



**Projet de loi n°85 visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal**

Mémoire de la Ville de Candiac transmis au ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire

Juillet 2017

## TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction .....	3
2.	Vision d'aménagement et de développement .....	4
	2.1 <i>Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)</i> .....	4
	2.2 <i>Programme particulier d'urbanisme Secteur de la gare à Candiac</i> .....	6
3.	Outils urbanistiques .....	7
	3.1 <i>Projet de loi n° 122</i> .....	7
	3.2 <i>Outils urbanistiques</i> .....	8
4.	Impacts du projet de loi .....	9
	4.1 <i>Résidants du secteur</i> .....	9
	4.2 <i>Architecture et aménagement</i> .....	9
	4.3 <i>Circulation</i> .....	10
	4.4 <i>Environnement</i> .....	11
	4.5 <i>Dézonage agricole</i> .....	11
	4.6 <i>Rentabilité fiscale</i> .....	12
5.	Mémoire de la MRC de Roussillon .....	13
	5.1 <i>Recommandation 9</i> .....	13
	5.2 <i>Recommandation 11</i> .....	14
6.	Recommandations .....	15
7.	Conclusion.....	17

### Liste des plans

Plan 1 – Les aires TOD – Seuils minimaux de densité résidentielle – PMAD

Plan 2 – Concept d'ensemble détaillé – TOD *Secteur de la gare de Candiac*

Plan 3 – Terrains situés à l'intérieur du TOD de la Gare

Plan 4 – Accès à l'autoroute 30 via le viaduc situé sur le chemin Saint-François-Xavier

Plan 5 – Nouveaux espaces demandés en zone agricole

## 1. Introduction

La Ville de Candiac dépose le présent document à titre de mémoire dans le cadre du projet de loi n° 85 visant l'implantation de deux pôles logistiques et d'un corridor de développement économique aux abords de l'autoroute 30 ainsi que le développement des zones industrialo-portuaires de la région métropolitaine de Montréal présenté par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

La Ville de Candiac est située à la croisée des autoroutes 15 et 30, en bordure du fleuve Saint-Laurent, répartie sur une superficie de 1 838 ha dont 1 433 ha en territoire urbanisé. La population totale de la municipalité s'élève à plus de 21 000 habitants, selon le recensement 2016 de Statistique Canada et dont la valeur moyenne d'une habitation unifamiliale de structure isolée est d'environ 400 000 \$. Candiac offre un milieu de vie de qualité supérieure où la sécurité, la quiétude et le respect de l'environnement s'unissent pour le bien-être des citoyens. Sa population, en croissance, oriente notamment le développement de la ville vers les besoins des familles et des aînés.

La Ville de Candiac est une des municipalités de la MRC de Roussillon visée afin de favoriser l'implantation d'entreprises du secteur logistique aux abords de l'autoroute 30 dans la région de la Montérégie. Une partie du territoire est donc directement touchée par le projet de loi n° 85. Les terrains ciblés représentent une superficie totale de 45 ha dont 20.6 ha sont situés à l'intérieur d'une aire TOD (*Transit Oriented Développement*) de la gare du train de banlieue de Candiac exigé par le *Plan métropolitain aménagement et de développement* (PMAD).

L'objectif du dépôt du présent mémoire est d'exposer l'évolution de la planification du développement du secteur du TOD de la gare découlant des grandes orientations du PMAD, les préoccupations de la municipalité face à la présence d'un tel projet localisé à l'intérieur d'un cadre bâti en évolution d'un secteur TOD, les différents impacts engendrés par les centres de distribution à proximité des secteurs résidentiels et un des éléments les plus contraignants ainsi que l'abolition des outils urbanistiques sous la juridiction municipale.

Candiac est une ville attractive et contemporaine offrant à ses citoyens un milieu de vie de qualité supérieure, respectueux de l'environnement et orienté vers le bien-être des générations actuelles et futures et elle ne désire pas perdre tous ses attributs.

## 2. Vision d'aménagement et de développement

La présente section a pour principal objectif de démontrer que les terrains visés par le projet de loi n° 85, localisés dans le secteur de la gare de train de banlieue, ont fait l'objet d'une planification détaillée dans les dix dernières années en respect des principes de développement durable et découlant de l'avis favorable du gouvernement du Québec au PMAD.

