



ENVIRONNEMENT  
ET DÉVELOPPEMENT DURABLE  
MONTÉRÉGIE

## **Mémoire**

**Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement**

**De la**

**Communauté métropolitaine de Montréal**

**Octobre 2011**

**Conseil Régional de l'environnement de la Montérégie  
303, rue Duvernay, Beloeil (Québec) J3G 5S8  
Tél. : (450-446-0662 Courriel : dg@crem.qc.ca**

# Mémoire présenté aux audiences publiques

## Introduction

Nous pensons que c'est globalement un bon document de départ qui a pour mérite d'ordonner en trois grands volets l'existant avec cependant une vision timide du devenir.

Nous tenons à mentionner que certaines critiques que nous formulerons ne sont pas toutes attribuables à la CMM. En effet ainsi que nous l'avons formulé lors de notre présentation en commission parlementaire sur l'avant-projet de loi sur l'aménagement durable du territoire et de l'urbanisme, il est urgent et nécessaire que le Gouvernement réalise une planification stratégique en développement durable à l'échelon du Québec, afin d'assurer un aménagement du territoire cohérent à l'échelle du Québec.

Cela permettrait aux MRC, Communautés métropolitaines et agglomérations de s'appuyer sur des lignes directrices solides et garantirait une entière cohérence, ce qui n'est pas le cas actuellement.

De plus, à titre d'organisme de concertation, nous regrettons également dans une perspective de développement durable que la consultation se fasse en aval et non en amont de la production du document. En effet, outre les échanges et éclairages des municipalités et MRC, il eut été souhaitable d'associer tôt dans la démarche, les acteurs importants du milieu.

Nous notons que le PMAD est élaboré pour l'horizon 2031 alors que la vision est pour 2025. (p.16)

Il est aussi inquiétant de constater que le PMAD parle de 350 000 nouveaux ménages pour l'horizon 2031, alors qu'il ne prévoit que 150 000 emplois. Dans une perspective de développement durable, il aurait été intéressant, voir essentiel, de rappeler les orientations et objectifs du Plan de développement économique.

Il y a quasi-absence d'objectifs sociaux. Cet élément est pourtant un incontournable quand on parle de *durabilité*. Où parle-t-on de mixité sociale, culture, etc. dans ce PMAD ?

Il n'y a pas non plus de vision et de planification pour le transport en commun, pas plus que l'ébauche d'une structure plus cohérente et moins éclatée. Actuellement il y a foisonnement d'autorités organisatrices de transport et beaucoup trop d'acteurs.

Il n'y a rien au chapitre des espaces publics.

Nous aurions aimé que le document fasse une large part aux richesses caractéristiques de l'échelle de territoire de la CMM et qui doivent être préservées lors d'actions à d'autres échelles d'aménagement du territoire.

Nous aurions aimé que le document fasse état des manques importants à l'échelle de la CMM et qu'il faudra combler.

Nous aurions aimé que le document fasse la part entre ce qu'il est efficace de gérer à l'échelle de la CMM et ce qu'il est préférable de gérer à une autre échelle y compris des moyens de contrôle (ou tout autre moyen) que le PMAD se donne pour garantir l'atteinte d'un résultat satisfaisant.

## Aménagement

- Nécessité de revoir la dimension de la fiscalité municipale à plusieurs égards.
  - En effet, la principale source de financement des municipalités actuellement est le développement consommateur d'espace. Or le principe de densifier dans les aires TOD, excellent principe en soi, ne permet pas de générer de nouveaux revenus. Il en est de même pour le principe de densification en général, même si, là encore, le principe est excellent. Il faut trouver un équilibre entre développement et densification, sinon, il y a là un sérieux risque d'effet pervers en ne faisant que repousser le problème. Cette tendance est d'ailleurs déjà amorcée et l'on assiste à une fuite vers la 3<sup>e</sup> couronne et de plus en plus vers la 4<sup>e</sup> couronne (à preuve, le stationnement incitatif à la sortie de Bromont). Les citoyens ne calculent plus leurs déplacements en kilomètres, mais en temps. De surcroit, le phénomène du télétravail semble complètement laissé de côté.

Nous doutons de la volonté du MAMROT d'imposer des contraintes de densification hors CMM et surtout jusque dans la 4<sup>e</sup> couronne pour contrer ce phénomène.

- Le lourd fardeau fiscal des entreprises au sein de la métropole, conjugué au grave problème des transports, amènent celles-ci à se relocaliser parfois jusque dans la 4<sup>e</sup> couronne où à l'endroit où sa main d'œuvre et les infrastructures se sont déplacées. La tendance est lourde et inquiétante pour les perspectives de la CMM...et son assiette fiscale.
- Dans les projets TOD, il y a absence de mixité, de la dimension sociale et de pourcentage de logements sociaux et accessibles.
- En Montérégie, nous avons un sérieux problème entre l'objectif de densification, de création de zones TOD et le maintien de l'intégralité de la zone agricole. En effet la majorité des gares nouvellement implantées dans le cadre du développement du transport en commun, l'ont été en zone agricole. Ce conflit d'usage fait directement référence à notre note d'introduction quant à l'absence de planification stratégique en développement durable au niveau du Québec. Il y a effectivement dans ce cas, Incohérence entre deux orientations du PMAD, à savoir , le développement de zones TOD et le maintien, voir l'augmentation de la zone agricole. Nous tenons cependant à préciser que nous ne sommes pas des adeptes du dézonage et que pour le CRE Montérégie, la conservation des terres agricoles est capitale.
- Il serait donc tout aussi capital d'introduire une notion de compensation dans une perspective de développement durable.
- À ce égard, le rôle de la CPTAQ devrait être clarifié et devenir une agence de protection du territoire et non uniquement du territoire agricole. Une commission de protection du territoire élargie pourrait avoir une influence déterminante sur tous les aspects territoriaux : développement, environnement, agriculture, foresterie, milieux humides etc. En bref, la CPTAQ devrait se mettre au diapason du développement durable et pour cela il est nécessaire que tous les acteurs se concertent afin d'éviter ces incohérences.
- Au point 1.3, si tant est que l'augmentation de 6% des terres cultivées semble une bonne idée, à y regarder de plus près cela ressemble fort à un moyen détourné de remettre en culture des terres en friche. Or, que qualifie-t-on de friches ? Il serait important que la CMM le précise. L'évaluation est à géométrie variable et dans bien des cas les friches sont des

