



CRE MONTÉRÉGIE

Projet de loi 85

Loi 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 déposé à la
Commission de l'aménagement du territoire
Par le
Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

15 AOUT 2017

Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

Le CRE de la Montérégie

Le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie) est un organisme sans but lucratif né de l'initiative du milieu, en 1989. La mission du CRE Montérégie est de soutenir et implanter le développement durable et de favoriser la protection de l'environnement en Montérégie.

Expert dans le domaine de l'environnement et du développement durable, le CRE Montérégie intervient dans des domaines d'action variés tels que les changements climatiques, l'énergie, la biodiversité, l'aménagement du territoire, les matières résiduelles, l'eau ou les sols. Au fil des années, le CRE Montérégie a acquis une expérience reconnue en consultation, en concertation et en élaboration de plans de développement durable.

Le CRE Montérégie fait partie d'une entité plus vaste qui regroupe l'ensemble des CRE, soit le Regroupement national des Conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ).

Mission

Soutenir le développement durable et favoriser la protection de l'environnement en Montérégie.

Vision

Contribuer au développement harmonieux de la Montérégie

Mémoire du CRE Montérégie

Contexte

Le développement du corridor de l'autoroute 30 doit être guidé par les principes du développement durable énoncés dans la Loi sur le développement durable du Québec. Le projet de loi du gouvernement du Québec doit donc intégrer la vision durable et partagée déjà élaborée par les acteurs locaux dans le cadre du développement du corridor de l'autoroute 30. Il est indispensable qu'il prenne en compte chacune des dimensions du développement durable, soit l'économie, l'environnement et le social. Le développement de l'autoroute 30 devra s'accorder et soutenir les engagements pris, depuis quelques années, par les collectivités locales tels le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), les Plans quinquennaux de développement durable, les Plans d'action de développement durable, etc.

Le développement du corridor de l'autoroute 30 aura un impact important sur le territoire. Il nous apparaît donc important de rappeler quelques constats avant d'aborder les différents éléments du projet de loi 85 :

1. Nous sommes actuellement en déficit de milieux naturels et de milieux agricoles. L'objectif du PMAD est de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal et d'augmenter la surface agricole de 6 %¹.
2. Dans un contexte de réduction de la dépendance du Québec au pétrole et d'amélioration de l'efficacité énergétique, le maintien de la vocation de voie de contournement de l'A-30, la réduction de l'étalement urbain et de la dépendance à la voiture sont des enjeux primordiaux. L'objectif du PMAD est d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development)¹.
3. Dans le cadre de l'élaboration du PMAD de la CMM, une comparaison entre les projections d'occupation du Conference Board du Canada et le recensement des terrains disponibles à des fins industrielles a permis de conclure que l'offre de terrains industriels était suffisante pour répondre aux besoins de développement à court terme (2031)¹.

¹ Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2012

4. Tel que mentionné dans le cadre de la consultation pour l'élaboration d'une vision durable du développement économique du corridor de l'autoroute 30, une réflexion collective où tous les acteurs pourront contribuer à un développement responsable de la périphérie de l'autoroute 30 nous semble nécessaire et doit être mise en place de façon permanente.

Les enjeux du projet de loi 85

Le projet de loi 85 porte sur 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. Bien que la majorité des terrains ciblés par ce projet de loi soit déjà vouée à des usages industriels, des enjeux demeurent sur le plan de la protection des milieux naturels, agricoles et la vision de développement durable du territoire.

Milieux naturels

Nous sommes actuellement en déficit de milieux naturels protégés. L'objectif du PMAD est de protéger 17 % du territoire du Grand Montréal². Or, actuellement, seuls 9,6 % du territoire sont protégés (dont 78 % en milieu aquatique)². Rappelons aussi que l'objectif de Nagoya, ratifié par Québec en 2010, est de porter les aires protégées à 10 % en milieu aquatique et à 17 % en milieu terrestre d'ici 2020. Tout empiètement dans ces milieux compromet ainsi l'atteinte de ces objectifs.

Or, selon les cartes présentées, le projet de loi prévoit de favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique dans plusieurs milieux naturels (boisés et milieux humides), sans tenir compte de leur valeur écologique et sociale ou des outils de conservation du territoire déjà en place. Cette façon de faire va à l'encontre de la loi sur le développement durable et risque d'augmenter les pressions sur des milieux naturels d'intérêts pour la conservation.