### 2.1 Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

Suite à une importante consultation publique, le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté le 8 décembre 2011 le PMAD du Grand Montréal entrant en vigueur le 12 mars 2012. La planification a été basée sur trois grandes orientations :

- Orientation 1 : Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables
- Orientation 2 : Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants
- Orientation 3 : Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

En se basant sur ces orientations, le PMAD vient encadrer le développement durable et l'aménagement du territoire par une meilleure répartition des différentes affectations du sol, afin de créer des pôles structurants d'activités orientées vers le transport en commun. L'un des objectifs est d'optimiser le développement en créant des milieux de vie localisés à proximité des axes de transport en commun : métro, train de banlieue, autobus, etc. Afin d'atteindre cet objectif, une densité minimale de logement à l'hectare a été imposée à l'intérieur des différentes aires TOD réparties sur le territoire de la CMM à proximité des grands axes de transport.

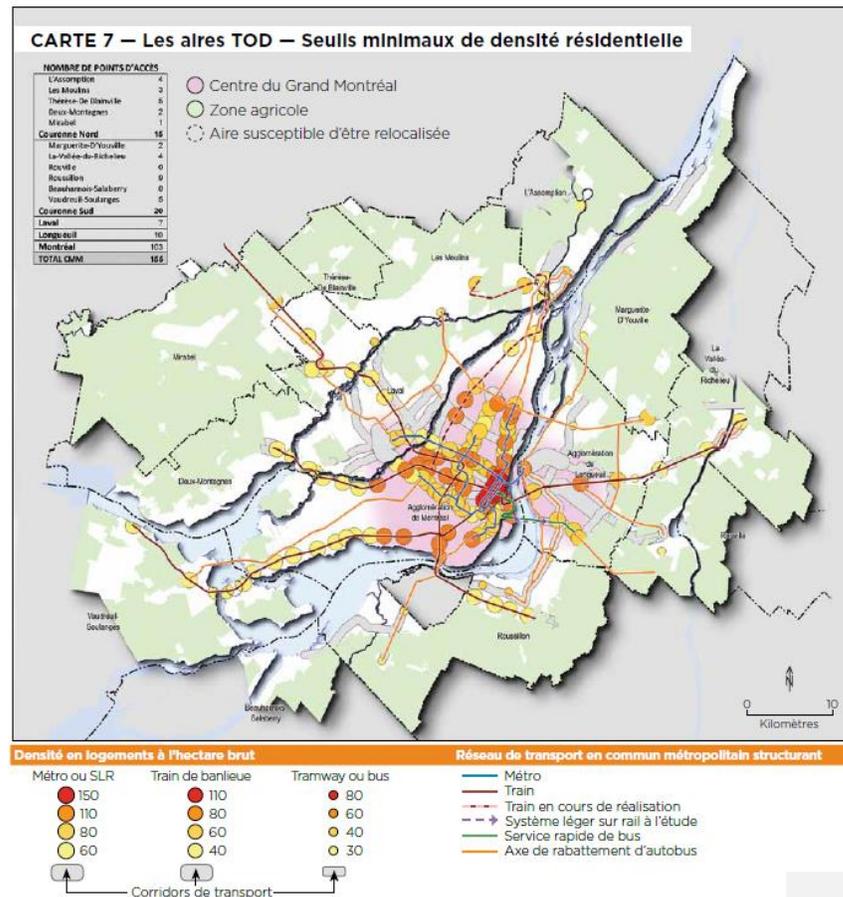
Le secteur autour de la gare du train de banlieue de Candiac a été choisi comme étant un des 6 projets novateurs de démonstration pour la conception d'un TOD (voir plan 1). Afin d'accompagner les 6 municipalités choisies, dans l'atteinte de ces objectifs ambitieux, la CMM a offert une aide financière à la conception d'un projet novateur de TOD à la Ville de Candiac en 2012. Un projet novateur s'appuie sur les principes du développement durable pour favoriser :

