



Communauté métropolitaine
de Montréal

SOMMAIRE DÉCISIONNEL

<p>OBJET : Entente-type visant la planification intégrée de l'aménagement et du transport de la CMM et des MRC dans son pourtour</p> <p>SERVICE : Direction générale</p>	<p>Conseil <input type="checkbox"/></p> <p>Exécutif <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Commission <input type="checkbox"/></p> <p>CCA <input type="checkbox"/></p> <p>DG <input type="checkbox"/></p>
--	--

PRIORITÉ	
Planification du territoire	<input type="checkbox"/> Choisir dans la liste à la fin
Politiques et interventions de développement	<input type="checkbox"/>

RECOMMANDATIONS

Il est recommandé :

D'aviser, en vertu de l'article 270 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation qu'il n'est pas opportun de modifier les limites du territoire de la Communauté et de plutôt appuyer la Communauté pour convenir d'arrangements institutionnels avec les municipalités locales et régionales situées au pourtour du territoire métropolitain en fonction des législations actuelles;

De signifier à la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation que l'application actuelle de l'orientation 10 en matière d'aménagement ne tient pas suffisamment compte de l'impact sur la gestion de l'urbanisation de la Communauté et ne favorise pas, notamment, un développement compatible avec l'augmentation de l'offre en transport en commun dans un contexte où la congestion et les temps de déplacement des navetteurs augmentent;

De mandater le directeur général pour mettre en place un comité afin d'élaborer une entente-type favorisant la planification intégrée aménagement-transport de la CMM et des MRC de son pourtour en fonction du mandat ci-joint;

De demander à la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation, au ministre des Transports, au Président de l'ARTM et à la Présidente d'EXO de nommer des représentants pour désigner à ce comité.

Préparé par : Stéphane Pineault	Date : 2020-01-14
Autorisé par : (coordonnateur ou chef d'équipe)	Date :
Autorisé par : (coordonnateur exécutif ou officier)	Date :
Recommandé par le directeur général : _____	Date : 2020-01-15
<i>Massimo Iezzi</i>	



Communauté métropolitaine
de Montréal

1. RÉSUMÉ DU DOSSIER

L'article 270 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* prévoit que la Communauté doit faire rapport sur l'opportunité de modifier son territoire pour tenir compte des résultats du recensement de Statistique Canada. Après analyse, l'administration de la Communauté constate que la modification des limites de la Communauté n'est pas opportune compte tenu de l'urgence d'agir pour décongestionner le territoire de la CMM et de son pourtour.

La révision des limites du territoire de la CMM serait un exercice nécessitant des changements législatifs qui impliquerait une transformation des municipalités régionales de comté. Les instances visées devraient alors revoir leur gouvernance, leurs outils de planification. Ce type d'exercice mobilisent généralement plusieurs ressources et peut prendre plusieurs années avant que ces institutions transformées soient opérationnelles et qu'elles exercent de façon optimale leurs rôles de planificateur.

Des ententes avec les municipalités locales et régionales contigües à la Communauté devraient plutôt être conclues. Ces ententes devraient notamment porter sur la densification de l'urbanisation ainsi que sur les services de transport collectif.

2. ÉTAT DE LA SITUATION

2.1 Les limites du territoire de la Communauté

L'article 270 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* prévoit que « la Communauté doit, dans les trois mois de la publication, par Statistique Canada, des résultats officiels du recensement quinquennal de 2006, ainsi que dans les trois mois de la publication de chaque tel recensement par la suite, faire au ministre un rapport sur l'opportunité de modifier son territoire pour tenir compte de ces résultats ».

L'administration de la Communauté a procédé à une analyse des modifications que Statistique Canada apportera au territoire de la région métropolitaine en vue du recensement de 2021. Cette analyse est jointe au présent sommaire. En résumé, cette analyse démontre que 12 municipalités dont la population est de près de 253 000 personnes ne font pas partie du territoire de la CMM et feront partie de la région métropolitaine de recensement.

Ces municipalités ne participent donc pas à la planification, à la coordination et au financement des différentes compétences de la Communauté, en particulier en matière d'aménagement et de transport, à l'exception de Saint-Jérôme pour le transport en commun.

Toutefois, des mécanismes existent déjà pour assurer une coordination minimale entre le territoire métropolitain et les MRC du pourtour de la Communauté.

Ainsi, en ce qui concerne l'aménagement, la dixième orientation gouvernementale (orientation 10) prévoit entre autres que « dans une optique de complémentarité des planifications métropolitaine et périmétropolitaine, les MRC périmétropolitaines doivent consolider le développement dans le principal pôle de services et d'équipements localisé sur leur territoire respectif, notamment en consolidant et réutilisant le tissu urbain existant.

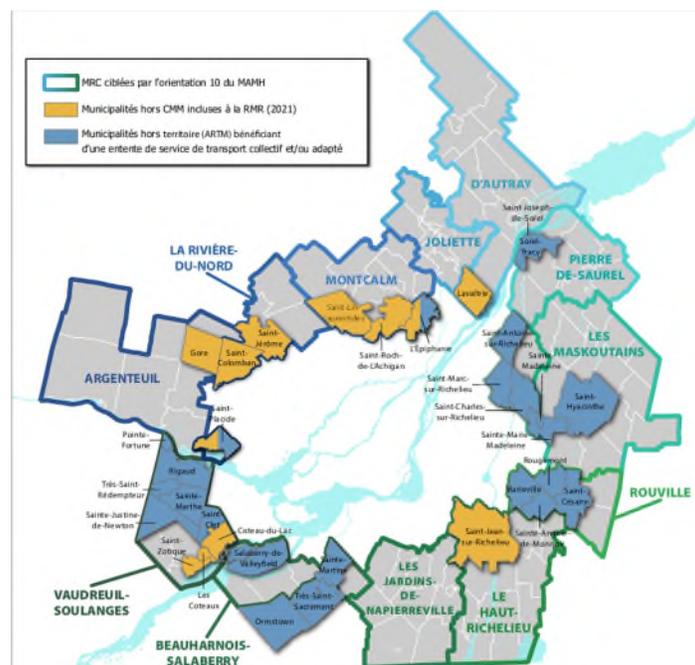


Communauté métropolitaine
de Montréal

En ce qui concerne le transport en commun, la *Loi sur l'Autorité métropolitaine de transport* permet à cette dernière de conclure des ententes avec les organismes publics de transport en commun concernant les services de transport collectif.

En fixant dans une entente les objectifs à atteindre et les moyens pour y arriver avec des obligations contractuelles, il est possible de modifier la tendance actuelle et avoir une meilleure coordination de la planification entre la CMM et les MRC péri-métropolitaines sans bouleverser la gouvernance actuelle de ces territoires. Ces ententes ont par ailleurs l'avantage de pouvoir être modifiées pour tenir compte de l'évolution démographique, de la dynamique évolutive entre les divers territoires tout en respectant les particularités régionales.

Carte illustrant les MRC soumises à l'orientation 10, les municipalités faisant partie de la région métropolitaine de recensement et celles ayant des ententes de service pour le transport collectif ou adapté



2.2 L'étalement urbain au-delà du territoire de la CMM

L'approche proposée permettrait de répondre aux enjeux soulevés dans l'analyse sur l'étalement urbain dans les MRC péri-métropolitaines (voir annexe 1 de la pièce jointe).

Les principaux constats de cette analyse sont les suivants :

- Environ 100 000 navetteurs provenant des MRC péri-métropolitaines viennent travailler quotidiennement sur le territoire de la CMM;
- 94 % de ces navetteurs se déplacent en automobile;



Communauté métropolitaine
de Montréal

- Les maisons individuelles constituent encore la très grande majorité des nouvelles constructions dans les MRC péri-métropolitaines;
- Le prix moyen de ces maisons est inférieur au prix moyen des maisons situées sur le territoire de la CMM;
- Les municipalités locales et régionales qui offrent des services de transport en commun vers le territoire de la CMM contribuent financièrement seulement pour leurs services d'autobus à l'exception de Saint-Jérôme qui contribue en vertu de la Politique de financement;
- Alors que la Communauté a émis six avis défavorables quant aux modifications ou révisions de schémas d'aménagement des MRC péri-métropolitaines soumises à l'orientation 10, le MAMH a plutôt émis des avis favorables dont plusieurs prévoient un agrandissement des périmètres d'urbanisation, notamment en zone agricole.

