération de Montréal.

Le bruit ferroviaire provient essentiellement du roulement des locomotives, de la friction des roues sur les rails et du sifflement des convois. Le passage d'un train génère aussi des vibrations dans le sol qui se propagent aux bâtiments avoisinants dont elles font vibrer les parois. Ces nuisances peuvent être plus marquées dans les gares de triage en raison des manœuvres de chargement, de déchargement et d'immobilisation des convois.

À cet effet, la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) ont publié en 2013 une nouvelle version d'un guide de référence⁶⁹ produit pour la première fois en 2004. Ce guide présente un certain nombre de mesures⁷⁰ visant à réduire les nuisances causées par le bruit et les vibrations pouvant être adaptées aux caractéristiques particulières du milieu environnant.

69. Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada, *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*, 2013.

70. Le document s'appuie sur des pratiques existantes au Canada.

Carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit



La zone aéroportuaire

L'aéroport international Montréal-Trudeau est le quatrième en importance au Canada en ce qui a trait à l'achalandage, avec un peu plus de 14 millions de passagers recensés en 2013 (CMM, 2014). L'aéroport constitue un pôle d'emploi majeur à l'échelle de la région et du Québec. Plus de 50 000 personnes occupent un emploi (direct ou indirect) dans les 250 entreprises réparties sur le site aéroportuaire.

S'il constitue un acteur économique de premier plan, l'aéroport Montréal-Trudeau génère néanmoins un certain nombre de contraintes à l'occupation du sol et à la gestion des nuisances, notamment le bruit. L'aéroport international a été construit à l'emplacement même d'un ancien hippodrome, à une époque où l'île était constitué en grande partie de terres agricoles. Depuis son entrée en fonction au début des années 1940, l'urbanisation s'est étendue progressivement, approchant du site aéroportuaire des fonctions économiques et résidentielles jadis inexistantes.

Transports Canada établit certaines règles auxquelles doivent se soumettre l'ensemble des aéroports canadiens. Aéroports de Montréal (ADM) est responsable de la gestion du climat sonore autour de l'aéroport montréalais, notamment par la réalisation de courbes de bruit et par le traitement des plaintes. Les cartes de bruit et les recommandations qui y sont associées dans le document *TP1247 – Aviation – Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* sont destinées principalement aux autorités provinciales et municipales à des fins de planification urbaine⁷¹.

Tout comme les autorités fédérales, le schéma préconise, à cet effet, de régir les constructions abritant un usage sensible dans une zone où l'indice NEF est supérieur à 25 (voir la carte 25 – Contraintes liées à l'aéroport).

En vertu de la *Loi sur l'aéronautique du Canada* (LRC [1985], ch. A-2), l'aéroport Montréal-Trudeau bénéficie aussi d'un règlement de zonage fédéral dont le but est de restreindre l'aménagement d'un terrain situé dans un rayon rapproché de la zone aéroportuaire pour des raisons de sécurité aérienne. Ce dernier impose, notamment, des limites de hauteur pour chacun des corridors aériens⁷² devant être respectées par les municipalités concernées. Au moment de la rédaction du schéma, la mise à jour de ce règlement de zonage était en cours. Transports Canada prévoit son entrée en vigueur en 2015.

LISTE DES USAGES SENSIBLES

Dans le schéma d'aménagement et de développement, un « usage sensible » renvoie à un emplacement occupé par un usage résidentiel ou un équipement collectif et institutionnel. Il peut s'agir d'une habitation, d'une bibliothèque, d'un centre d'hébergement et de soins de longue durée, d'un centre de protection de l'enfance et de la jeunesse, d'un centre de réadaptation, d'un centre de services de santé et de services sociaux, d'un centre hospitalier, d'une école, d'une garderie ou d'un établissement culturel tel qu'un lieu de culte et un couvent.

UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR LES ABORDS DES VOIES FERRÉES ET DES GARES DE TRIAGE

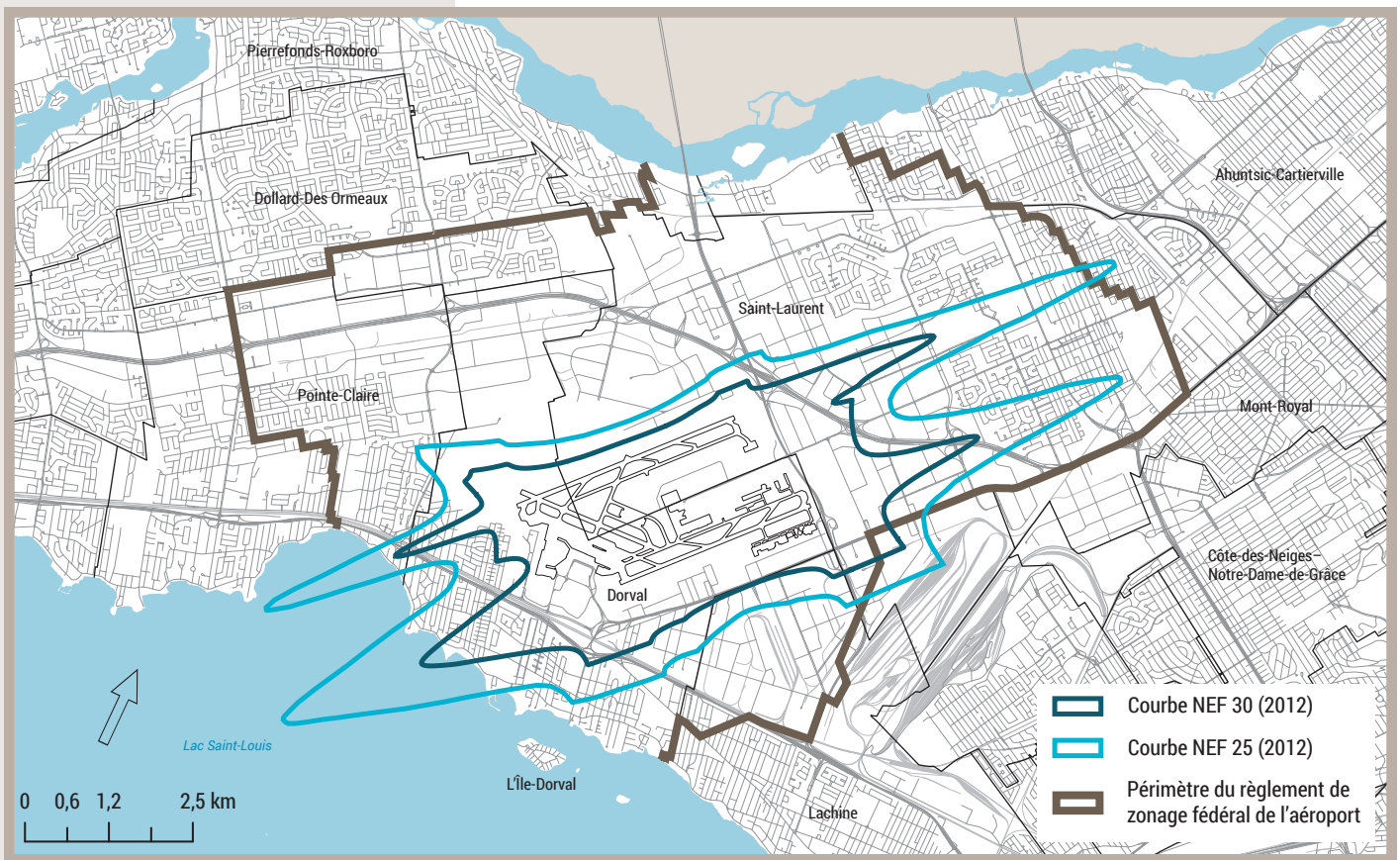
Le document préparé par la FCM et l'ACFC est un guide de référence qui propose des normes d'aménagement et de construction applicables aux nouvelles constructions dans l'optique de réduire les nuisances générées par les activités ferroviaires. Concernant les gares de triage, ces organisations recommandent une marge de recul de 300 mètres pour tout nouvel usage sensible. Cette marge est de 30 mètres pour une voie ferrée principale, calculée à partir de la ligne de propriété jusqu'à la paroi du bâtiment.

Pour atteindre un niveau sonore et de vibration satisfaisant, le document recommande la mise en place d'un certain nombre de dispositifs de correction en fonction des résultats d'analyse du milieu environnant. Ces mesures touchent autant l'aménagement des sites (bermes de terre, écrans acoustiques, végétalisation) que la conception architecturale (insonorisation, réduction des ouvertures).

71. Transports Canada procède à une étude technique des courbes de bruit sur demande de l'exploitant de l'aérodrome.

72. Certains immeubles se trouvant dans la zone de pénétration (qui dépassent donc les hauteurs permises) bénéficient d'une exemption ministérielle au cas par cas. Cette exemption est strictement réservée aux immeubles existant à l'entrée en vigueur du règlement. Les autres bâtiments, terrains et emprises de voies publiques doivent se conformer à la réglementation sous peine de pénalité.

Carte 25 – Contraintes liées à l'aéroport



ORIENTATION

Assurer la santé et la sécurité publique par une saine cohabitation entre les activités susceptibles de générer des nuisances et le milieu environnant

OBJECTIFS

- Minimiser les niveaux de bruit et de vibration de même que la pollution atmosphérique dans les quartiers
- Éviter que des sources de nuisances se rapprochent d'usages sensibles et, inversement, que des usages sensibles se construisent à proximité de sources de contraintes

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de :

- Déterminer tout segment du réseau routier autre que les autoroutes et les artères primaires et les voies à débit important qui exige des dispositions particulières en matière de dégagement ou de mise en place de mesures de mitigation préférentielles dans les outils d'urbanisme;
- Inciter les compagnies de transport à s'engager à limiter les nuisances générées par leurs activités (plan d'action);

- Faire des représentations, en collaboration avec le gouvernement du Québec, auprès du gouvernement fédéral et des entreprises de transport ferroviaire pour réduire les nuisances à la source;
- Réaliser, à l'intention des citoyens, des entrepreneurs et des établissements, un guide détaillant des moyens de traiter la pollution sonore et environnementale en milieu urbain.