- la consolidation du tissu urbain existant et l'optimisation des infrastructures et des équipements collectifs déjà en place;
- la diminution de la dépendance à l'automobile, l'amélioration de l'accès au transport collectif et un meilleur partage de la voirie de façon à encourager les déplacements actifs;
- l'émergence d'une vie de quartier dynamique par la présence d'une mixité des usages;

- la mixité sociale par la construction d'une gamme diversifiée de logements (typologies et tenures) qui répond aux besoins des différents types de ménages;
- la création d'un environnement urbain convivial pour les piétons par une implantation adéquate des bâtiments ainsi qu'une facture architecturale diversifiée;
- l'aménagement d'espaces publics de qualité mettant en valeur l'identité du lieu (design urbain, sécurité, qualité des aménagements, etc.);
- la protection de l'environnement par des bâtiments durables, des bâtiments à haute performance énergétique, des mesures de récupération et de rétention des eaux pluviales, etc.

Dans le cas du secteur de la gare de Candiac, la densité minimale de logement à hectare a été fixée à 40. Afin de respecter les exigences du PMAD et considérant que depuis le début de son développement, la Ville de Candiac s'est développée principalement par des maisons unifamiliales détachées, une planification détaillée du secteur a été prévue.

## Plan 1



## 2.2 Programme particulier d'urbanisme Secteur de la gare à Candiac

L'urbanité, la densité et la signature particulière du secteur de la gare de Candiac feront en sorte que les citoyens reconnaîtront, dans ce lieu, le cœur de leur ville (voir plan 2). Ils y convergent actuellement grâce à la présence d'un réseau de transport collectif, actif et adéquatement structuré, assurant une interconnexion avec les divers pôles commerciaux, civiques et récréatifs de la ville. Alliant une mixité d'usages, une diversité de fonctions et une densité d'occupation du sol, ça constituera un lieu doté d'une ambiance distinctive. Regroupant des commerces, des services de proximité, des places publiques, des équipements de culture, de loisirs, des sentiers, des pistes multifonctionnelles, le secteur de la gare sera un véritable pôle urbain structurant, reconnu à l'échelle régionale. Il se démarquera comme étant une nouvelle référence en matière d'aménagement urbain.



La proximité de la gare de train permet de rejoindre le centre-ville de Montréal en quarante minutes à peine. Cet équipement majeur de transport représente le cœur du pôle urbain. Le secteur se trouve ainsi branché au réseau de transport collectif métropolitain. Le quartier présente toutes les qualités d'un milieu urbain, en plus de s'intégrer harmonieusement à son environnement. Les déplacements y sont minimisés grâce à la diversité des activités possibles à l'intérieur même du quartier, en faisant un lieu où il fait bon vivre.

Afin d'atteindre les exigences du PMAD en termes de densité, le PPU privilégie la venue d'un projet immobilier de moyenne à haute densité. Une hauteur minimale des bâtiments fixée à deux étages; des hauteurs allant en augmentant depuis les secteurs résidentiels existants vers le cœur du projet correspondant à la gare de Candiac; des densités plus élevées pour les bâtiments jouxtant les autoroutes et la voie ferrée.

Considérant l'ensemble des éléments mentionnés ci-haut et principalement dû au fait que le secteur a fait l'objet d'une planification exhaustive d'un projet novateur de TOD, la Ville de Candiac est d'avis que plusieurs modifications doivent être apportées au projet de loi n° 85 afin de respecter la planification locale qui découle des orientations gouvernementales.

### 3. Outils urbanistiques

La présente section a pour objectif de faire un parallèle entre le présent projet et le projet de Loi n° 122 visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs ainsi que les impacts que pourrait avoir le projet sur les outils urbanistiques locaux.

#### 3.1 Projet de loi n° 122

Le projet de loi n° 85 va à l'encontre même des principes et des nouveaux pouvoirs établis dans le projet de loi n° 122 adopté par l'Assemblée nationale en date du 15 juin 2017.