Si cette tendance se poursuit au cours des prochaines années, l'objectif de consolider l'urbanisation des MRC péri-métropolitaines, tel que visé par l'orientation 10, est susceptible d'être compromis. L'augmentation de l'offre en transport en commun sera compliquée et non viable financièrement ce qui pourrait continuer d'avantager l'utilisation de l'automobile individuelle pour les déplacements vers la CMM. Cette tendance va évidemment à l'encontre des objectifs du PMAD.

2.3 Ententes aménagement-transport intégré entre la CMM et les municipalités ou les MRC du pourtour de la CMM

Afin de favoriser un renforcement de l'application de l'orientation 10 susceptible de consolider une urbanisation compatible avec l'augmentation de l'offre de transport en commun et la diminution de l'utilisation de l'automobile, il est recommandé de mettre en place un comité, sous la responsabilité de la Communauté, et constitué de représentants de l'Autorité régionale de transport métropolitain, d'EXO, du ministère des Transports du Québec et du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (voir annexe 2 de la pièce jointe).

Ce comité aurait le mandat d'élaborer une entente type sur des mesures d'aménagement pour favoriser l'utilisation du transport collectif et des mesures de transport collectif pour le pourtour de la CMM. Le comité devrait soumettre ses recommandations au comité exécutif pour l'automne 2020.

Ainsi, en ce qui concerne l'aménagement, l'entente identifiera sur une période de 10 ans (Horizon 2030) les secteurs et les seuils minimaux de densité favorisant la mise en œuvre d'un service de transport collectif pour desservir les navetteurs de ces territoires qui travaillent dans le territoire de la CMM. Ces actions d'aménagement seront établies en complémentarité avec les orientations et les objectifs du PMAD. Elles seront également assujetties aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement.

En ce qui concerne le transport, l'entente visera à déterminer une offre de transport collectif efficace des municipalités et des MRC du pourtour identifiées par la CMM. Cette offre identifiera des services performants et de qualité qui répondront aux besoins des navetteurs du pourtour vers la CMM. Cette offre de transport collectif sera élaborée en fonction des objectifs de la *Politique québécoise de mobilité durable* et en complémentarité avec les orientations et les objectifs du PMAD en matière de transport.



Communauté métropolitaine
de Montréal

La mise en œuvre de ces ententes exigera, en particulier pour le volet transport en commun, de préciser certaines modalités administratives dont notamment :

- Les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation (si applicable) qui sont requises pour l'établissement de cette offre de transport collectif;
- L'échéancier des interventions;
- Les mécanismes de suivi et les indicateurs de performance pour mesurer l'atteinte des résultats;
- Le cadre financier en fonction des principes de la politique de financement de l'ARTM pour les contributions municipales.

3. PIÈCE JOINTE

Rapport sur l'opportunité de modifier le territoire de la CMM (janvier 2020) 20 p.



Communauté métropolitaine
de Montréal

Rapport sur l'opportunité de modifier le territoire et sur des mesures d'aménagement et de transport concernant le pourtour du Grand Montréal

23 janvier 2020

Plan du document

Mise en contexte.....	3
1. Adéquation entre les limites territoriales de la CMM et celles de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal.....	4
2. La zone d'influence métropolitaine O-10	9
3. Recommandation.....	10
ANNEXE 1 - Le phénomène de l'urbanisation péri-métropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal.....	11
ANNEXE 2 - Entente type aménagement-transport avec les municipalités ou les MRC péri-métropolitaines	18

Mise en contexte

En vertu de l'article 270 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, la CMM doit, suite à la publication des données des recensements quinquennaux de Statistique Canada, « faire au ministre un rapport sur l'opportunité de modifier son territoire pour tenir compte de ces résultats. Dès que possible, le ministre fait rapport au gouvernement ; ce rapport est déposé dans les 15 jours suivants à l'Assemblée nationale ou, si elle ne siège pas, dans les 15 jours de la reprise de ses travaux ».

Le présent rapport vise donc à répondre à cette obligation. Il dresse un certain nombre de constats à partir des données des derniers recensements quinquennaux et propose différentes recommandations qui visent à assurer une planification territoriale plus optimale prenant en compte la forte intégration socio-économique de certaines municipalités périmétropolitaines avec le territoire de la CMM.

1. Adéquation entre les limites territoriales de la CMM et celles de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal, 2001-2021

Avec l'accélération de l'urbanisation et du processus de suburbanisation, les grandes villes sont aujourd'hui au cœur de régions dites « métropolitaines », à forte concentration de population, dans lesquelles le développement d'infrastructures de transport a favorisé l'intensification des échanges et l'augmentation des distances effectuées pour les déplacements domicile-travail.

Il n'existe pas de définition unique de ce qu'est une région métropolitaine et leur délimitation peut varier selon la méthodologie employée. Toutefois, de façon générale, il est convenu qu'elles sont composées d'une ou, dans certains cas, de quelques villes-centres à forte densité d'emplois et de population entourées d'espaces à caractère plus rural et de collectivités locales à vocation principalement résidentielle et au développement souvent plus récent, généralement désignées sous le vocable de « banlieue ». Ces différents espaces forment ensemble un bassin d'emplois relativement autonome où la majeure partie de la population habite et travaille.

Étant donné le contexte économique, social, environnemental et culturel bien particulier des espaces métropolitains, plusieurs agences statistiques délimitent géographiquement les régions métropolitaines de leur pays respectif. Ces régions servent de territoire de référence pour la compilation de données, mais peuvent également être utilisées comme territoire de référence pour l'élaboration de certaines politiques ou programmes et, éventuellement, pour la mise en place d'organismes à vocation métropolitaine.

Au Canada, Statistique Canada délimite les régions métropolitaines de recensement (RMR) depuis 1951. En 2016, dans le cadre du dernier recensement, 35 RMR au Canada ont été recensées, dont celle de Montréal. Les RMR regroupent un centre urbain important et densément peuplé auquel s'ajoute un certain nombre de municipalités adjacentes, intégrées au centre de la région sur le plan socio-économique. Une RMR doit avoir une population totale d'au moins 100 000 habitants et son noyau doit compter minimalement 50 000 habitants.

Régions métropolitaines de recensement canadiennes



Source : Statistique Canada. Traitement : CMM.

Après chaque recensement quinquennal de la population, Statistique Canada procède, à partir des nouvelles données recueillies, à un examen des limites géographiques des RMR canadiennes et révisé la délimitation des RMR.

Statistique Canada, comme les autres grandes agences statistiques nationales, utilise principalement des critères liés au navettage domicile-travail afin d'analyser le niveau d'intégration socio-économique d'une municipalité avec la région métropolitaine adjacente.

La présence d'une municipalité au sein de la RMR est justifiée en fonction de sept grandes règles¹, mais l'intégration de nouvelles municipalités au sein d'une RMR repose essentiellement sur deux de ces règles portant spécifiquement sur le navetage :

- La règle du navetage en sens normal ;
- La règle du navetage dans les deux sens (pour l'intégration d'une agglomération de recensement (AR) à une RMR).

La grande majorité des municipalités de la RMR de Montréal ont progressivement été intégrées à celle-ci en fonction de la règle de navetage en sens normal. Cette règle stipule qu'une municipalité peut être intégrée à une RMR si elle est le lieu de résidence d'au moins 100 travailleurs qui ont un lieu habituel de travail à l'extérieur de leur domicile (navetteurs), et qu'au moins 50 % de la population active occupée demeurant dans la municipalité a son lieu habituel de travail (lieu de travail fixe à l'extérieur du domicile) dans le noyau de délimitation de la RMR ou dans l'un des noyaux de délimitation secondaires de la région.

D'autres municipalités ayant un poids démographique important et qui étaient jusqu'à lors qualifiées d'agglomération de recensement (AR) ont été intégrées à la RMR en fonction de la règle du navetage dans les deux sens (règle 7). C'est notamment le cas de Saint-Jean-sur-Richelieu et de Saint-Jérôme. Cette règle stipule qu'une AR peut être fusionnée à une RMR adjacente si le nombre de navetteurs se déplace de l'AR vers la RMR et de la RMR vers l'AR équivaut à au moins 35 % de la population active occupée qui demeure dans l'AR.

Tel que mentionné dans le *Livre blanc sur la réorganisation municipale* ayant mené à la création de la CMM, en 2001, le territoire de la RMR de Montréal a servi de base pour la délimitation de la CMM :

C'est à l'échelle des régions métropolitaines de recensement (RMR) de Montréal, de Québec et de l'Outaouais que se posent de la façon la plus aiguë les problèmes de la congestion des artères, des coûts de l'urbanisation, des conditions favorables à la prospérité économique, de l'équité du financement des grands équipements, de la responsabilité sociale face à la pauvreté en milieu urbain, de l'équilibre du développement.