Le transport de marchandises dangereuses et la sécurité ferroviaire

L'agglomération de Montréal dispose d'un vaste réseau d'infrastructures destinées au transport des marchandises qui est greffé au tissu urbain. On constate, depuis quelques années, une hausse du trafic de matières dangereuses à Montréal, tout comme à l'échelle du Canada. Cette situation soulève certaines préoccupations à l'égard de la santé, de la sécurité et du bien-être général de la population. C'est pourquoi le schéma s'appuie, notamment, sur les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires – Mai 2013*, élaborées par la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), pour encadrer le développement immobilier aux abords des gares de triage et des voies ferrées.

À titre de contrainte anthropique, la notion de « risque » diffère grandement de la notion de « nuisance »⁷³. Un risque en sécurité civile se définit comme un événement plus ou moins prévisible qui peut avoir des répercussions négatives, voire irréversibles, sur les personnes, les biens et l'environnement. Une nuisance réfère à une situation qui porte atteinte à la santé et au bien-être des personnes qui en subissent les inconvénients.

La gestion des risques associés au transport des marchandises dangereuses implique la participation de tous les acteurs concernés. Elle interpelle d'abord les gouvernements supérieurs et les différents transporteurs : ceux-ci jouent un rôle prépondérant dans l'élaboration et l'application de normes de sécurité dictant le transport et la manutention de marchandises dangereuses. Les outils d'aménagement qui encadrent les usages à proximité des zones de contraintes anthropiques sont des instruments complémentaires et de portée limitée qui ne peuvent remplacer les responsabilités et les obligations des instances directement concernées par cette question.

Malgré l'évolution des connaissances sur les risques anthropiques, des mécanismes de suivi sont essentiels afin d'assurer la sécurité des personnes le long des axes de transport, particulièrement dans un contexte de diversification et d'intensification des activités urbaines. De la même manière, il importe de distinguer les secteurs urbanisés à proximité d'infrastructures de transport des secteurs vacants et en transformation présentant une capacité d'accueil de nouvelles constructions, puisque ces deux types de secteurs ne font pas face aux mêmes enjeux de sécurité. Le défi pour l'agglomération consiste donc à garantir un environnement sécuritaire dans les secteurs soumis à des risques découlant du transport de marchandises dangereuses.

OBJECTIFS

- Réduire les risques anthropiques par une gestion appropriée du transport de marchandises

73. Pour de plus amples informations sur les notions de risque et de nuisance, consulter les documents suivants : ministère des Affaires municipales du Québec, *Détermination des contraintes de nature anthropique*, Québec, MAM, 1994, 66 pages ; ministère de la Sécurité publique du Québec, *Concepts de base en sécurité civile*, Québec, MSP, 2008, 47 pages.



L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

L'EAU POTABLE SUR L'ÎLE DE MONTRÉAL

Montréal est une île dont l'identité est intimement liée à la présence de l'eau. Six usines de production d'eau potable et un imposant réseau d'aqueduc assurent l'approvisionnement en eau de la population. Les usines Atwater et Charles-J.-Des Bailleurs produisent la plus grande partie de l'eau en desservant les consommateurs du centre et de l'est de l'île. Les quatre usines qui alimentent l'ouest de l'île sont aussi connectées à des réservoirs du réseau de distribution. À ces ouvrages s'ajoutent plusieurs postes de pompage pour maintenir une pression adéquate dans le réseau ainsi que des postes de chloration pour assurer la qualité de l'eau dans l'ensemble du réseau. Il reste quelques secteurs de l'extrémité ouest de l'agglomération qui ne sont pas desservis par le réseau d'aqueduc municipal.

- Réduire les risques d'accident impliquant des marchandises dangereuses ainsi que leurs conséquences potentielles sur les personnes et les biens, en bordure des installations ferroviaires
- Encadrer le développement des activités urbaines aux abords du réseau ferroviaire

INTERVENTIONS

Le schéma propose de :

- Encadrer le développement immobilier aux abords du réseau ferroviaire, en conformité avec les *Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires – Mai 2013*, élaborées par la FCM et l'ACFC. Conséquemment, procéder à la détermination des secteurs non construits ou en transformation qui présentent des risques d'accident reliés au transport des matières dangereuses⁷⁴.
- Faire des représentations auprès des gouvernements et des transporteurs afin d'assurer, en matière de transport de marchandises dangereuses :
 - Une exploitation sécuritaire des équipements et des installations ferroviaires par un resserrement de la réglementation;
 - Une capacité de réponse adéquate en cas d'accidents par la réalisation de plans d'intervention d'urgence;
 - Un suivi des systèmes de gestion de la sécurité des exploitants ferroviaires;
 - Une normalisation des politiques et des règlements en vigueur;
 - La mise en place d'une approche harmonisée et la formulation d'exigences minimales en matière de sécurité, en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal.

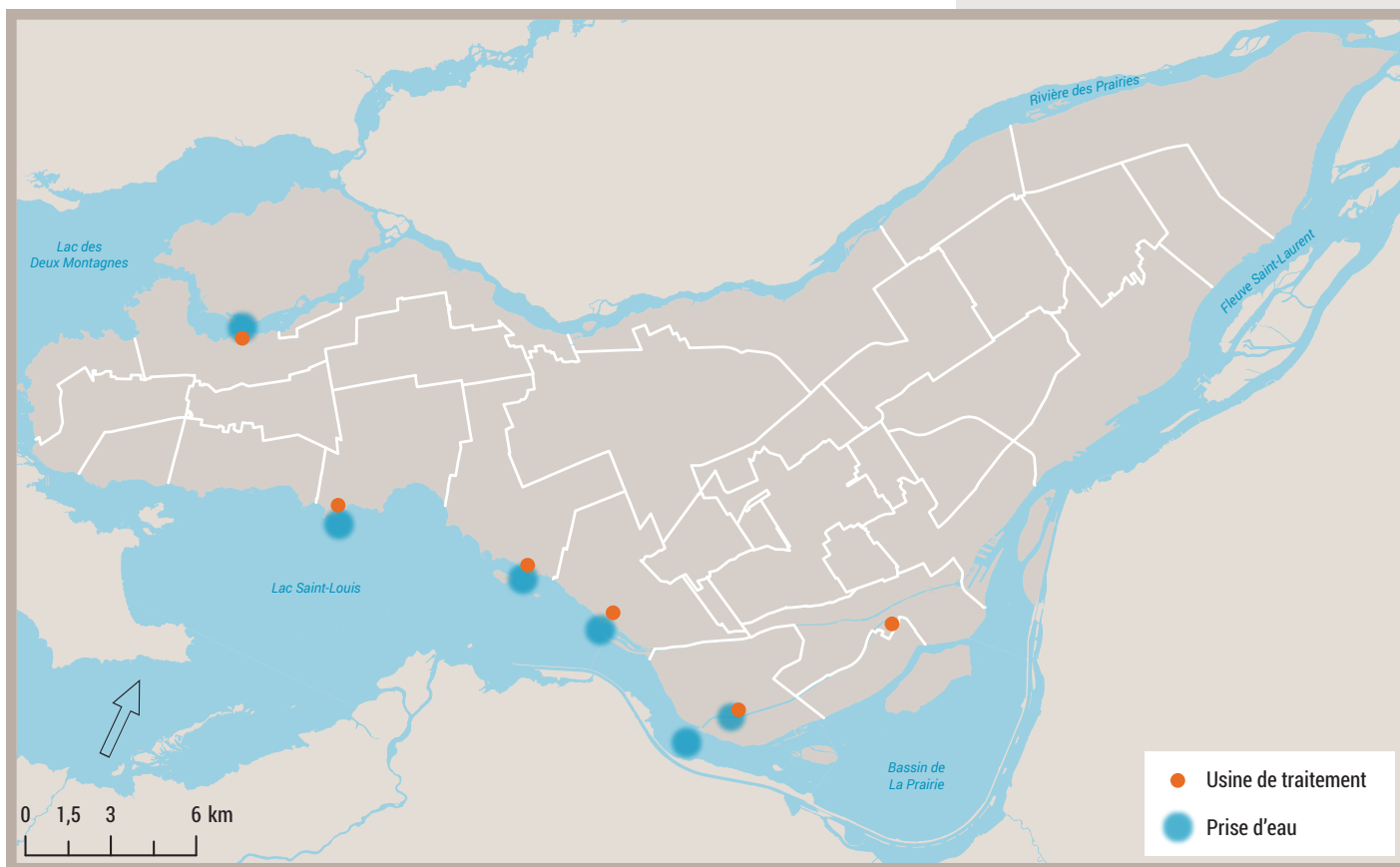
Les infrastructures de gestion de l'eau

Les bris et les fuites occasionnés par une certaine vétusté du réseau de distribution d'eau potable de l'agglomération, de même que l'importante consommation d'eau par les industries, les commerces et les institutions (ICI) expliquent que la production d'eau potable par personne demeure relativement élevée. Dans le but de réduire la production d'eau potable et de préserver la capacité d'offrir, en tout temps et à moindre coût, une eau de qualité aux citoyens, la *Stratégie montréalaise de l'eau 2011-2020* comprend plus de 160 actions qui visent notamment une mise à niveau des infrastructures de l'eau, un renouvellement accru du réseau ainsi qu'une gestion financière responsable. Au cœur de cette stratégie, le projet de régulation de la pression sur le réseau permettra de réduire les bris et les fuites et d'augmenter la durée de vie des conduites.