- toute municipalité locale peut adopter, par règlement, une politique de participation publique afin de permettre l'exemption de l'approbation référendaire de certains projets;
- nouveaux pouvoirs conférant une marge de manœuvre accrue en matière de zonage et lotissement;
- possibilité d'exiger des contributions aux fins de parcs, dans certaines conditions, supérieures à 10 % du site;
- toute municipalité locale peut adopter un règlement sur l'occupation ou l'entretien des bâtiments afin, entre autres, de permettre l'inscription d'un avis de détérioration au registre foncier;

Le projet de loi n° 122 a pour objectif de reconnaître les municipalités locales comme des gouvernements de proximité et par le fait même de conférer de nouveaux pouvoirs tandis que le présent projet a pour effet de prescrire les règlements municipaux afin d'appliquer tous azimuts les règles établies par le gouvernement sans se soucier des planifications locales.

### 3.2 Outils urbanistiques

L'article 3 du projet de loi stipule que « les règles prescrites dans le décret ont préséance sur toute disposition inconciliable d'un règlement d'une municipalité ». La Ville de Candiac se questionne sur cette disposition ayant comme effet d'appliquer des règles favorisant l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique sur des terrains situés à l'intérieur d'une aire d'affectation multifonctionnelle.

- le secteur de la gare a fait l'objet d'une planification particulière, de la part de la Ville, axée sur les principes orientés sur le transport en commun et alternatif conjointement avec la CMM et en respect des orientations ministérielles du gouvernement;
- les municipalités doivent être souveraines dans l'application des outils d'aménagement adoptés localement afin de respecter les compétences municipales de l'aménagement du territoire relevant des gouvernements de proximité que le gouvernement du Québec a reconnu dans le Pacte fiscal;
- les villes doivent conserver la possibilité d'aménager leur territoire selon leur besoin et les contraintes existantes. L'implantation d'usages et de bâtiments est une planification d'ordre locale qui demande une connaissance approfondie du territoire;
- la réglementation d'urbanisme en vigueur a été adoptée, par le conseil municipal, suite à de nombreuses consultations publiques avec les citoyens;
- les normes établies aux règlements d'urbanisme représentent les volontés du conseil municipal et des citoyens en termes de développement.

#### 4. Impacts du projet de loi

La présente section a pour objectif de faire ressortir les impacts que pourrait avoir le projet de loi s'il était adopté sous sa forme actuelle.

##### 4.1 Résidants du secteur

L'implantation d'une entreprise du secteur logistique, axée sur l'exploitation de centre de distribution de produits, à l'intérieur d'un quartier fortement résidentiel occasionnerait des nuisances importantes pour les résidants du secteur :

- augmentation du niveau sonore engendré par la circulation des camions et des activités reliées aux opérations du centre de distribution;
- augmentation des matières volatiles et de la poussière générée par les grandes aires de stationnement et de circulation majoritairement composées de pierre concassée et non d'asphalte;
- aires de circulation et de stationnement fortement éclairées;
- industrie pouvant opérer 24 heures par jour et 365 jours par année;
- les citoyens ont fait l'acquisition de leur résidence dans un secteur axé sur un développement résidentiel de moyenne et haute densité et de commerce de proximité et non par la présence future d'un pôle logistique.

##### 4.2 Architecture et aménagement

Parallèlement à l'adoption du PPU du TOD du *Secteur de la gare Candiac*, la Ville a innové en étant la toute première municipalité au Québec à se doter d'un guide de type Form-based Code, intitulé : *Guide d'aménagement pour des quartiers viables à Candiac*. L'objectif est d'aménager des quartiers en intégrant les plus hauts standards en matière de design, d'architecture et d'aménagement des terrains privés à l'échelle humaine. Un pôle logistique ne cadre donc pas dans cette philosophie pour les raisons suivantes :

- façades extérieures d'un centre de distribution composées majoritairement de revêtement léger de faible qualité et possédant un faible ratio d'ouvertures dû aux activités présentes à l'intérieur du bâtiment;
- implantation de petit bâtiment généralement d'un seul étage sur un immense terrain ne respectant pas les superficies minimales établies à la réglementation municipale;
- aménagement paysager est habituellement réduit à sa plus simple expression.

Les projets recherchés sont plutôt des :

- bâtiments durables à haute performance énergétique axés sur les principes LEED;
- bâtiments atteignant les plus hauts standards en matière d'architecture et de design urbain afin de contribuer à l'attractivité, à la convivialité et au confort du secteur pour les résidents et les usagers permettant de faire du secteur de la gare un lieu à l'avant-garde et identitaire;
- le slogan de la Ville est « La Ville sous les arbres ».