[...] Il est donc prévu que la Communauté métropolitaine de Montréal [...] [aura] compétence sur un territoire correspondant sensiblement à celui de [...] [sa] région métropolitaine de recensement (RMR). Par ailleurs, l'orientation retenue étant de ne pas remettre en cause le découpage actuel des MRC, certaines de celles-ci se retrouveront dans une situation où la partie de leur territoire compris dans la RMR fera partie de la communauté métropolitaine, tandis que l'autre partie en sera exclue. Des ajustements sont prévus dans certaines situations particulières.

Livre blanc sur la réorganisation municipale, p.77-78.

Lors de la création de CMM, en janvier 2001, le recensement de 2001 n'avait pas encore été mené et les limites de la RMR de Montréal étaient donc celles en vigueur dans le cadre du recensement de 1996 et établies à la lumière des données du recensement précédent, soit celui de 1991. Les limites de la RMR de Montréal n'ont toutefois pas changé entre 1996 et 2001.

Les tableaux suivants présentent, pour la période 2001-2016, les municipalités de la RMR de Montréal qui ne sont pas incluses dans le territoire de la CMM et, à l'inverse, les municipalités de la CMM ne faisant pas partie de la RMR de Montréal.

¹ Pour la définition détaillée de chacune de ces règles, se référer à : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/ref/dict/geo009-fra.cfm>

Municipalités de la RMR de Montréal ne faisant pas partie de la CMM, 2001 à 2016

2001		2006		2011		2016	
Saint-Jérôme	24 583	Saint-Jérôme*	63 729	Saint-Jérôme	68 456	Saint-Jérôme	74 346
Bellefeuille	14 066	Saint-Colomban	10 136	Saint-Colomban	13 080	Saint-Colomban	16 019
Lafontaine	9 477	Gore	1 540	Gore	1 775	Gore	1 904
Saint-Antoine	11 488	Lavaltrie	12 120	Lavaltrie	13 267	Lavaltrie	13 657
Saint-Colomban	7 520	Saint-Placide	1 642	Saint-Placide	1 715	Saint-Placide	1 686
Gore	1 260	L'Épiphanie (ville)	4 606	L'Épiphanie (ville)	5 353	L'Épiphanie (ville)	5 493
Lavaltrie	5 967	L'Épiphanie (paroisse)	3 129	L'Épiphanie (paroisse)	3 296	L'Épiphanie (paroisse)	3 200
Saint-Placide	1 537	Les Coteaux	3 764	Les Coteaux	4 568	Les Coteaux	5 368
Population totale	75 898	Coteau-du-Lac	6 346	Coteau-du-Lac	6 842	Coteau-du-Lac	7 044
		Saint-Zotique	5 251	Saint-Zotique	6 773	Saint-Zotique	7 934
		Population totale	112 263	Population totale	125 125	Saint-Lin-Laurentides	20 786
						Saint-Jean-sur-Richelieu	95114
						Population totale	252 551

= Municipalités intégrées à la RMR après 2001

Municipalités de la CMM ne faisant pas partie de la RMR de Montréal, 2001 à 2016

2001		2006		2011		2016	
Calixa-Lavallée	495	Calixa-Lavallée	533	Calixa-Lavallée	504	Calixa-Lavallée	523
Contrecoeur	5 222	Contrecoeur	5 678	Contrecoeur	6 252	Contrecoeur	7 887
Saint-Jean-Baptiste	2 704	Saint-Jean-Baptiste	3 035	Saint-Jean-Baptiste	3 191	Saint-Jean-Baptiste	3 107
Verchères***	4 782	Population totale	9 246	Population totale	9 947	Population totale	11 517
Population totale	13 203						

* Les municipalités de Bellefeuille, de Lafontaine et de Saint-Antoine ont été fusionnées à Saint-Jérôme en 2002.

** La ville et la paroisse de L'Épiphanie ont été fusionnées en 2017.

*** La municipalité de Verchères a été intégrée à la RMR de Montréal en 2006.

Sources : Statistique Canada, Recensements de la population. ISQ, Estimation de la population 2018. Traitement : CMM, 2019.

TABLEAU – Évolution de la RMR en fonction des recensements

2001

- Dans le cadre du recensement de 2001, le découpage de la RMR demeurerait inchangé par rapport à celui de 1996, qui a servi de base pour délimiter la CMM lors de sa création : **8** municipalités de la RMR ne faisaient pas partie de la CMM.
- Les municipalités RMR/hors CMM étaient toutes limitrophes à la couronne Nord de la CMM et elles regroupaient une population totale de 75 900 habitants.
- À la création de la CMM, 4 municipalités hors RMR ont été intégrées au territoire de la CMM. Les municipalités de Calixa-Lavallée, de Contrecoeur et de Verchères, toutes les trois situées dans la MRC de Marguerite d'Youville (qui à l'époque portait le nom de MRC de Lajemmerais), ainsi que la municipalité de Saint-Jean-Baptiste, située dans la MRC de la Vallée-du-Richelieu. Ces municipalités regroupaient, en 2001, 13 200 habitants.

2006

- Dans le cadre du recensement de 2006, **5** nouvelles municipalités hors CMM ont été intégrées à la RMR. Verchères a également été intégrée à la RMR, mais elle faisait déjà partie de la CMM.
- Puisque Saint-Jérôme a fusionné, en 2002, avec Bellefeuille, Lafontaine et Saint-Antoine, alors **10** municipalités formaient la RMR/hors CMM.
- De ces 10 municipalités, 7 étaient limitrophes à la couronne Nord de la CMM et 3 à la couronne Sud de la CMM.
- Les municipalités RMR/hors CMM regroupaient une population totale de 112 300 habitants.
- Avec l'intégration de Verchères à la RMR, la CMM regroupe maintenant 3 municipalités ne faisant pas partie de la RMR. La population totale de ces municipalités était de 9 200 personnes.

2011

- Dans le cadre du recensement de 2011, aucun changement n'a été apporté aux limites de la RMR.
- Les 10 municipalités RMR/hors CMM regroupaient une population totale de 125 100 habitants.
- Les 3 municipalités de la CMM/hors RMR regroupaient une population totale de 9 900 habitants.

2016

- Dans le cadre du recensement de 2016, 2 nouvelles municipalités hors CMM ont été intégrées la RMR : Saint-Jean-sur-Richelieu et Saint-Lin-Laurentides.
 - Ainsi la RMR/hors CMM compte 12 municipalités. Elles ne seront plus que 11 à partir de mai 2018, suite à la fusion entre Ville de L'Épiphanie et la Paroisse de L'Épiphanie.
 - En 2016, l'ajout de ces deux municipalités fait doubler la population du territoire RMR/hors CMM, qui atteint maintenant 252 600 habitants.
 - Les 3 municipalités de la CMM/hors RMR regroupaient maintenant une population totale de 11 500 habitants.
-