Afin de réaliser l'ensemble des mesures de la stratégie, les besoins en investissements étaient estimés en 2011 à près de 5 milliards de dollars sur 10 ans (eau potable et eaux usées). De plus, la *Stratégie québécoise d'économie d'eau potable* (SQEEP), élaborée par le MAMOT, a fixé un objectif de réduction de la production d'eau potable de 20 % par personne d'ici 2017, et une série de mesures a été mise en place pour y parvenir, notamment l'installation de compteurs dans les ICI, le dépistage systématique des fuites et l'adoption d'une réglementation sur les usages de l'eau. *Le Bilan de l'usage de l'eau potable 2013* indique que l'agglomération de Montréal est en voie d'atteindre cet objectif, avec une réduction de la production d'eau par personne de 19 % depuis 2001.

74. Cette intervention est inscrite au plan d'action pour une réalisation en 2015.

Carte 26 – Infrastructures de gestion de l'eau



ORIENTATION

Assurer un approvisionnement en eau potable de qualité

OBJECTIFS

- Préserver la capacité d'offrir une eau de qualité aux citoyens, en tout temps et à moindre coût
- Poursuivre la mise en œuvre de la *Stratégie montréalaise de l'eau*

Les neiges usées

La gestion du déneigement et de l'élimination des neiges usées est une responsabilité de compétence municipale, partagée avec les arrondissements dans le cas de la Ville de Montréal. L'implantation et l'exploitation d'un site d'élimination des neiges usées par une municipalité sont soumises à l'obtention d'un certificat d'autorisation du MDDELCC, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (RLRQ, chapitre Q-2, la «LQE»)⁷⁵.

75. Gouvernement du Québec, *Règlement sur les lieux d'élimination de neige*, RLRQ, chapitre Q-2, r. 31.

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE



Site de dépôt à neige

Depuis 1999, il est interdit de déverser les neiges usées directement dans les cours d'eau. Celles-ci doivent être éliminées sur des sites en milieu terrestre de manière à ce que l'eau de fonte ne contamine pas les eaux souterraines et ne soit pas rejetée au cours d'eau sans traitement. L'exploitation des sites d'élimination de neige doit être compatible avec la réglementation municipale en matière de zonage et de gestion des nuisances (bruit, esthétique, sécurité)⁷⁶.

Les municipalités de l'agglomération utilisent dans certains cas des « chutes à l'égout » qui permettent de profiter du réseau souterrain de collecte des eaux usées. La capacité d'utilisation de ce mode d'élimination est cependant limitée par le respect de certaines conditions de fonctionnement de la station d'épuration, notamment en ce qui a trait aux volumes rejetés et à la température de l'eau. Au cours des prochaines années, les municipalités de l'agglomération seront appelées à déterminer des sites d'élimination⁷⁷ pour répondre aux besoins de cette activité, dans un contexte où les terrains disponibles sont rares.

ORIENTATION

Exercer une saine gestion des neiges usées sur le territoire de l'agglomération

OBJECTIFS

- Assurer la capacité de déneigement requise pour un développement harmonieux du territoire
- Assurer une intégration cohérente des sites d'élimination des neiges usées actuels et projetés en milieu urbain
- Diminuer les impacts environnementaux et sociaux liés à la gestion des neiges usées

INTERVENTIONS

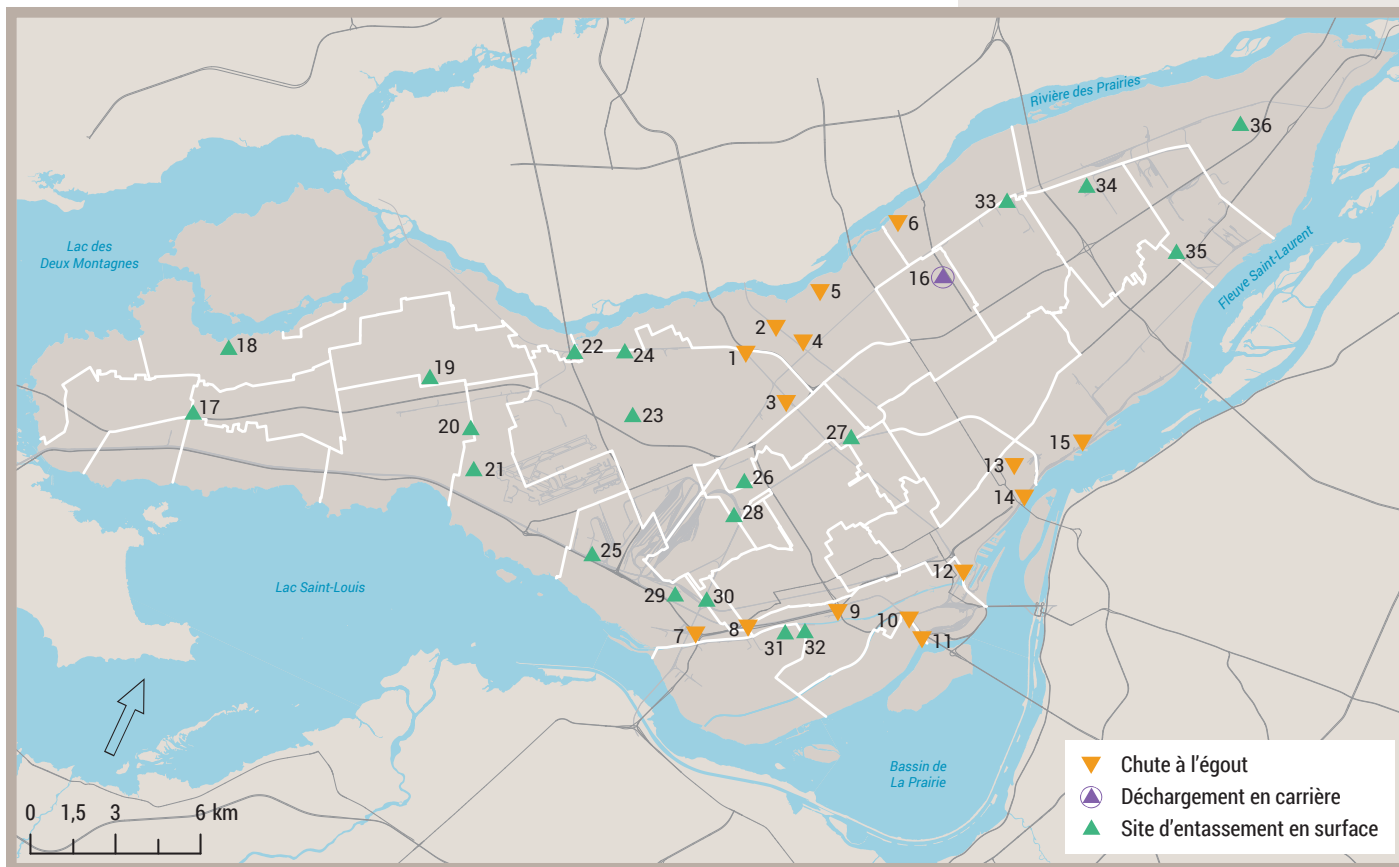
Le schéma propose de :

- Prévoir l'emplacement des sites d'élimination de neiges usées projetés;
- Définir les critères d'aménagement à respecter pour être conforme aux exigences gouvernementales en la matière;
- Déterminer les usages qui sont compatibles avec le pourtour des sites d'élimination des neiges usées actuels et à venir;
- Prévoir des mesures d'atténuation des nuisances à l'égard des usages sensibles;
- Prévoir en amont, dans le cadre des exercices de planification urbaine (nouveaux quartiers, secteurs à transformer ou à requalifier), les interventions nécessaires pour assurer la gestion adéquate des neiges usées et la planification de nouveaux sites, s'il y a lieu.

76. Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, *Guide d'aménagement des lieux d'élimination de neige et mise en œuvre du Règlement sur les lieux d'élimination de neige*, 1999.

77. Une proportion importante des neiges usées de Montréal est éliminée à la carrière de Saint-Michel (ancienne carrière Francon). Certains sites, comme celui de la carrière Lafarge à Montréal-Est, peuvent être exploités par une compagnie privée.

Carte 27 – Dépôts à neige



Portrait de 2014

CHUTES À L'ÉGOUT

- 1 Jules-Poitras 1 et 2
- 2 Poincaré
- 3 Stinson
- 4 Sauvé
- 5 Millen
- 6 Lausanne
- 7 Saint-Pierre 1
- 8 Anbar
- 9 Saint-Pierre 2
- 10 Butler
- 11 Verdun
- 12 Wellington
- 13 Iberville
- 14 Fullum
- 15 De La Salle

DÉCHARGEMENT EN CARRIÈRE

- 16 Carrière de Saint-Michel

SITES D'ENTASSEMENT EN SURFACE

- 17 Kirkland
- 18 Château-Pierrefonds
- 19 Dollard-Des Ormeaux
- 20 Pointe-Claire
- 21 Campbell
- 22 Autoroute 13
- 23 Thimens
- 24 Sartelon
- 25 46^e Avenue
- 26 Ville Mont-Royal 1
- 27 Ville Mont-Royal 2
- 28 Côte-Saint-Luc

- 29 Norman
- 30 Montréal-Ouest
- 31 Newman
- 32 Angrignon
- 33 Langelier
- 34 Ray-Lawson
- 35 Lafarge
- 36 Armand-Chaput

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

OBJECTIF : RÉCUPÉRER D'AVANTAGE

En 2009, le conseil d'agglomération a adopté son *Plan directeur de gestion des matières résiduelles* (PDGMR). Ce dernier propose, entre autres objectifs, d'augmenter à 80 % le taux de récupération des matières recyclables et organiques, des résidus domestiques dangereux (RDD), des résidus de construction, rénovation et démolition (CRD) résidentiels et des encombrants, d'ici 2019.