#### 4.3 Circulation

Les centres de distribution sont reconnus comme faisant partie des activités industrielles générant le plus d'impacts négatifs sur la circulation locale principalement pour les terrains situés à l'intérieur du TOD de la Gare (parties des lots 4 370 199, 3 551 238, 5 891 330 et 5 891 331 voir plan 3).

Plan 3



- l'augmentation du trafic de camions lourds dans un secteur planifié selon les principes de développement durable axé principalement sur la réduction de l'utilisation de la voiture en favorisant des aménagements particuliers pour le transport actif;
- la présence de centaines de camions de livraison par jour sur un réseau conçu pour des activités résidentielles et commerciales;
- la détérioration prématurée des infrastructures routières;
- l'augmentation des risques d'accident entre les divers types de véhicule.

#### 4.4 Environnement

Le secteur de la gare a été planifié selon les critères de développement durable dans le respect de l'environnement. Les centres de distribution ne cadrent pas dans ces principes.

- générateur important d'îlots de chaleur par la présence d'immenses espaces extérieurs réservés pour les manœuvres des camions, le stationnement et l'entreposage;
- augmentation de la pollution atmosphérique due à la présence de plusieurs centaines de camions lourds par jour;

#### 4.5 Dézonage agricole

L'article 5 du projet de loi prévoit « qu'un immeuble compris dans la zone agricole soit utilisé à des fins autres que l'agriculture ». La Ville est favorable à cette disposition, seulement si :

- les usages autorisés sont en conformité avec le PMAD de la CMM, le schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon et le PPU du Secteur de la gare de Candiac;
- les usages ont pour effet de contribuer au rayonnement du nouveau centre de Candiac;
- les usages respectent les volontés de développement du secteur et les volontés de la municipalité;
- les usages n'ont pas pour effet de dénaturer la planification du secteur et d'apporter des impacts négatifs sur les fonctions résidentielle et commerciale.

#### 4.6 Rentabilité fiscale

L'adoption du projet de loi sans modification aurait un impact négatif sur la rentabilité fiscale de certains investissements municipaux et principalement par rapport à un projet résidentiel de plusieurs milliers d'unités de logement.

- la superficie minimale d'implantation d'un centre de distribution sur un immense terrain aurait comme effet de réduire les revenus de taxation pour la municipalité;
- les revenus de taxation ne reflèteraient pas les attentes de la Ville;
- considérant que la valeur moyenne au rôle d'une habitation unifamiliale est d'environ 400 000 \$, il est questionnable d'envisager qu'un centre de distribution pourrait avoir une valeur plus élevée au mètre carré et pourrait même faire diminuer la valeur des propriétés adjacentes, en raison des inconvénients au milieu environnant;
- des montants importants ont été déboursés au courant des dernières années (artères routières, aménagement de parcs, infrastructures souterraines, etc.);
- l'implantation d'un centre de distribution sur le territoire n'aura pas pour effet de créer de nouveaux emplois pour les citoyens de Candiac, ce qui va à l'encontre des exigences du PMAD;
- les retombées économiques sont peu intéressantes en comparaison avec les impacts négatifs d'un tel projet.

## 5. Mémoire de la MRC de Roussillon

### 5.1 Recommandation 9

Nous tenons à mentionner que la Ville de Candiac ne partage pas entièrement le sens de la recommandation 9, du mémoire de la MRC sur le projet de loi n° 85, stipulant « Que le gouvernement investisse dans les infrastructures mettant en valeur l'offre actuelle d'espaces industriels disponibles au développement notamment en réalisant la sortie d'autoroute sur l'A15 ».

En effet, cette demande fait allusion à la construction d'un viaduc au-dessus de l'A15 pouvant occasionner des problèmes importants de circulation et irait à l'encontre de la planification du secteur du TOD de la gare. Les camions lourds circulant sur l'A15 Nord désirant accéder aux industries ayant pignon sur rue à Saint-Constant et à Delson devraient utiliser la sortie d'autoroute menant directement au cœur du quartier résidentiel de la gare.