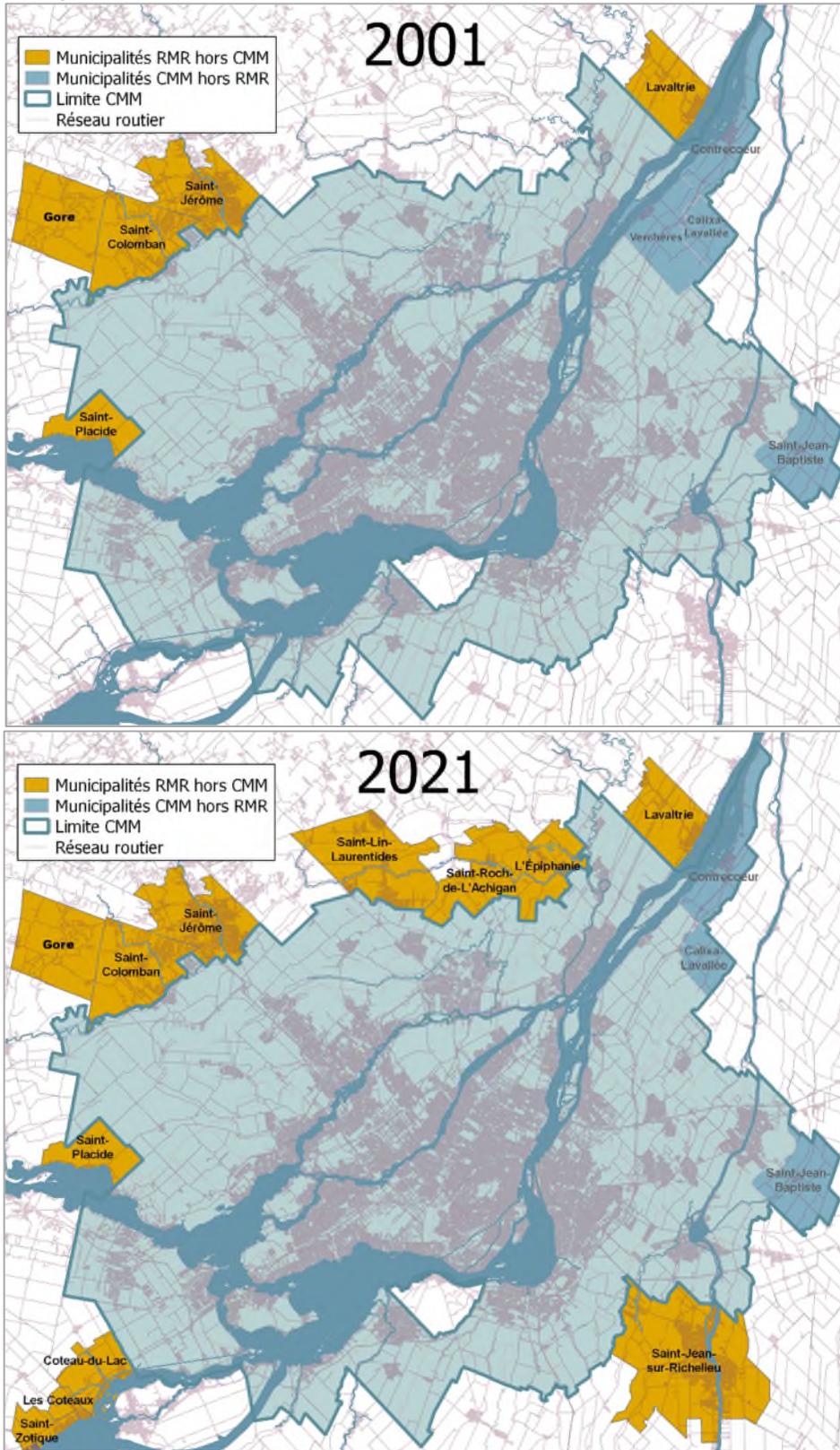
L'analyse des données du dernier recensement, soit le recensement 2016, démontre qu'une nouvelle municipalité limitrophe à la CMM sera intégrée à la RMR à l'horizon 2021, soit lors du prochain recensement. Il s'agit de la municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan (5 283 habitants en 2018), située dans la MRC de Montcalm.

En 2016, pour la première fois, plus de la moitié (52 %) la population active occupée demeurant à Saint-Roch-de-l'Achigan avait son lieu habituel de travail dans le noyau de délimitation de la RMR de Montréal.

Parmi les 12 municipalités qui feront partie de la RMR de Montréal à l'horizon 2021, 11 répondent à des critères statistiques reconnus démontrant une intégration socio-économique importante avec la région métropolitaine. La municipalité de Canton de Gore, située dans la MRC d'Argenteuil, est la seule de ces 12 municipalités qui est maintenue dans la RMR qu'en fonction de la règle de la comparabilité historique (règle 5), qui stipule qu'une municipalité ne peut être retirée du territoire de la RMR, même si le pourcentage de navetteurs devient inférieur au minimum requis.

Au global, à l'horizon 2021, 12 municipalités limitrophes à la CMM feront partie de la RMR de Montréal en fonction de règles de navettage reconnues, sans toutefois faire partie de la CMM.

Adéquation entre le territoire de la CMM et celui de la RMR de Montréal, 2001 et 2021



Note : Le territoire identifié comme étant Saint-Jérôme sur la carte 2001 correspond au territoire de Saint-Jérôme, Bellefeuille, Lafontaine et Saint-Antoine, qui ont été fusionnées en 2002.
 Source : Statistique Canada. Traitement : CMM, 2019.

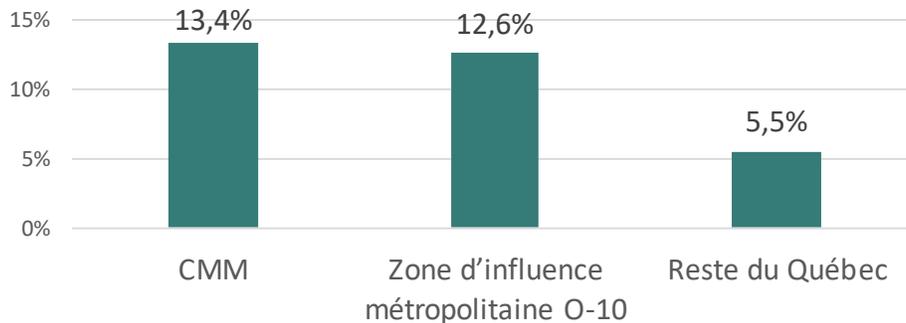
2. La zone d'influence métropolitaine O-10

Les 11 municipalités métropolitaines n'étant pas incluses dans le territoire de la CMM, ainsi que les secteurs hors CMM de six autres MRC dont le territoire est en partie inclut dans celui de la CMM, sont visées par l'orientation 10 qui couvre les neuf municipalités régionales de comté (MRC) limitrophes à la CMM.

Ces territoires présentent différentes caractéristiques qui démontrent une intégration importante au territoire de la CMM : ils connaissent une forte croissance démographique, attribuable principalement aux échanges migratoires avec le territoire de la CMM, et la part des navetteurs qui se rend travailler sur le territoire de la CMM est importante et en croissance².

La population totale de la zone d'influence métropolitaine O-10 se chiffrait à 746 000 personnes en 2016 et les dernières projections de l'Institut de la statistique du Québec prévoit qu'elle se chiffrera à 840 000 personnes d'ici 2031. Avec un taux de croissance de 12,6 % entre 2016 et 2031, ce territoire devrait connaître une croissance similaire à celle de la CMM (13,4 %) et beaucoup plus élevé que le reste du Québec (5,5 %).

Taux de croissance projeté, 2016-2031, CMM, Zone d'influence métropolitaine O-10 et reste du Québec



Source : ISQ, *Projections de la population, édition 2019*. Traitement : CMM, 2020.

² Se référer à : CMM (2020) : « Le phénomène de l'urbanisation périmétropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal ». *Note de l'Observatoire Grand Montréal*. http://observatoire.cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/2020_01_Note_observatoire.pdf

3. Recommandation

L'article 270 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal* prévoit que la Communauté doit faire rapport sur l'opportunité de modifier son territoire pour tenir compte des résultats du recensement de Statistique Canada. Cette analyse fait l'objet du présent rapport.

La Communauté a également procédé à une autre étude sur l'urbanisation périmétropolitaine au pourtour du Grand Montréal (voir annexe 1).

À la lumière de ces deux analyses, l'administration de la Communauté constate que la modification des limites de la Communauté n'est pas opportune.

En effet, la révision des limites du territoire de la CMM serait un exercice nécessitant des changements législatifs qui impliqueraient une transformation des municipalités régionales de comté. Les instances visées devraient alors revoir leur gouvernance et leurs outils de planification. Ce type d'exercice mobilise généralement plusieurs ressources et peut prendre plusieurs années avant que ces institutions ainsi transformées soient opérationnelles et qu'elles exercent de façon optimale leurs rôles de planificateur.

L'urgence d'agir pour décongestionner le territoire de la CMM et de son pourtour nécessite de recourir à des mécanismes plus souples.

Ainsi, des ententes avec les municipalités locales et régionales contigües à la Communauté devraient plutôt être conclues. Ces ententes devraient notamment porter sur la densification de l'urbanisation ainsi que sur les services de transport collectif (voir annexe 2).