LES VOIES EMPRUNTÉES PAR LES DIFFÉRENTES MATIÈRES RÉSIDUELLES

Les matières organiques récupérées par les ménages de l'agglomération de Montréal sont envoyées à des centres de compostage situés à Lachute, à Bury et à Saint-Thomas-de-Joliette. Les matières organiques non récupérées sont expédiées dans des sites d'enfouissement (Sainte-Sophie, Saint-Thomas-de-Joliette, Lachute, Saint-Nicéphore et Lachenaie). Pour leur part, les diverses matières récupérées et détournées de l'enfouissement sont acheminées dans un réseau d'infrastructures dont certaines sont situées sur le territoire de l'agglomération, notamment les écocentres et le centre de tri des matières recyclables du Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM).

Les matières résiduelles

Selon la législation québécoise, les compétences en matière de gestion des matières résiduelles sur le territoire de l'agglomération se répartissent ainsi :

- Les arrondissements de Montréal et les municipalités reconstituées sont responsables de la collecte des matières résiduelles, puis de leur transport vers les sites de récupération ou d'élimination de l'agglomération ;
- Le conseil d'agglomération est responsable de la valorisation et de l'élimination des matières résiduelles, ainsi que de tout autre élément de leur gestion si elles sont dangereuses, de même que de l'élaboration et de l'adoption d'un plan directeur de gestion de ces matières résiduelles.

Un portrait de la gestion des matières résiduelles de l'agglomération de Montréal, effectué par la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal en 2012, indique que 37 % des 970 473 tonnes de matières générées sur le territoire ont été récupérées. Le reste des matières (612 887 tonnes ou 63 %) a dû être éliminé dans des sites d'enfouissement. Selon ce bilan, depuis 2008, la quantité de matières éliminées a chuté de 18 % grâce à la combinaison de trois facteurs, soit une réduction de plus de 7 % des matières générées, une augmentation de 15 % des matières recyclables collectées et une réduction de 55 % de l'enfouissement des résidus de construction résidentielle.

Cependant, de grands efforts restent à faire pour augmenter le taux de récupération des matières organiques.

Il est à noter que pour atteindre les objectifs fixés par le PDGMR, l'agglomération doit se doter de nouveaux équipements de traitement des matières organiques sur son territoire. Il est notamment prévu d'y implanter de nouveaux écocentres et de construire de nouvelles infrastructures de traitement des matières organiques, soit deux centres de compostage, deux usines de biométhanisation et un centre pilote de prétraitement des ordures ménagères. Le choix des sites doit respecter les lignes directrices du MDDELCC.

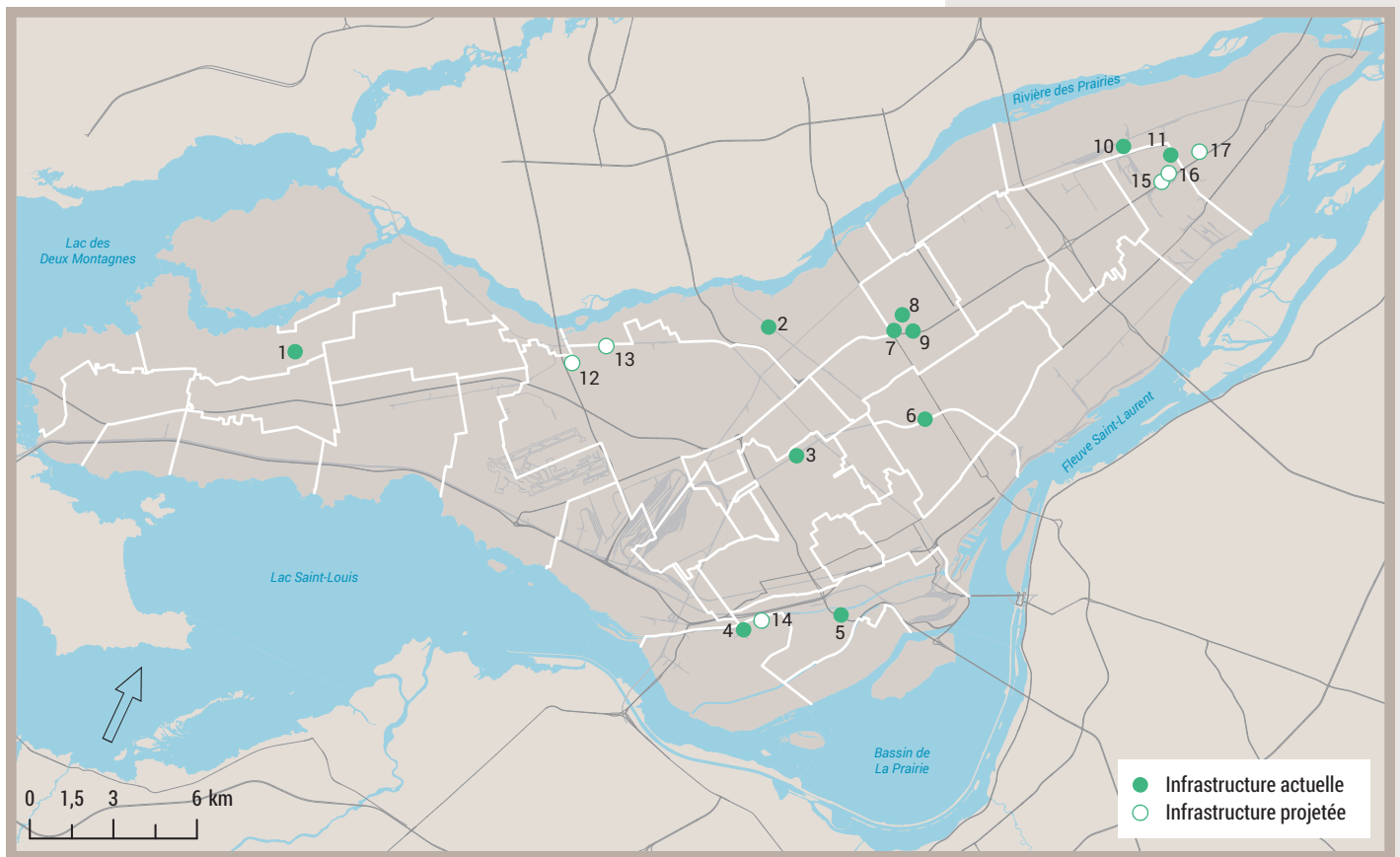


Collecte des matières résiduelles sur rue



Collecte sélective

Carte 28 – Matières résiduelles



Portrait de 2014

INFRASTRUCTURES ACTUELLES

- 1 Dépôt de matériaux secs de Pierrefonds
- 2 Écocentre Acadie
- 3 Écocentre Côte-des-Neiges
- 4 Écocentre LaSalle
- 5 Écocentre Eadie
- 6 Écocentre La Petite-Patrie
- 7 Centre de récupération et de tri des matières recyclables du CESH
- 8 Plateforme de compostage des résidus verts (CESM)
- 9 Écocentre Saint-Michel
- 10 Écocentre Rivière-des-Prairies
- 11 Poste de transbordement EBI

INFRASTRUCTURES PROJÉTÉES

- 12 Centre de compostage de Saint-Laurent
- 13 Écocentre Saint-Laurent
- 14 Centre de biométhanisation de LaSalle
- 15 Centre pilote de prétraitement des ordures ménagères de Montréal-Est
- 16 Centre de biométhanisation de Montréal-Est
- 17 Centre de compostage de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles

LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

UN ENCADREMENT STRICT

Conformément aux lois et politiques encadrant ce domaine, certains terrains contaminés doivent faire l'objet d'un plan de réhabilitation afin de pouvoir être mis en valeur⁷⁸. Suivant la section IV.2.1 de la LQE, les municipalités doivent maintenir à jour une liste des terrains contaminés situés sur leur territoire⁷⁹. De plus, suivant les articles 120 et 121 de la LAU, aucun permis de construction ou de lotissement ne peut être délivré pour un terrain inscrit sur cette liste et pour lequel le MDDELCC a approuvé un plan de réhabilitation, sans que la demande de permis soit accompagnée d'une attestation, délivrée par un expert, de la compatibilité du projet avec les dispositions du plan de réhabilitation de ce terrain.

LE PROGRAMME CLIMATSOL

Les municipalités bénéficient du programme *ClimatSol* depuis 2007. La Ville de Montréal et le MDDELCC ont signé à ce sujet un protocole d'entente devant prendre fin en 2015 et, pour certains projets prioritaires, en 2017. Ce programme prévoit, à l'intention des propriétaires qui souhaitent bâtir sur un terrain contaminé, un remboursement de 30 % à 70 % des coûts de réhabilitation si certaines exigences sont respectées⁸⁰. 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 ville⁸¹.

ORIENTATION

Assurer une gestion intégrée des matières résiduelles sur le territoire de l'agglomération

OBJECTIF

- Faciliter l'implantation des structures nécessaires pour augmenter le taux de récupération des matières recyclables et organiques, des résidus domestiques dangereux (RDD), des résidus de construction, rénovation et démolition (CRD) résidentiels et des encombrants d'ici 2019, tout en limitant les nuisances

INTERVENTIONS

Des mesures à cet effet sont prévues au document complémentaire.

De plus, le schéma propose de :

- Soutenir la mise en application des diverses mesures de réduction à la source, de récupération et de valorisation des matières résiduelles inscrites au PDGMR;
- Poursuivre activement la démarche d'implantation optimale des infrastructures de traitement des matières résiduelles au sein du périmètre d'urbanisation de l'agglomération;
- Explorer de nouvelles solutions technologiques et déterminer des sites potentiels de valorisation, dans une perspective d'autonomie régionale.