boisés en devenir. Cela nous semble donc une mesure biaisée qui à notre sens a fait l'objet de pressions pas toujours justifiées, du milieu agricole.

- Dans une perspective de développement durable, il faudrait que l'accroissement du nombre d'habitants soit en relation directe avec l'accroissement de la superficie réservée à l'agriculture et à la nature nécessaires à son soutien (respect de la capacité de support de l'écosystème)
- Il nous semble que l'objectif de densification pourrait être plus ambitieux que 16 à 19 logements pour la couronne sud.
- Absence d'objectif d'augmentation du seuil minimal de densité pour Montréal, Laval et Longueuil
- Il n'y a rien sur la question de l'efficacité énergétique.
- Rien non plus sur les ruisseaux et l'interdiction de les canaliser.
- Rien sur la récréation des milieux naturels en zones déficitaires.
- On devrait également retrouver un pourcentage d'éco-quartiers pour les nouveaux développements et en faire une condition d'acceptation de développement.
- Le périmètre métropolitain d'urbanisation délimite l'espace urbanisable. La CMM estime que ce périmètre devrait correspondre à la zone blanche actuelle pendant une période transitoire de cinq ans. Toutefois, la CMM s'appuie sur les propositions de délimitation du périmètre d'urbanisation des cinq grands secteurs du territoire métropolitain. Pour l'instant, les couronnes Nord et Sud n'ont toujours pas fourni leurs propositions à la CMM. Par conséquent, le périmètre métropolitain d'urbanisation n'est toujours pas clairement délimité.

De plus, la possibilité de réviser ce périmètre, après une période transitoire d'au plus cinq ans, pour des besoins en espaces économiques nous inquiète dans le sens où cela pourrait permettre aux cinq grands secteurs de chercher à dézoner des terres agricoles à des fins de développement consommateur d'espace.

## Transport

- Le transport dans la couronne sud ne peut être traité comme dans l'agglomération de Montréal.
- Problème de l'état des infrastructures et pas de financement.
- Pas d'offre de transport intra-régional en Montérégie.
- Malgré le développement du transport en commun, on estime actuellement que 70 % du transport actuel demeurera.
- Aberration de prolongement de divers autoroutes 13, 19, etc. qui ne font que renforcer l'étalement urbain au détriment du renforcement des autoroutes comme la 30 et 640 afin de ceinturer Montréal. Il est en effet inconcevable de constater que Montréal est une des rares villes de cette taille à ne pas être dotée d'une rocade autour de l'agglomération. Cette réalisation serait une réelle mesure de développement durable puisqu'elle entraînerait un gain économique évident tant pour le commerce que pour les citoyens et les employeurs. Le gain environnemental serait également évident. Quant au gain social il en découle tout simplement.
- Pas de vision de transport en commun à l'échelle de la métropole. Une gouvernance du transport en commun régional s'impose. Elle est actuellement plus que déficiente. (Réf. Nos



commentaires sur la LADTU). Trop de joueurs actuellement. Peut-on espérer que les 23 milliards dévolus à cet égard règlent ce problème !

## Environnement

- De plus, comme le souligne le CRE de Laval dans son mémoire, en ce qui concerne le taux de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels, la CMM doit se doter d'un minimum de 12 % pour 2015, afin d'être en conformité avec l'objectif du gouvernement du Québec, et 30 % (17 % en milieu terrestre, 10 % en milieu aquatique et un minimum de 3 % en milieu humide) pour 2020, afin de suivre les recommandations de la Conférence des Nations Unies sur la biodiversité de Nagoya, du gouvernement du Canada et de la communauté scientifique pour assurer le maintien de la biodiversité.
- De plus, il n'est pris en compte que les boisés métropolitains, or en général, dans la couronne sud, on considère comme boisés à protéger les superficies à partir d'un hectare. Ceux-ci ne sont nullement pris en compte dans le document.
- D'autre part d'autres boisés d'envergure ne sont carrément pas pris en compte. À titre d'exemple la CMM a retenu, à La Prairie le secteur à l'est de l'autoroute 30 (secteur agricole) un boisé privé alors qu'à l'ouest de l'autoroute 30 (secteur non zoné agricole) un important boisé en grande partie public n'a pas été retenu. De plus, le boisé privé retenu est de moindre qualité que le boisé public non retenu.
- Selon le CRE Montérégie, la CMM devrait prendre en compte tous les boisés d'envergure à protéger qui n'ont actuellement pas fait l'objet d'inventaire.
- Le document fait également référence aux normes édictées dans le RCI. Or à notre connaissance celui-ci n'a jamais été adopté et n'a donc aucune existence légale.
- Une définition du vocable friche s'impose. Il faut déterminer ce qui peut être retourné à l'agriculture de ce qui doit être retourné en milieux naturels.

Beloeil, le 28 septembre 2011

Le Président,



Richard Marois

La Directrice générale,



Gisèle Floc'h Rousselle

GFR le 27 septembre 2011