ANNEXE 1 - Le phénomène de l'urbanisation péri-métropolitaine en progression au pourtour du Grand Montréal

Le navettage en provenance des pourtours de la CMM en augmentation

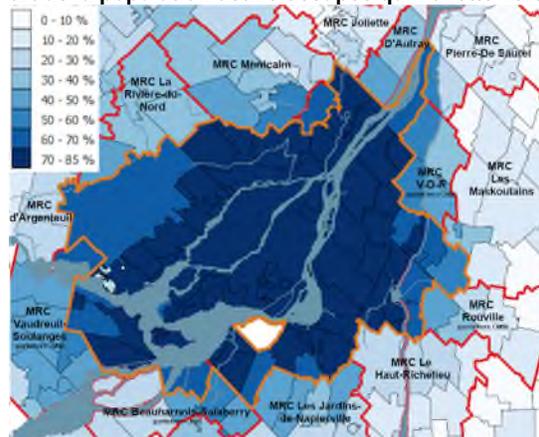
La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) fait partie des instances de planification nord-américaine ayant compétence à l'échelle de la région métropolitaine. Ce type de région se caractérise par la présence d'une ville-centre, à forte densité de population et d'emplois, entourée d'un certain nombre de collectivités locales. Cet ensemble forme un bassin d'emploi intégré et relativement autonome.

Au cours des dernières années, plusieurs municipalités limitrophes à la CMM ont connu une croissance démographique accélérée et présentent aujourd'hui une intégration socioéconomique importante avec le territoire métropolitain. Un des

indicateurs clés de l'intégration grandissante de ces municipalités à la région métropolitaine est l'augmentation du navettage domicile-travail des travailleurs de ces municipalités vers la CMM. Ainsi, en 2016, 28 % de la population occupée demeurant dans les municipalités régionales de comté (MRC) situées aux pourtours de la CMM³ navettaient vers un lieu de travail dans la CMM, une augmentation de trois points de pourcentage comparativement à dix ans auparavant.

Près de 30 municipalités limitrophes à la CMM ont maintenant un taux de navettage vers la CMM de plus de 40 %, dont 10 municipalités ayant un taux de navettage vers la CMM de plus de 50 %.

Part de la population active occupée qui navette vers un lieu de travail habituel dans la CMM, 2016

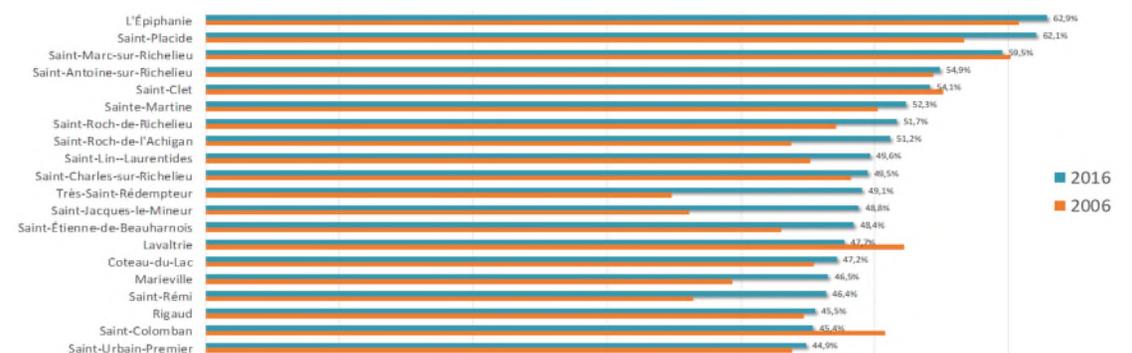


Part de la population active occupée des MRC situées aux pourtours de la CMM qui navette vers un lieu de travail dans la CMM :

en 2016 : 28 %
Pourtour Nord: 30,2 %
Pourtour Sud: 26,5 %

en 2006 : 25 %
Pourtour Nord: 27,5 %
Pourtour Sud: 23,5 %

Municipalités des pourtours de la CMM présentant les plus fortes parts de la population occupée qui navette vers un lieu de travail habituel dans la CMM, 2006 et 2016



Source : Statistique Canada, Recensement 2006 et 2016, compilation spéciale. Traitement : CMM, 2019.

³ Les parties hors CMM des MRC partiellement comprises dans la CMM sont incluses dans le territoire couvert par les « MRC péri-métropolitaines » aussi appelé « pourtours » de la CMM.

100 000 navetteurs provenant des pourtours de la CMM se rendent travailler tous les jours sur le territoire métropolitain

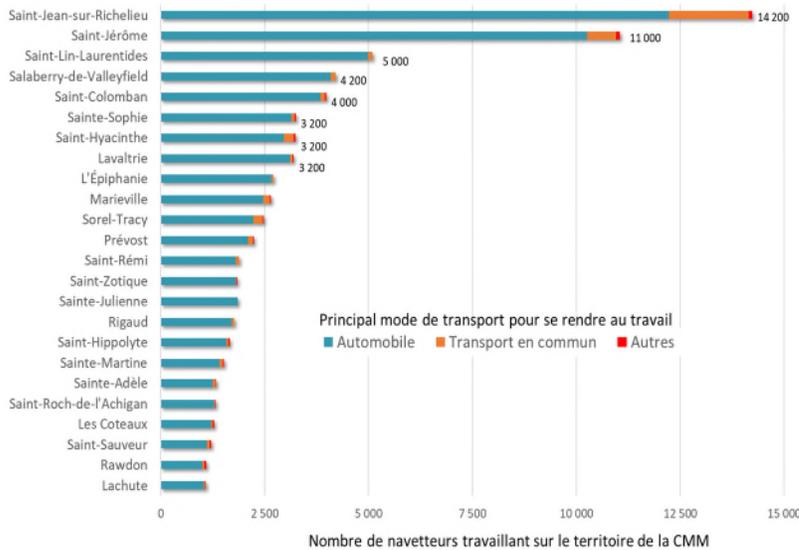
Le nombre de travailleurs demeurant dans les pourtours de la CMM et navettant de façon journalière à un lieu d'emploi habituel situé dans la CMM se chiffrait à 100 000 personnes en 2016, ce qui représentait 6 % de l'ensemble des navetteurs travaillant sur le territoire de la CMM.

En plus de ces 100 000 navetteurs ayant un lieu de travail habituel dans la CMM, plusieurs travailleurs demeurant aux pourtours de la région et n'ayant pas de lieu de travail fixe (travailleurs des industries de construction, camionneurs, représentants sur la route, etc.) sont aussi susceptibles de travailler à l'occasion sur le territoire de la CMM.

Ayant un accès limité aux infrastructures de transport en commun, dont le développement est favorisé par la présence de milieux de vie relativement denses, les navetteurs en provenance des MRC situées aux pourtours de la CMM utilisent presque exclusivement (94 %) l'automobile comme principal mode de transport afin de se rendre à leur lieu d'emploi habituel dans la CMM.

Il s'agit d'une proportion plus élevée que chez les navetteurs demeurant sur le territoire de la CMM (68 %) ou que chez les navetteurs demeurant plus spécifiquement dans les couronnes Nord (89 %) et Sud (87 %) de la CMM.

Municipalités des pourtours de la CMM présentant le plus grand nombre de navetteurs ayant un lieu de travail habituel sur le territoire de la CMM, 2016



94 % des 100 000 navetteurs des pourtours qui travaillent dans la CMM utilisent principalement l'automobile pour se rendre au travail

Parmi les 100 000 navetteurs des pourtours de la CMM ayant leur lieu de travail sur le territoire de la CMM, le tiers se rend travailler sur l'île de Montréal,

un peu moins de la moitié (45 %) dans les couronnes Nord et Sud et 20 % dans l'agglomération de Longueuil ou à Laval.

Destination, dans la CMM, des navetteurs provenant des MRC situées aux pourtours de la CMM



Source : Statistique Canada, Recensement 2006 et 2016, compilation spéciale. Traitement : CMM, 2019.

Plusieurs municipalités limitrophes à la CMM présentent toujours un développement résidentiel reposant sur la construction de maisons individuelles à forte consommation d'espace

En occident, nombreuses sont les régions métropolitaines à afficher une volonté de densifier leurs espaces voués à l'urbanisation. Un développement urbain plus dense permet un développement plus durable en favorisant notamment l'optimisation des infrastructures existantes, la mise en place de réseaux de transport collectif, la mobilité active ou la préservation des milieux naturels et agricoles.

Les exigences des villes et des autres instances de planification en matière de densification du territoire se reflètent notamment sur la typologie des nouvelles constructions.