Les sites contaminés

L'existence de sols contaminés par des polluants organiques ou par des métaux lourds constitue une contrainte majeure à la mise en valeur d'un terrain. Quelques centaines de terrains contaminés ont été indiqués au fil des années dans l'agglomération de Montréal. La plupart sont localisés dans les plus vieilles parties de l'agglomération, dans des secteurs industriels ou commerciaux ou aux abords des corridors ferroviaires.

La réhabilitation des terrains contaminés est un enjeu d'importance, car le schéma encourage la consolidation du tissu urbain par la transformation et la requalification des terrains vacants et sous-utilisés.

La démarche de caractérisation des sites et d'obtention des autorisations pour procéder à la réhabilitation est souvent longue et ardue, surtout lorsqu'il faut procéder à des évaluations toxicologiques en vue d'une gestion des risques. Dans certaines situations, l'approche consistant à réhabiliter un terrain contaminé par une gestion des risques est avantageuse, puisqu'elle génère non seulement une économie de frais, mais également une réduction des impacts sur l'environnement en évitant le transport de matériaux sur de longues distances.

78. Seuls les terrains qui répondent à des critères précis sont assujettis aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

79. La liste des terrains contaminés de Montréal est établie par le Service du greffe, à la Ville de Montréal. Cette liste est disponible sur Internet, à l'adresse suivante : ville.montreal.qc.ca/terrains-contaminés.

80. Le programme est doté pour Montréal d'une enveloppe de 25 M\$ fournie par le gouvernement du Québec et administrée par la Ville. Une enveloppe de 15 M\$ a été attribuée à la Ville de Québec et une troisième de 20 M\$ est destinée à l'ensemble des autres municipalités du Québec, incluant les municipalités reconstituées de l'agglomération de Montréal.

81. Pensons notamment à une refonte du programme provincial ou à la création d'un programme municipal distinct.

Une autre option, pour réduire les impacts environnementaux et les coûts, consiste à déplacer à même un site ou de transférer localement d'un site à un autre (directement ou via une « banque de sols ») des volumes de sols peu contaminés qui n'entraînent pas de contraintes particulières compte tenu des usages et des aménagements prévus.

ORIENTATION

Soutenir la réhabilitation et la mise en valeur des terrains contaminés sur le territoire

OBJECTIFS

- Favoriser la bonification des mesures de remise en valeur des terrains contaminés et en retirer les retombées favorables au développement urbain
- Encourager la réhabilitation des sols contaminés dans une perspective de développement durable et de réduction des impacts sur les citoyens et l'environnement

INTERVENTIONS

Le schéma propose de :

- Poursuivre la caractérisation des sols contaminés sur l'île de manière à proposer des mesures visant à améliorer la qualité de l'environnement et à assurer la protection de la population;
- Soutenir la mise au point et l'utilisation des technologies de traitement des sols, en remplacement des techniques d'excavation et de déplacement hors site des matériaux;
- 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.

Le transport d'énergie

Les réseaux de transport d'énergie comprennent l'ensemble des corridors et des relais servant au transport de l'énergie électrique et d'hydrocarbures. Ces grands ensembles présentent des avantages indéniables pour le développement économique et urbain de l'agglomération de Montréal. Ils constituent néanmoins des contraintes à l'occupation du sol qu'il faut prendre en considération dans la planification et l'aménagement d'un milieu.

APPROCHE DE GESTION DES RISQUES

Cette approche permet de laisser des sols contaminés en place. Ainsi, les études toxicologiques sur l'environnement et sur la santé humaine permettent de réhabiliter un terrain en conservant sur le site des matériaux qui ne respectent pas les critères d'usage. Il s'agit alors d'implanter des mesures (par exemple, en isolant les sols par un recouvrement de matériaux propres ou en confinant les sols contaminés sous une surface imperméable) qui éliminent l'exposition des usagers à la contamination et qui réduisent à un niveau acceptable les impacts sur la faune, la flore et les eaux souterraines.

L'agglomération de Montréal est traversée par un réseau étendu de pipelines et d'équipements connexes servant à transporter d'importantes quantités d'hydrocarbures (gaz naturel, pétrole, produits pétroliers) vers les raffineries de l'est du Canada, dans le cas du pétrole, ainsi qu'au Québec et aux États-Unis, dans le cas du gaz naturel (voir la carte 29 – Transport d'hydrocarbures).

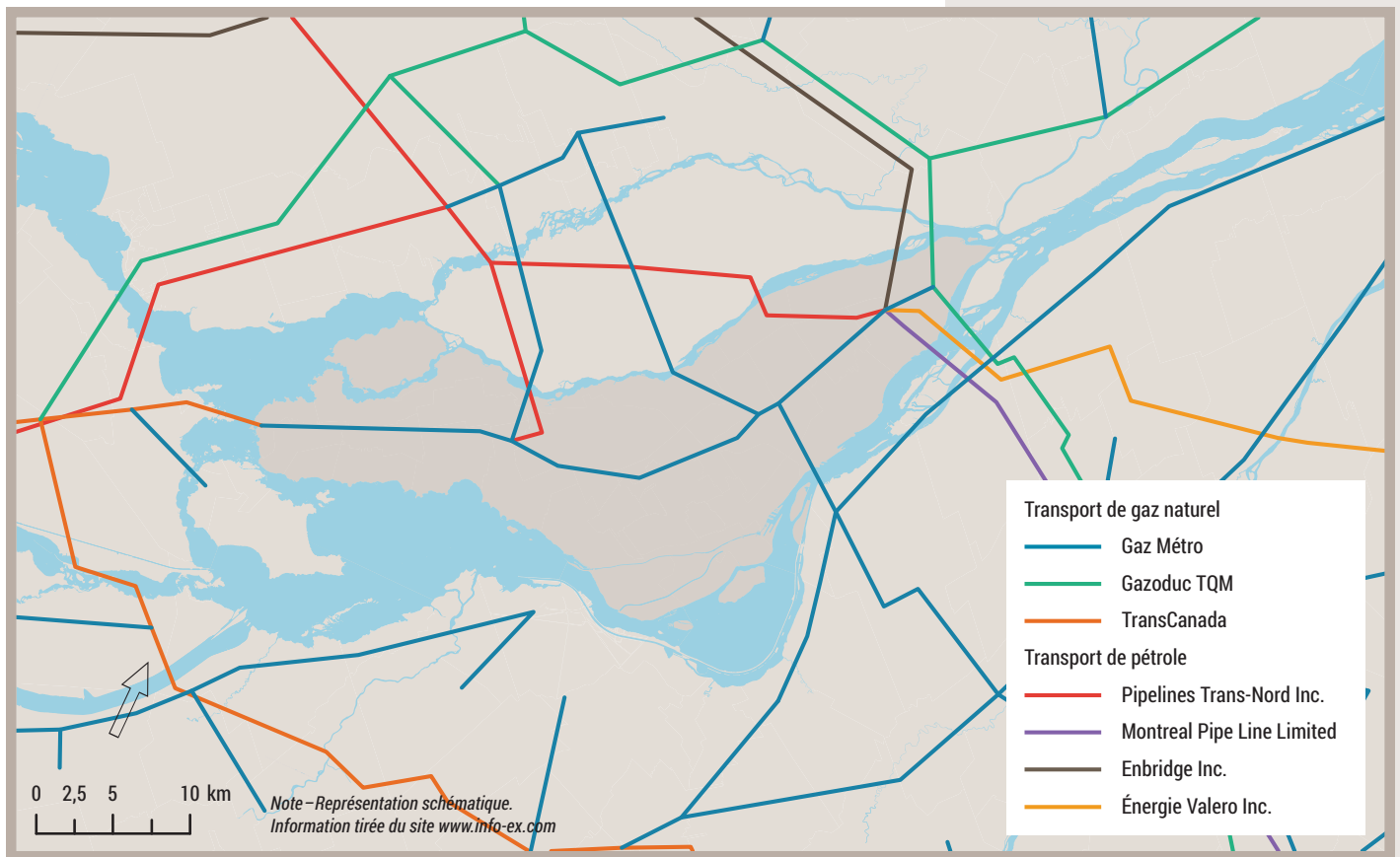
La Pipelines and Informed Planning Alliance (PIPA) a publié un guide en 2010 qui recommande de ne pas construire de bâtiments abritant un usage sensible à l'intérieur d'une distance de 660 à 1000 pieds (de 200 à 300 mètres) d'un pipeline pour des raisons de sécurité publique. Cette recommandation est reconnue par les partenaires de la PIPA comme une bonne pratique à intégrer dans la planification des projets urbains adjacents à des réseaux d'hydrocarbures⁸².

Les installations et les lignes de transport d'Hydro-Québec constituent, elles aussi, une composante de l'environnement urbain (voir la carte 30 – Transport d'énergie électrique). En effet, l'agglomération compte 34 postes de transformation électrique et 7271 km de lignes de distribution d'électricité, dont 3166 km sont aériennes et 4106 km, souterraines. La protection des lignes aériennes peut nuire au maintien de la canopée.

Il est à noter qu'Hydro-Québec n'autorise aucun bâtiment, aucune piscine ni aucun stationnement dans l'emprise d'une ligne aérienne de transport d'énergie électrique, qu'elle soit en activité ou hors tension. Certains usages plus extensifs peuvent cependant être tolérés, comme c'est le cas des activités de jardinage, de l'agriculture urbaine et de certains usages récréatifs (piste cyclable, sentier piétonnier). Dans tous les cas, une demande doit être soumise à Hydro-Québec à des fins d'analyse.

82. La PIPA est un organisme relevant du US Department of Transportation's Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA), Office of Pipeline Safety (OPS). Le guide de référence qu'il a publié en 2010 s'intitule *Partnering to Further Enhance Pipeline Safety In Communities Through Risk-Informed Land Use Planning: Final Report of Recommended Practices*.

Carte 29 – Transport d'hydrocarbures



Source: Comité des pipelines, info excavation, www.info-ex.com.