Pour les mêmes raisons mentionnées à la section 4.3, du présent document, la Ville ne souhaite pas que le trafic engendré par les camions lourds desservant les industries implantées dans une municipalité voisine crée des problématiques et des impacts négatifs pour les résidents de Candiac.

La Ville de Candiac est plutôt d'avis que les accès à l'autoroute se retrouvent sur l'autoroute 30 à la hauteur du viaduc situé sur le chemin Saint-François-Xavier, tel que le stipule la recommandation 11 (voir plan 4.).

### Plan 4



## 5.2 Recommandation 11

La Ville de Candiac est d'avis que la recommandation 11 stipulant « Que le gouvernement lève la contrainte de la zone agricole enclavée du site de Saint-Constant et s'engage à réaliser la sortie d'autoroute sur l'A30 » est la meilleure solution pour optimiser l'offre de terrains mis en disponibilité.

Les terrains localisés en zone agricole à Candiac présentent des contraintes à leur développement par le fait qu'ils sont enclavés entre l'autoroute 30 et le boulevard Jean-Leman. Ce secteur ne fait pas partie des terrains visés par le projet, mais comme ils sont situés directement aux abords de l'A30 nous considérons qu'ils devraient être dézonés pour des entreprises ayant besoin d'une vitrine autoroutière dont l'ensemble des activités doivent être réalisées à l'intérieur des bâtiments. Mieux encore, plus de bureaux créant des emplois pour les citoyens avoisinants répondant ainsi aux exigences du PMAD et du MAMOT.

## 6. Recommandations

En considérant l'ensemble des impacts négatifs que pourrait avoir l'adoption du projet de loi sous sa forme actuelle, la Ville de Candiac recommande certaines modifications.

### **Recommandation 1**

Que soit retiré du projet de loi et des plans le territoire situé à l'intérieur des limites du PPU du *Secteur de la gare de Candiac*.

### **Recommandation 2**

Que le projet de loi soit modifié afin de maintenir les outils d'aménagement des municipalités locales, des municipalités régionales de comté et de la Communauté métropolitaine de Montréal afin de respecter les compétences municipales d'aménagement de leur territoire.

### **Recommandation 3**

Que le projet de loi soit modifié afin d'inclure les terrains situés en zone agricole identifiés au plan 5 (voir page suivante).