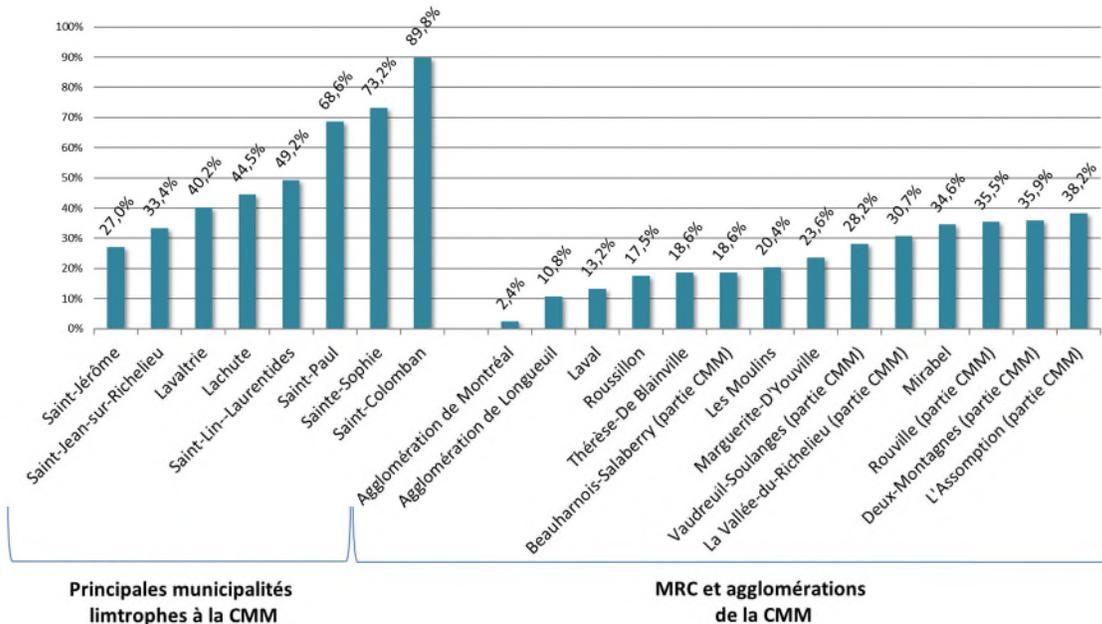
Bien qu'il ne soit pas l'unique facteur, la mise en place de seuils de densité plus contraignants vient diminuer la

part de marché des maisons individuelles au profit de produits résidentiels plus denses, tels que des maisons jumelées ou en rangée, ainsi que des immeubles à appartements destinés à la location ou à la copropriété.

Au cours de la période 2013-2018, la part des maisons individuelles dans l'ensemble des mises en chantier résidentielles s'est située sous les 40 % dans chacune des MRC et des agglomérations de la CMM.

Cependant, dans plusieurs des principales municipalités limitrophes à la CMM, le développement résidentiel repose toujours sur la maison individuelle, qui est souvent le principal produit résidentiel encore construit.

Part des maisons individuelles dans l'ensemble des mises en chantier résidentielles entre 2013 et 2018



Source : SCHL, 2013-2018. Traitement : CMM, 2019

Une forte croissance qui repose principalement sur la migration en provenance de la CMM

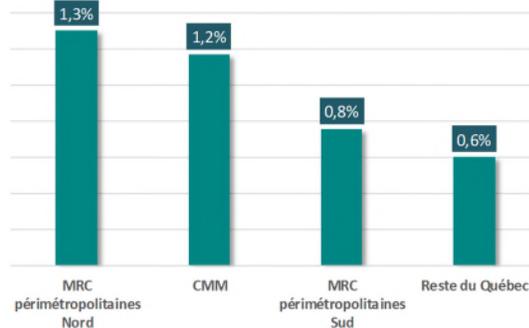
La croissance démographique dans les pourtours de la CMM est, tout comme la croissance de la CMM, supérieure à celle observée dans le reste du Québec.

La croissance dans les pourtours de la CMM, qui est particulièrement importante dans le pourtour Nord de la région, a pour particularité de reposer principalement sur la migration de population en provenance de la CMM.

La migration vers les pourtours peut notamment être favorisée par l'offre de maisons individuelles à plus faible coût. À titre d'exemple, au 2^e trimestre 2019, le prix de vente médian d'une maison individuelle se chiffrait à 285 000 \$ dans la MRC Les Moulins, située dans la couronne Nord de la CMM, contre 227 000 \$ dans la municipalité voisine de Saint-Lin-Laurentides, située à l'extérieur des limites de la

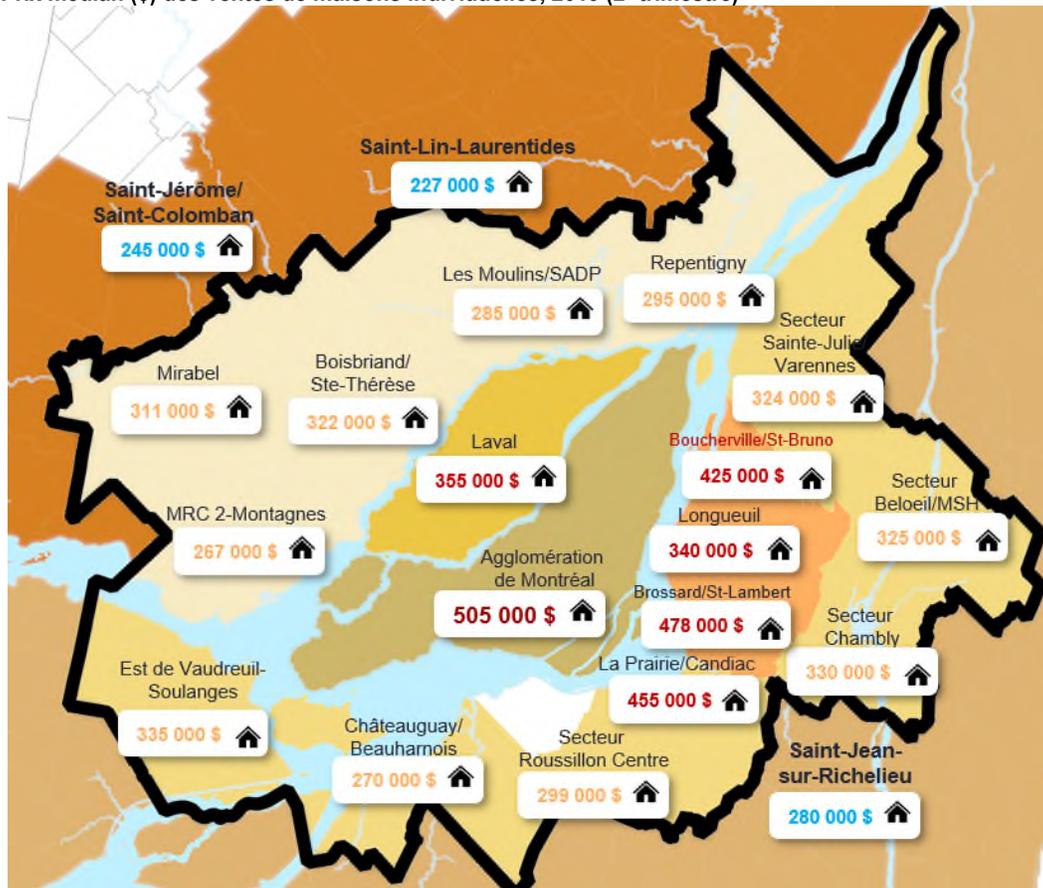
CMM. Sur la couronne Sud, dans le secteur de Chambly, le prix de vente médian se chiffrait à 330 000 \$ contre 280 000 \$ dans la municipalité voisine de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Taux de croissance annuelle moyenne de la population, 2015-2018, CMM, ses pourtours et le reste du Québec



Source : ISQ, Estimation de la population 2015 à 2018. Traitement : CMM, 2019.

Prix médian (\$) des ventes de maisons individuelles, 2019 (2^e trimestre)



Source : APCIQ, 2019. Traitement : CMM, 2019.

En moyenne, depuis 2015, la CMM perd environ 7 000 personnes par année dans ses échanges migratoires avec ses pourtours : 4 000 avec les MRC situées au pourtour Nord et 3 000 avec celles situées au pourtour Sud.

Ce solde migratoire signifie donc qu'il y a 7 000 personnes de plus qui quittent la CMM pour s'installer

dans les pourtours de la région, que de population qui prennent le décision inverse, en migrant des pourtours vers la CMM.