ORIENTATION

Assurer une intégration harmonieuse des réseaux électriques et de transport d'hydrocarbures en milieu urbain

OBJECTIFS

- Prévenir les conflits d'usages en favorisant une cohabitation et une intégration harmonieuses des réseaux de transport d'électricité en milieu urbain
- Éviter que de nouvelles installations de transport d'hydrocarbures par pipelines soient construites aux abords d'usages sensibles et, inversement, que des usages sensibles soient construits à proximité de nouvelles sources de contraintes
- Minimiser l'exposition de la population aux risques potentiels d'incidents industriels liés au transport d'hydrocarbures par pipelines
- Favoriser l'implantation des réseaux de transport d'énergie (électricité et hydrocarbures) aux endroits ayant le moins d'impacts sur l'environnement, le paysage, la santé et la sécurité publique
- Enfouir le réseau de distribution et ses équipements connexes, à l'occasion de projets de développement ou de réaménagement du domaine public

INTERVENTIONS

Des mesures sont prévues au document complémentaire.

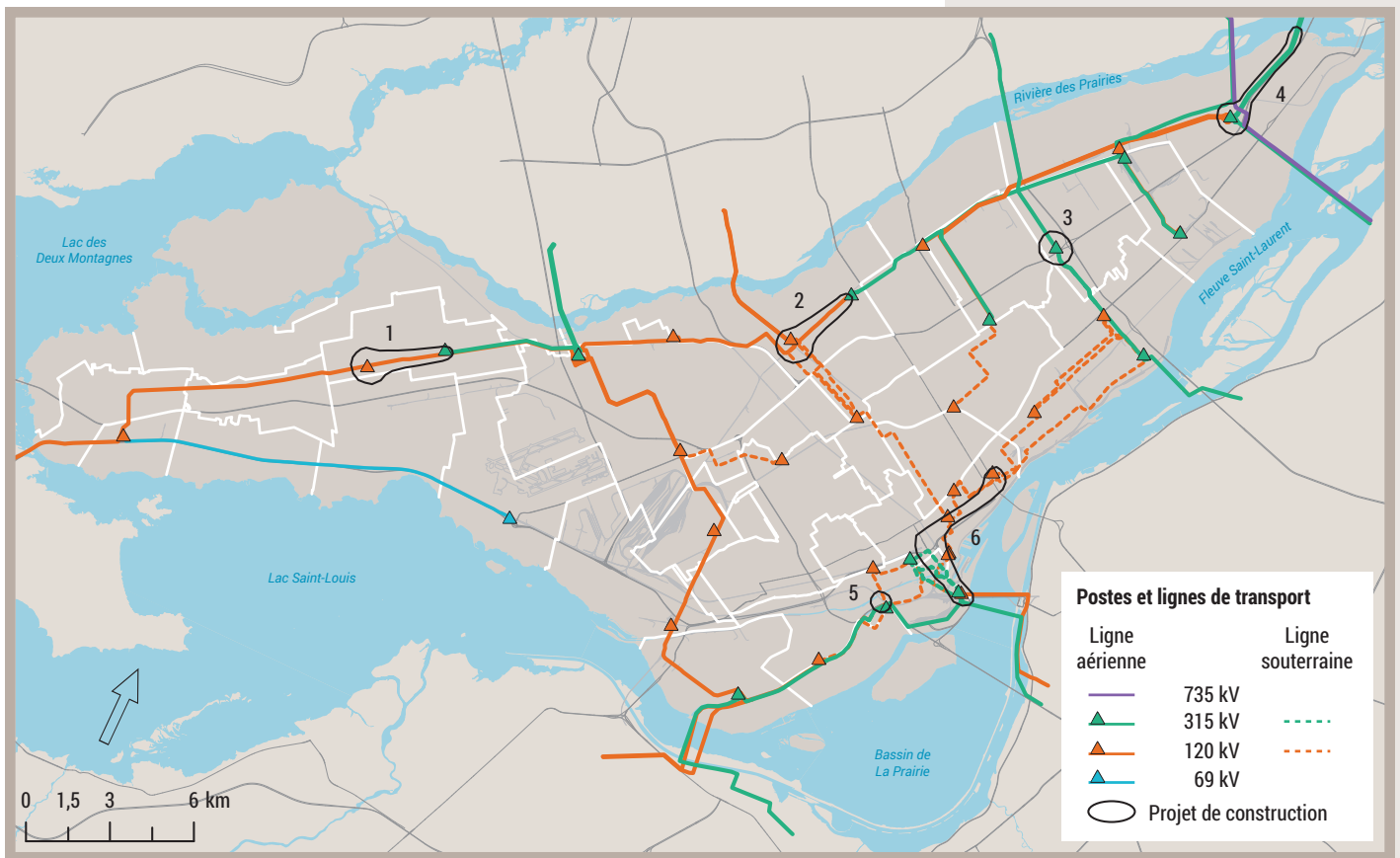
De plus, le schéma propose de :

- Faire des représentations auprès des compagnies de transport d'énergie électrique et d'hydrocarbures afin de :
 - Favoriser l'utilisation des servitudes et des emprises existantes de transport d'énergie électrique pour des usages de récréation, de jardinage et d'agriculture urbaine, tout en y rehaussant la biodiversité ;
 - Prévoir des mesures de mitigation pour limiter les impacts environnementaux des emprises des lignes de transport d'énergie électrique et des conduites d'hydrocarbures ;
 - Prévoir des mesures de reboisement respectant les exigences du MDDELCC pour compenser la perte d'une aire boisée, s'il y a lieu, lors de l'implantation d'un nouvel équipement ;
 - Étudier la possibilité d'enfourer certaines lignes de transport d'énergie électrique, notamment les lignes de distribution projetées et celles qui sont situées dans les milieux densément construits ou à densifier.



Lignes aériennes de transport d'énergie électrique

Carte 30 – Transport d'énergie électrique



Cohabitation avec certaines industries

En raison des substances qu'ils entreposent, manipulent ou transportent, certains établissements peuvent constituer des contraintes majeures à l'occupation du sol. À titre d'exemple, le territoire de l'agglomération de Montréal compte une quarantaine d'installations industrielles qui sont assujetties au Règlement sur les urgences environnementales (RUE) du gouvernement fédéral⁸³.

Le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM), par l'entremise du Centre de sécurité civile (CSC) et de la Direction des opérations et de la prévention, travaille conjointement avec divers partenaires pour améliorer l'état des connaissances quant aux risques industriels majeurs tout en assurant une meilleure coordination des interventions en cas de sinistre.

Le schéma recommande fortement que le SIM, les municipalités et les arrondissements échangent l'information relative aux établissements pouvant nécessiter la mise en place de procédures administratives ou de balises d'aménagement qui permettent d'assurer une cohabitation harmonieuse des usages sur le territoire ainsi que l'application de la *Loi sur la sécurité civile* (RLRQ, chapitre S-2.3).

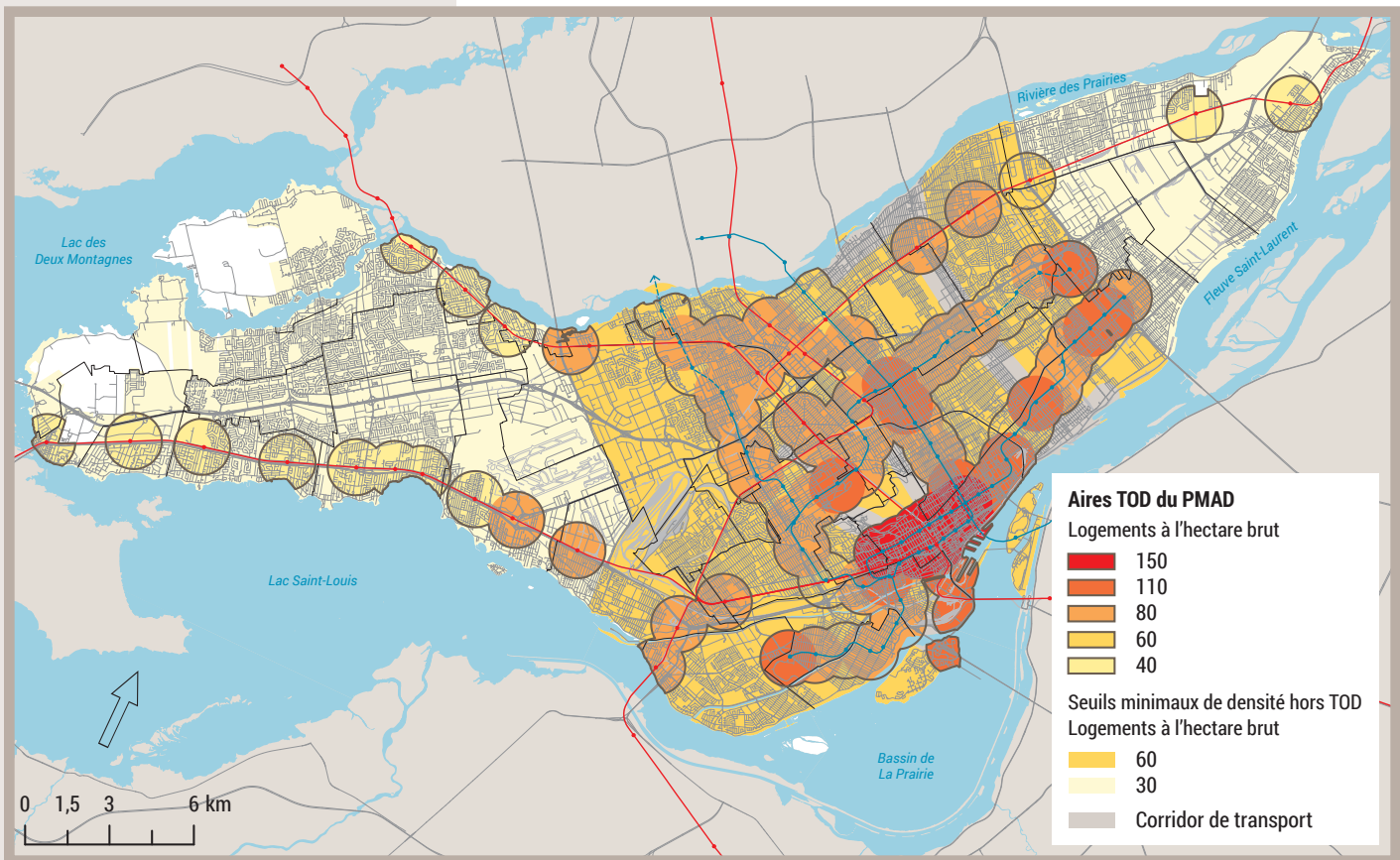
- 1 Poste Saint-Jean à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV (à l'étude)
- 2 Poste Fleury à 315-25 kV et ligne d'alimentation à 315 kV (à l'étude)
- 3 Poste Bélanger à 315-120-25 kV (en chantier)
- 4 Ligne à 735 kV de la Chamouchouane – Bout-de-l'Île (à l'étude) et agrandissement du poste du Bout-de-l'Île (en chantier)
- 5 Poste Saint-Patrick à 315-25 kV (à l'étude)
- 6 Reconstruction du poste De Lorimier à 315-25 kV et lignes souterraines à 315 kV (à l'étude)