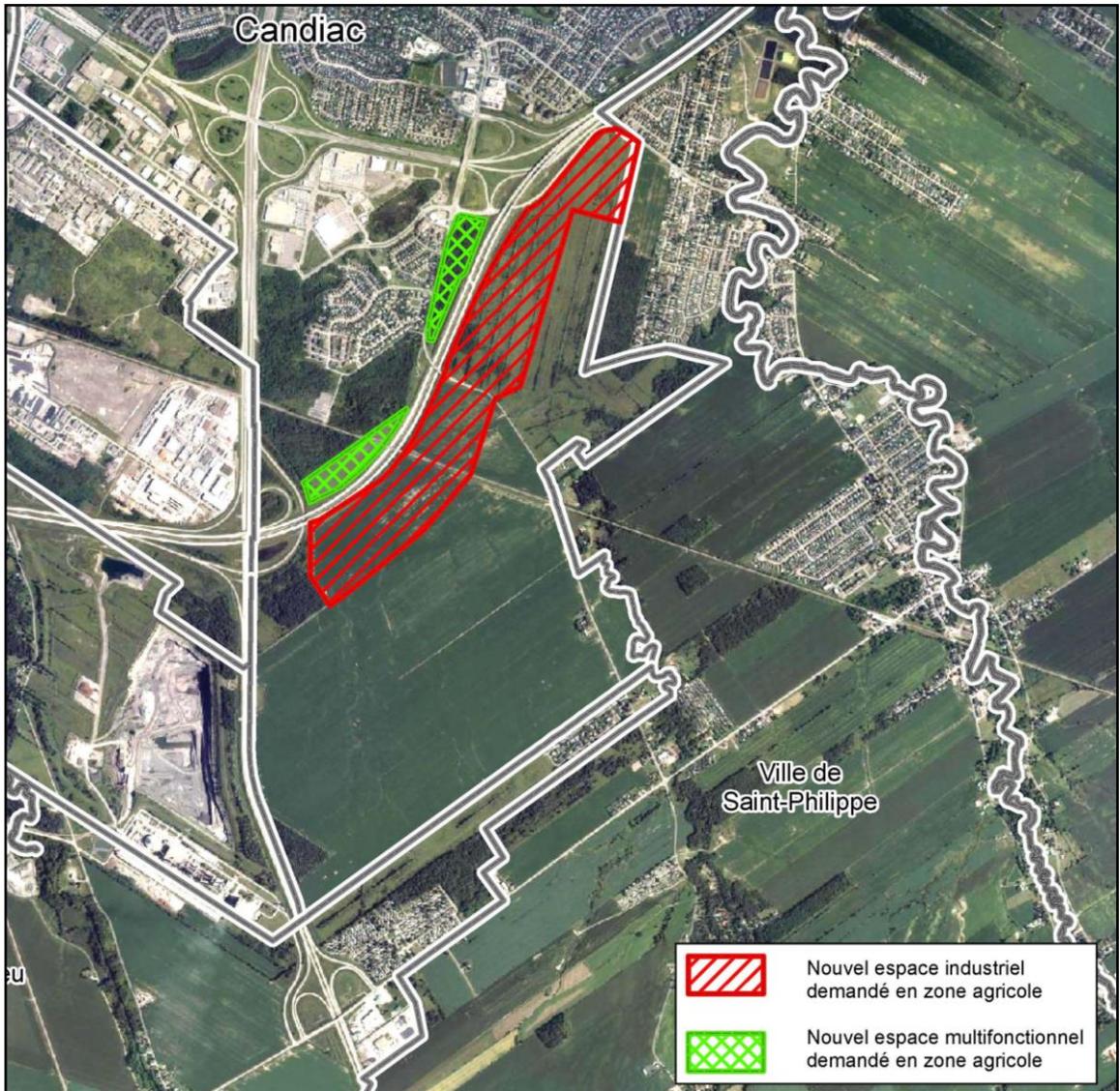
### **Recommandation 4**

Que le gouvernement convienne avec les municipalités concernées, par résolution de leur conseil municipal, des conditions d'implantation, d'aménagement du site, de protection de l'environnement et d'occupation du sol en respect avec la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

### **Recommandation 5**

Que le gouvernement procède par décret au dézonage des petits terrains enclavés entre le développement résidentiel et l'autoroute 30, afin de pouvoir y réaliser un développement commercial ou industriel dont les activités se déroulent à l'intérieur des bâtiments et ayant besoin d'une vitrine autoroutière.

Plan 5



## 7. Conclusion

Candiac est une ville attractive et contemporaine qui offre à ses citoyens un milieu de vie de qualité supérieure, respectueux de l'environnement et orienté vers le bien-être des générations actuelles et futures. Afin de perpétuer cette tradition d'excellence, les meilleures pratiques de développement et d'aménagement durables, font partie intégrale de la planification des nouveaux quartiers.

Le secteur de la gare a fait l'objet d'un PPU et est l'un des six projets novateurs de démonstration pour la conception d'un TOD selon les orientations, objectifs et critères du PMAD et en lien avec les exigences gouvernementales.

Certains des terrains visés pour l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique sont situés à l'intérieur du secteur de la gare de Candiac. L'ensemble des impacts négatifs touchant les résidents du secteur adjacent, la circulation, l'environnement et la rentabilité fiscale viennent compromettre le projet novateur puisque les centres de distribution vont à l'encontre des orientations, objectifs et critères d'un projet TOD.

En conclusion, la Ville de Candiac considère que le projet de loi n° 85 ne peut être adopté sous sa forme actuelle sans quoi cela compromettra le développement du TOD du *Secteur de la gare de Candiac* et nuira fortement aux résidents habitant le secteur adjacent. Elle désire conserver le pouvoir d'utiliser ses outils urbanistiques et continuer d'avoir la légitimité de choisir les types d'usages industriels pouvant cohabiter avec sa planification urbanistique. Sans l'acceptation des cinq recommandations mentionnées ci-haut, la Ville de Candiac s'opposera à l'ensemble du projet de loi.