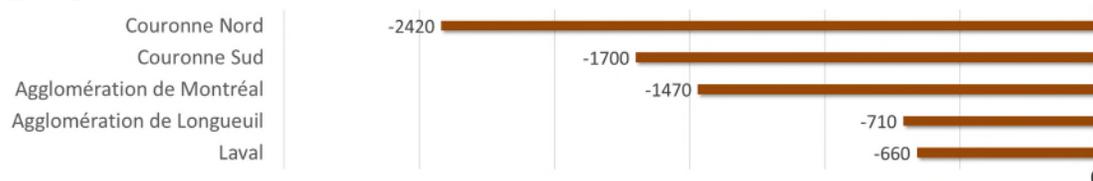
Pour la grande majorité de ces MRC, cette migration en provenance de la CMM est la principale source de croissance démographique.

Quelles sont les secteurs de la CMM qui perdent le plus de population avec les pourtours de la région ?

Au sein de la CMM, chacun des cinq grands secteurs géographiques perd en population avec les pourtours de la région. Ce sont toutefois les couronnes Nord et Sud qui enregistrent les pertes les plus importantes, avec des soldes migratoires négatifs de respectivement 2 420 et 1 700 personnes par année.

L'agglomération de Montréal perd quant à elle, en moyenne, 1 470 personnes par année au profit des pourtours de la CMM, alors que l'agglomération de Longueuil et Laval perdent respectivement 710 et 660 personnes par année.

Soldes migratoires annuels moyens entre les cinq secteurs de la CMM et les MRC périmétropolitaines, 2015-2018

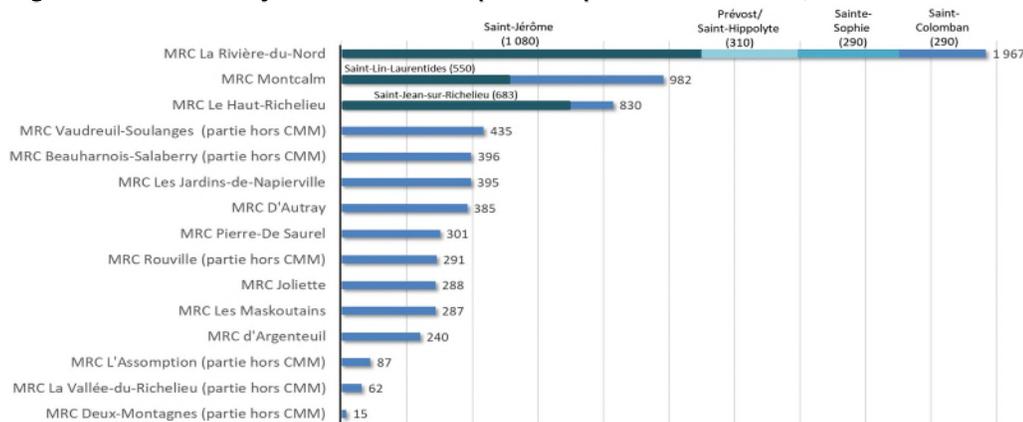


Quelles sont les MRC des pourtours qui gagnent le plus de population avec la CMM ?

Dans les pourtours de la CMM, la MRC de la Rivière-du-Nord est celle qui gagne le plus dans ses échanges migratoires avec la CMM (+ 1 967 personnes par année), suivi de la MRC voisine de Montcalm (+ 982 personnes par année), où un peu plus de la moitié des nouveaux résidents en provenance de la CMM s'installe plus spécifiquement dans la municipalité Saint-Lin-Laurentides,

limitrophe à la CMM. Au Sud de la CMM, c'est la MRC du Haut-Richelieu qui enregistre les gains migratoires les plus importants avec la CMM (+ 830 personnes par année). Dans cette MRC, la grande majorité des nouveaux résidents en provenance de la CMM s'installe plus particulièrement dans la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu.

Soldes migratoires annuels moyens entre les MRC périmétropolitaines et la CMM, 2015-2018



Source : ISQ, compilation spéciale pour la CMM. Traitement : CMM, 2019

Le périmètre d'urbanisation métropolitain : un outil central pour la gestion de l'urbanisation sur le territoire de la CMM

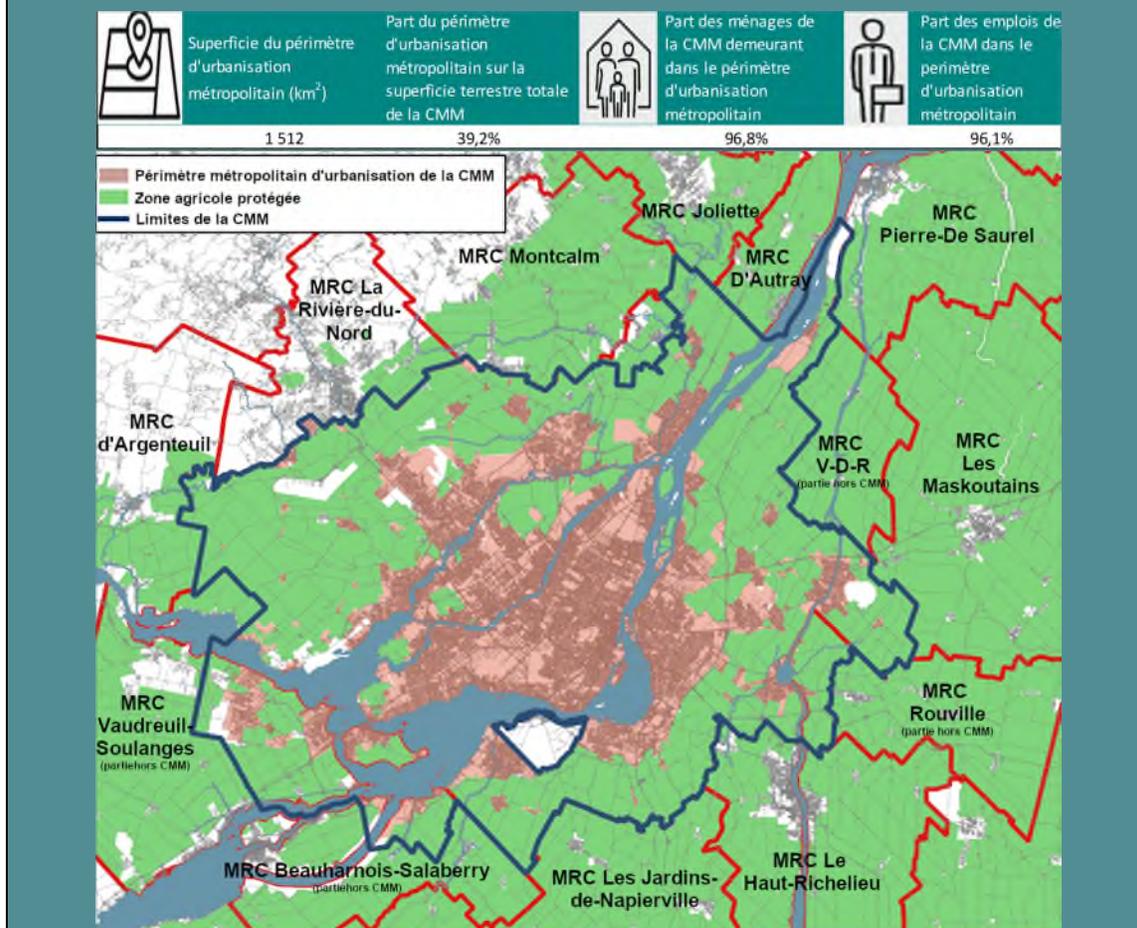
Dans les grandes régions métropolitaines canadiennes, des outils de planification ont été mis en place depuis le début des années 2000 afin de densifier et d'optimiser le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et ainsi freiner le développement en zone agricole et favoriser la conservation des milieux naturels métropolitains⁴.

À l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), c'est le *périmètre métropolitain* identifié au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) entré en vigueur en 2012 qui délimite l'espace pouvant être urbanisé d'ici 2031. Ce périmètre prend notamment en compte la zone

agricole protégée délimitée par la *Commission de protection du territoire agricole du Québec* (CPTAQ) et tient compte également des prévisions de croissance démographique et économique à l'échelle de la CMM.

En vertu de la législation québécoise, ce périmètre d'urbanisation doit être repris dans les outils d'aménagement des 14 municipalités régionales de comté (MRC) et agglomérations de la CMM.

Depuis l'entrée en vigueur du PMAD, le périmètre métropolitain est demeuré stable, freinant ainsi l'étalement urbain sur les terres agricoles de la CMM.