83. Selon le règlement fédéral d'Environnement Canada (DORS/2003-307), tout établissement qui possède ou utilise des quantités de matières dangereuses égales ou supérieures aux seuils prescrits est tenu de divulguer la nature et la quantité des substances entreposées et d'élaborer un plan d'urgence visant à protéger les personnes et l'environnement. Certaines industries sont également tenues de mettre en place un système d'alerte à la population.

LA DENSITÉ D'OCCUPATION DU SOL

En matière de densité d'occupation du sol, le schéma d'aménagement et de développement prescrit, en conformité avec le PMAD, un seuil moyen de densité pour les principaux secteurs à construire ou à transformer de l'agglomération, lorsque la fonction résidentielle est autorisée. Rappelons que les secteurs à construire et à transformer couvrent respectivement environ 1000 ha et 2000 ha.

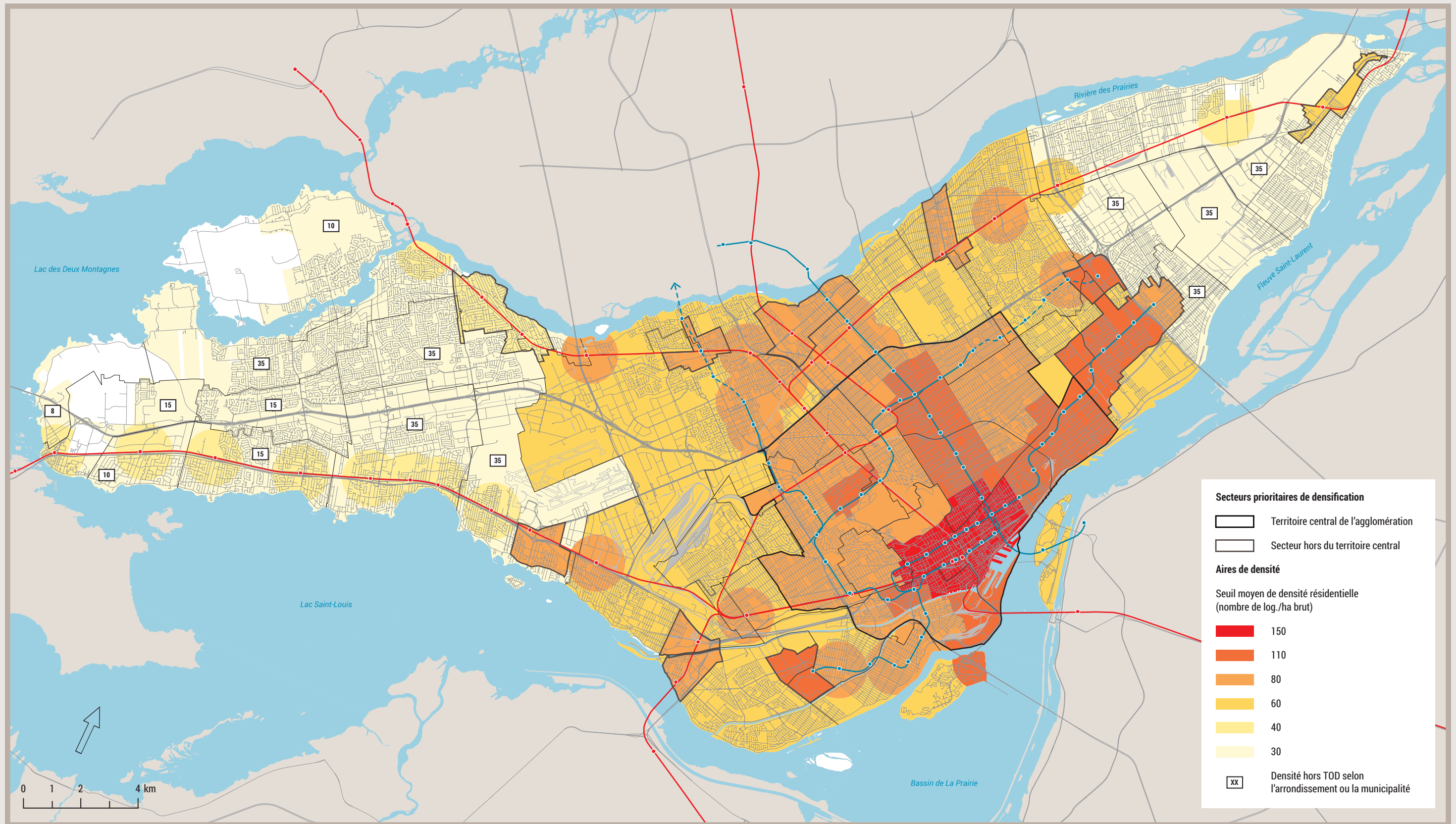
La densité prescrite par le PMAD est définie selon une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare brut. Sur le territoire de l'agglomération, les seuils de densité varient de 30 à 150 logements à l'hectare. La carte 31 illustre les demandes du PMAD portant sur la densité pour le territoire de l'agglomération.

Carte 31 – Aires TOD du PMAD**LES OBJECTIFS DE DENSIFICATION**

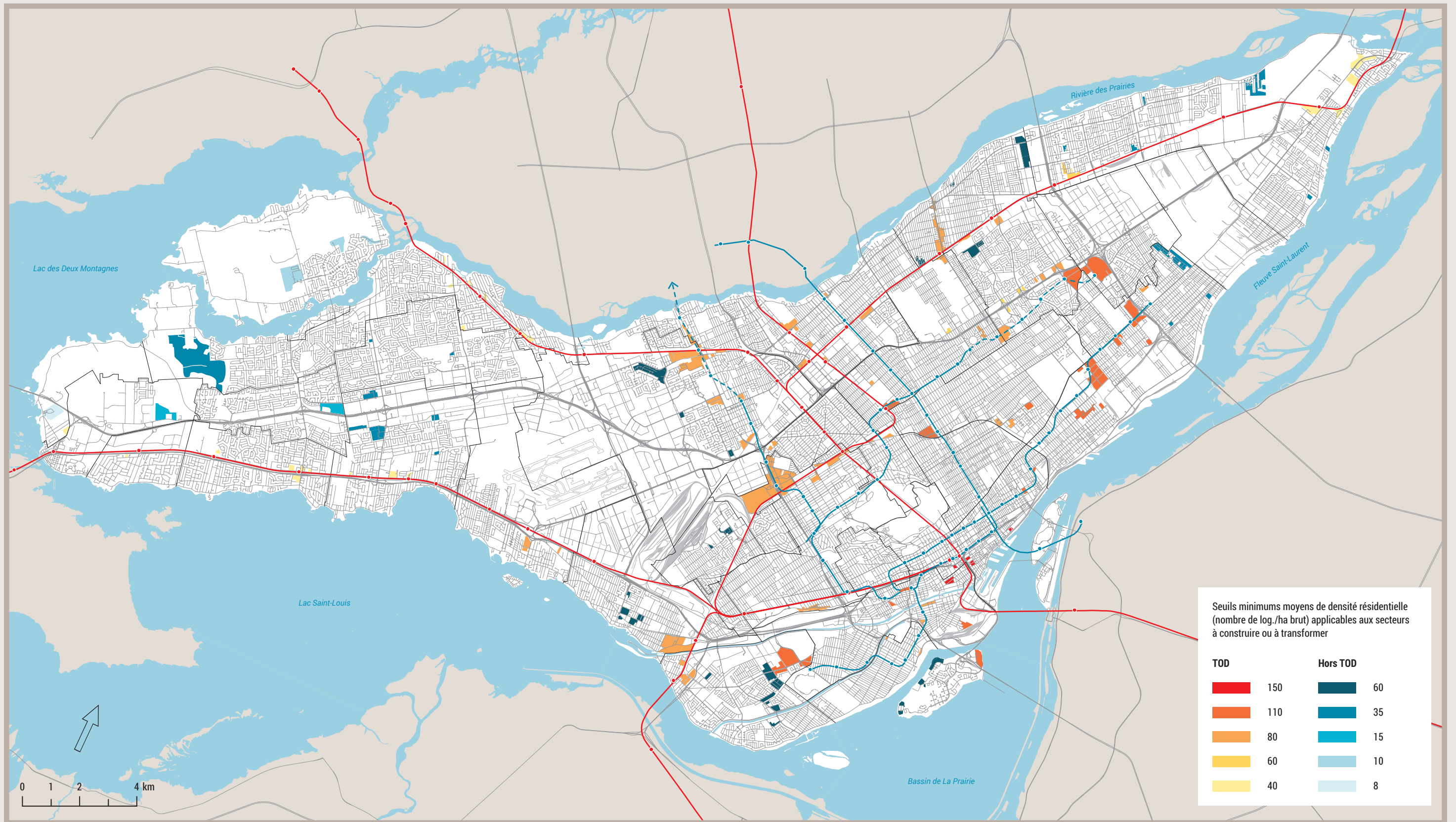
Le territoire se découpe en trois grands secteurs, pour lesquels les objectifs de densification, illustrés à la carte 32 – Modulation de la densité résidentielle, sont les suivants :

- Consolider la compacité urbaine du territoire central de l'agglomération ;
- Soutenir l'intensification et la diversification des activités urbaines dans les secteurs prioritaires, en périphérie du territoire central ;
- Raffermer l'urbanisation des extrémités de l'agglomération.

Carte 32 – Modulation de la densité résidentielle



Carte 33 – Densité résidentielle



Le schéma vise ainsi à favoriser la croissance résidentielle aux abords des stations de métro et des gares de train, conformément aux orientations gouvernementales ainsi qu'à l'objectif du PMAD d'orienter 40 % de la croissance des ménages vers les points d'accès au réseau de transport collectif.

Consolider la compacité urbaine du territoire central de l'agglomération

Le territoire central de l'agglomération se caractérise par la compacité du cadre bâti et la diversité des activités urbaines. Il comprend 55 points d'accès aux réseaux de métro et de trains de banlieue, dont les aires de rayonnement se chevauchent pour couvrir presque tout le territoire. La densité la plus élevée (150 logements à l'hectare) est prévue pour le centre-ville et sa périphérie. Des densités élevées (110 logements à l'hectare) s'étendent à partir du centre-ville vers les secteurs du Havre et de Bonaventure, de même que le long des axes du métro, vers l'est et vers le nord. Pour les autres parties du territoire central, une densité moyenne (80 logements à l'hectare) est indiquée.

En périphérie des points d'accès aux réseaux de métro et de trains de banlieue, le territoire central comprend plusieurs emplacements présentant des occasions de valorisation à des fins résidentielles, notamment le secteur de Griffintown ainsi que les abords de la gare Canora et des stations de métro Papineau, Frontenac, Outremont, Acadie, Namur et Rosemont.

Soutenir l'intensification et la diversification des activités urbaines dans des secteurs prioritaires, en périphérie du territoire central

Au-delà du territoire central de l'agglomération et à l'intérieur du territoire qui est délimité par les autoroutes 13 et 25, soit celui de la périphérie du territoire central, des densités de moyennes (80 logements à l'hectare) à fortes (110 logements à l'hectare) sont indiquées pour la plupart des points d'accès aux réseaux de métro et de trains de banlieue. Une densité moyenne (60 logements à l'hectare) est demandée pour les autres parties de ce territoire.

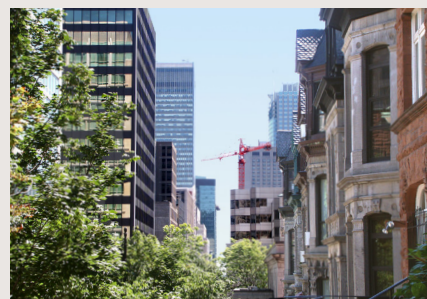
Sept secteurs se distinguent par leur capacité d'accueil à des fins résidentielles. Ces secteurs sont déterminés en raison d'une concentration de terrains à construire ou à transformer, de la présence d'activités commerciales ou industrielles ou encore d'une amorce d'intensification des activités urbaines à proximité d'une gare, d'une station de métro (existante ou projetée) ou du futur corridor du SRB Pie-IX. Ce sont, par exemple, les secteurs des Galeries d'Anjou et les abords du Carrefour Angrignon, le corridor de la rue Sherbrooke Est (stations de métro Honoré-Beaugrand, Radisson, Langelier, Cadillac et Assomption), où des densités fortes (110 logements à l'hectare) sont prévues, ainsi que les secteurs du Bois-Franc, d'Henri-Bourassa Ouest (Ahuntsic-Cartierville), de Pie-IX (Montréal-Nord) et de Lachine Est, où une densité moyenne de 80 logements à l'hectare est prescrite.

Raffermer l'urbanisation des extrémités de l'agglomération

Les densités indiquées pour les secteurs des extrémités de l'agglomération, soit les secteurs à l'est de l'autoroute 25 et à l'ouest de l'autoroute 13, visent à raffermir l'intensité du développement résidentiel afin de soutenir un niveau d'urbanisation favorisant l'utilisation du transport en commun. La densité de 30 logements à l'hectare prescrite par le PMAD a été répartie, pour chacun des secteurs, en fonction de la densité d'occupation actuelle et de la possibilité de mise en valeur à des fins résidentielles.



Plex en rangée à Verdun



Le centre-ville de Montréal, depuis la rue Stanley



Résidences situées dans un quartier central de Montréal



Place des Nations, quartier Bois-Franc



Maisons en rangée



Maisons jumelées

Trois secteurs présentent une possibilité d'intensification de l'activité résidentielle dont la mise en valeur est priorisée : dans l'Est, le secteur de la future gare de l'Est et dans l'Ouest, le secteur de Sunnybrooke-Pierrefonds et des abords de la gare Dorval. Hors des quelques aires entourant les accès aux gares existantes et projetées, le schéma indique une densité de 35 logements à l'hectare pour les secteurs de l'Est. Pour les secteurs de l'Ouest, la densité a été modulée selon les caractéristiques des milieux et varie de 8 à 35 logements à l'hectare.

LES SEUILS DE DENSITÉ

La carte 33 – Densité résidentielle traduit les objectifs et les grandes orientations de l'aménagement du territoire en matière de densité. Cette carte établit la modulation des densités résidentielles sur le territoire de l'agglomération et montre les secteurs à vocation résidentielle à construire ou à transformer, en tout ou en partie, auxquels ces densités s'appliquent, lorsque l'habitation est autorisée. La densité résidentielle prescrite correspond à une densité résidentielle minimum moyenne, exprimée en nombre de logements à l'hectare brut. Sur le territoire de l'agglomération, les densités varient de 8 à 150 logements à l'hectare.

Outre les secteurs illustrés à la carte 33, tous les secteurs de planification stratégique indiqués à la carte 3 – Concept d'organisation spatiale et tous les secteurs qui feront l'objet d'un programme particulier d'urbanisme ou d'un autre exercice de planification devront respecter les seuils de densité indiqués à la carte 32 – Modulation de la densité résidentielle.

Le calcul de la densité moyenne autorisée peut être établi, pour une municipalité ou un arrondissement, en regroupant l'ensemble des secteurs à construire ou à transformer pour lesquels une même densité est prévue.

VOIR LA CARTE 33 – DENSITÉ RÉSIDENIELLE

- Peuvent être exclues de l'application des densités minimums :
 - La partie d'un terrain comprise à l'intérieur des limites d'une grande propriété à caractère institutionnel, d'un secteur de valeur exceptionnelle ou d'un secteur de valeur intéressante, indiqués sur la carte 12 – Patrimoine;
 - La partie d'un terrain comprise à l'intérieur d'une partie boisée d'un bois et corridor forestier métropolitain ou d'une rive ou d'un littoral à dominance naturelle, indiqués sur la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique;
 - La partie d'un terrain située à moins de 30 mètres d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau⁸⁴ et comprise dans un écoterritoire indiqué sur la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique;
 - La partie d'un terrain comprise en tout ou en partie à l'intérieur d'une mosaïque de milieux naturels indiquée sur la carte 15 – Territoires d'intérêt écologique;
 - La partie d'un terrain située à l'intérieur d'une zone d'inondation 0-20 ans.

Sur la base des densités prescrites à la présente section, il est estimé que plus de 75 % des nouveaux logements de l'agglomération seront construits au sein des aires TOD, ce qui est largement au-dessus de l'objectif du PMAD. De plus, 75 % des nouveaux logements s'implanteront dans les secteurs à transformer.

84. Pour les cours d'eau, la distance de 30 mètres est calculée à partir de la ligne des hautes eaux.

LA PLANIFICATION DES SECTEURS DE DENSIFICATION

Afin de lier davantage l'aménagement du territoire et le réseau de transport collectif, une démarche de planification sera effectuée pour un emplacement compris dans un des secteurs prioritaires de densification ou dans une des aires TOD, tels qu'ils sont indiqués à la carte 32 – Modulation de la densité résidentielle. L'exercice de planification s'appuiera sur tous les éléments suivants, selon le contexte particulier du secteur :

- « • Les interfaces des points d'accès au transport en commun
- La densité des usages adaptée au milieu
- La mixité des fonctions
- Le soutien d'une mixité sociale
- Le réseau de rues et l'accessibilité
- La gestion de l'offre en stationnement
- Le design urbain, la sécurité, la qualité des aménagements et l'identité du lieu
- L'implantation du bâti et architecture diversifiée
- L'aménagement durable et l'environnement⁸⁵. »

Ces exercices de planification doivent se traduire à l'intérieur d'un plan d'urbanisme, d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) ou de tout autre document.

LES BILANS SUR L'ÉVOLUTION DE LA DENSITÉ

Les bilans de la mise en œuvre du schéma d'aménagement et de développement permettront de mesurer l'atteinte des objectifs de densification fixés au schéma. Ces bilans fourniront des données sur la densité, en nombre de logements à l'hectare brut, des projets réalisés sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.



Maisons unifamiliales



Bâtiment résidentiel au cœur du quartier
Le Triangle

85. PMAD, Critère 1.1.3, page 90