⁴ Metro Vancouver dispose du *Urban Containment Boundary* (UCB) inscrit au plan Metro 2040, alors que la région de Toronto bénéficie notamment de la Ceinture de verdure (Greenbelt) de l'Ontario, qui est le principal outil permettant de consolider le développement urbain hors des espaces naturels ou agricoles.

L'Orientation 10 : pour une complémentarité entre la planification métropolitaine et périmétropolitaine

Le périmètre d'urbanisation métropolitain identifié au PMAD s'applique au territoire de la CMM, mais pas aux municipalités présentant une intégration socioéconomique importante et situées au-delà de ses limites. Actuellement, 11 municipalités font partie de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal tel que défini par Statistique Canada, sans faire partie de la CMM⁵. Plusieurs autres ont des liens importants avec la CMM, notamment parce qu'une forte proportion de leur population travaille sur le territoire de la CMM.

Celles-ci ont toutefois des périmètres d'urbanisation qui leur sont propres et qui sont identifiés dans le schéma d'aménagement et de développement de leur municipalité régionale de comté (MRC) respective.

Pour les MRC périmétropolitaines, le gouvernement demande qu'en matière d'aménagement, leur

planification soit faite en complémentarité avec la planification métropolitaine de la CMM. Cette demande est précisée dans l'Orientation 10 des orientations gouvernementales en aménagement.

Cette complémentarité implique notamment d'orienter le développement urbain à l'intérieur des périmètres d'urbanisation en accordant la priorité à celui du principal pôle de services et d'équipements des MRC concernées et ainsi de consolider et de réutiliser le tissu urbain existant en favorisant l'augmentation de la densité et de l'intensité de l'occupation du sol en fonction des caractéristiques du milieu.

Jusqu'à présent, plusieurs schémas d'aménagement des MRC périmétropolitaines situées dans l'aire d'influence de la CMM ne respectent pas, selon les avis de la CMM, les principes de l'Orientation 10.

État d'avancement de la conformité à l'Orientation 10 dans les schémas d'aménagement des MRC périmétropolitaines situées dans l'aire d'influence de la CMM

MRC périmétropolitaines	Schéma révisé	Avis de la CMM	Avis du MAMH	Empiètement en zone agricole prévue au schéma
<i>MRC périmétropolitaines¹</i>				
Jardins-de-Napierville	En vigueur	N/A	Favorable	Oui
Rivière-du-Nord	En vigueur	Défavorable	Favorable	Non
Montcalm	En vigueur	Défavorable	Favorable	Oui
Maskoutains	En vigueur	Défavorable	Favorable	Oui
Argenteuil*	En vigueur	Favorable	Favorable	Non
Joliette	En cours	Défavorable	À venir	Oui
Haut-Richelieu	En cours	Défavorable	Défavorable	-
D'Autray	Non amorcé	-	-	-
Pierre-De Saurel	Non amorcé	-	-	-
<i>MRC périmétropolitaines situées en partie sur le territoire de la CMM²</i>				
L'Assomption*	En vigueur	Favorable	Favorable	Non
Rouville*	En vigueur	Favorable	Favorable	Non
Vallée-du-Richelieu*	En cours	Favorable	Défavorable	Non
Vaudreuil-Soulanges*	En cours	Défavorable	Défavorable	Non
Deux-Montagnes*	En cours	Défavorable	Défavorable	Non
Beauharnois-Salaberry	Non amorcé	-	-	-

Mise à jour le 17 décembre 2019

¹ Entrée en vigueur des modifications des schémas des MRC périmétropolitaines situées à l'extérieur du territoire de la CMM. Seule la conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement est exigée pour que la modification au schéma d'aménagement révisé entre en vigueur.

² Entrée en vigueur des modifications des schémas des MRC périmétropolitaines situées en partie sur le territoire de la CMM. La double conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement et au Plan métropolitain d'aménagement et de développement est nécessaire pour que la modification du schéma d'aménagement révisé entre en vigueur.

* La CMM échange avec ces MRC dans le cadre du processus de révision ou de modification du schéma d'aménagement.

⁵ Ces municipalités sont Gore, Saint-Colomban, Saint-Jérôme, Saint-Lin-Laurentides, Saint-Placide, L'Épiphanie, Lavaltrie, Saint-Zotique, Les Coteaux, Coteau-du-Lac et Saint-Jean-sur-Richelieu.



Communauté métropolitaine
de Montréal

ANNEXE 2 - ENTENTE TYPE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT AVEC LES MUNICIPALITÉS OU LES MRC PÉRIMÉTRÉPOLITAINES⁶

A. PRÉAMBULE

Les récentes données de l'Observatoire du Grand Montréal démontrent que les déplacements des navetteurs du pourtour vers la CMM sont effectués presque exclusivement en automobile.

Plusieurs municipalités souhaitent réduire les temps de déplacement de leurs navetteurs vers la CMM.

Il est proposé de mettre en place des mesures touchant la gestion de l'urbanisation pour favoriser un transfert modal de l'automobile vers le transport collectif ainsi qu'une offre de transport collectif adaptée aux particularités du pourtour de la CMM dans le cadre d'ententes.

Le cadre institutionnel permet une telle intervention. En effet, la *Loi de l'Autorité régionale de transport métropolitain* permet à EXO (Réseau de transport métropolitain) de conclure des ententes pour une desserte de transport collectif avec des lieux situés hors des limites de son territoire.

B. LES PARAMÈTRES DE L'ENTENTE TYPE

Des mesures d'aménagement pour favoriser l'utilisation du transport collectif

La gestion de l'urbanisation a une influence directe sur les habitudes de déplacement. Il s'agit de l'un des plus grands défis d'aménagement dans les milieux suburbains et dans le pourtour de la CMM.

Les orientations du PMAD et les orientations gouvernementales ont fixé les balises nécessaires pour favoriser le développement de milieu de vie dense afin de permettre la mise en place de service de transport collectif et actif.

Ainsi, l'entente identifiera sur une période de 10 ans (horizon 2030) les secteurs et les seuils minimaux de densité favorisant la mise en œuvre d'un service de transport collectif pour desservir les navetteurs de ces territoires travaillant dans le territoire de la CMM.

Ces actions d'aménagement seront établies en complémentarité avec les orientations et les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de

⁶ Cette proposition est tirée du Rapport de la Communauté métropolitaine de Montréal portant sur l'évolution des limites du territoire de la région métropolitaine de Montréal. En vertu de l'article 270 de la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*, cette dernière produit un rapport sur l'opportunité de modifier son territoire transmis au gouvernement. Une révision des limites du territoire a été écartée. L'urgence d'agir en matière de transport collectif a guidé cette proposition.

développement (PMAD). Elles seront également assujetties aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement.

Des mesures de transport collectif pour le pourtour de la CMM

L'entente vise à déterminer une offre de transport collectif efficace des municipalités et des MRC du pourtour identifiées par la CMM.

Cette offre identifiera des services performants et de qualité qui répondront aux besoins des navetteurs du pourtour vers la CMM.

Cette offre de transport collectif sera élaborée en fonction des objectifs de la *Politique québécoise de mobilité durable* et en complémentarité avec les orientations et les objectifs du PMAD en matière de transport.

Des modalités administratives devront être identifiées pour la mise en œuvre de ces mesures, notamment à l'égard :

- du financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation (si applicable) qui sont requises pour l'établissement de cette offre de transport collectif;
- de l'échéancier des interventions;
- des mécanismes de suivi et des indicateurs de performance à mettre en place pour mesurer l'atteinte des résultats;
- du cadre financier à établir en fonction des principes de la politique de financement de l'ARTM pour les contributions municipales.

C. COMITÉ SUR L'ENTENTE TYPE AMÉNAGEMENT-TRANSPORT

Il est recommandé de mettre en place un comité piloté par la Communauté avec des représentants de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), d'EXO, du ministère des Transports et du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

Mandat

Le mandat du comité sera d'élaborer une entente type d'aménagement-transport qui sera utilisée ultérieurement lors des négociations entre les partenaires. Cette entente type fera l'objet de consultations avec les municipalités ou les MRC identifiées des pourtours des couronnes Nord et Sud.

Échéancier

Un rapport sera déposé à l'automne 2020 proposant une entente type ainsi que la liste des partenaires qui sont disposés à conclure un tel arrangement avec l'ARTM.

Carte illustrant les territoires visés par les ententes aménagement-transport (MRC soumises à l'orientation 10, municipalités hors-CMM incluses à la RMR, municipalités bénéficiant d'une entente en matière de transport collectif ou adapté)