À titre d'exemple, environ 70 ha de terrains situés en zone industrielle et ciblés par ce projet de loi ont actuellement une affectation « conservation » au plan de zonage³. Puisque l'article 4 de ce projet de loi permet de déroger à toute disposition de la Loi sur

² Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2012

³ Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant le projet de loi 85, 2016

l'aménagement et l'urbanisme, il serait maintenant possible d'implanter des entreprises sur ces terrains voués à la conservation.

Milieus agricoles

L'objectif du PMAD est d'augmenter la surface agricole cultivée de 6 %, ce qui correspond à une augmentation de 4 400 hectares d'ici 2031 pour la Couronne Sud et l'Agglomération de Longueuil⁴. L'article 5 de ce projet de loi va à l'encontre de cet objectif en permettant de déroger à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles sur plus de 167 hectares de terres agricoles de qualités (classe de sol 2)⁵.

Développement durable

Dans un contexte de réduction de la dépendance du Québec au pétrole et d'amélioration de l'efficacité énergétique, l'autoroute 30 doit conserver sa vocation première de voie de contournement de Montréal. Le développement de l'A-30 ne doit pas devenir un facteur favorisant l'étalement urbain qui, outre ses impacts environnementaux et sociaux, pourrait aussi avoir un impact sur la fluidité des déplacements sur l'A-30 et donc sur le transport de marchandises.

Ainsi, afin de limiter l'étalement urbain et de réduire sa dépendance à la voiture, la CMM s'est fixée comme objectif d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development)⁶. Or, l'analyse des cartes jointes au projet de loi indique que près de 128 ha ciblés se trouvent à l'intérieur d'aires TOD (Transit-Oriented Development) déjà identifiées dans le PMAD de la CMM⁴. Au total, 6 TOD seraient donc affectés par ce projet de loi.

Les TOD sont des zones à usages mixtes de moyenne à haute densité, favorisant l'utilisation du transport collectif. Pour ce faire, ils sont généralement aménagés à proximité d'une station de transport en commun à haute capacité, dans une optique, entre autres, de réduction de la dépendance à l'automobile et de réduction des émissions de GES. Ainsi, l'implantation d'entreprises de logistique dans ces secteurs irait à l'encontre des principes d'aménagement des TOD et de la planification en développement durable de plusieurs municipalités

⁴ Rapport de monitoring du PMAD – Édition 2015, Communauté métropolitaine de Montréal

⁵ Mémoire de la Communauté métropolitaine de Montréal concernant le projet de loi 85, 2016

⁶ Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2012

Bien que nous sommes en accord avec le principe de favoriser l'implantation d'entreprises du secteur de la logistique aux abords de l'autoroute 30, il est indispensable que cette implantation s'intègre à une planification concertée et durable du territoire. Les articles 3 et 4 du projet de loi vont donc à l'encontre de ce principe que nous défendons depuis plusieurs années.

Le processus de consultation :

1. Nous avons besoin de cartes et de données couvrant l'ensemble du territoire ciblé par ce projet de loi. Les limites administratives de la région métropolitaine de Montréal doivent ainsi être définies et une cartographie plus détaillée des éléments structurant du territoire doit être réalisée.

En effet, l'information présentée dans le cadre de ce projet de loi demeure partielle quant au zonage du territoire, à la présence de parcs industriels (avec ou sans contraintes au développement), à la localisation des zones industrialo-portuaires et aux milieux naturels. Des documents plus complets doivent être fournis afin que les personnes et organisations interpellées par ce projet de loi puissent avoir une vision d'ensemble du développement de l'autoroute 30.

2. Nous ne pouvons aussi passer sous silence la période choisie pour la tenue des consultations publiques. En cette période estivale, nombreux sont les acteurs locaux n'ayant pas de ressources disponibles pour étudier et commenter ce projet de loi.

Recommandations :

1. Nous recommandons fortement de mettre en place un comité consultatif permanent où tous les acteurs pourront contribuer à un développement responsable et durable de l'ensemble de la périphérie de l'autoroute 30 qu'ils soient des milieux économique, social ou environnemental.

Ce comité devrait regrouper les diverses instances gouvernementales (Municipalités, MRC, CMM et Ministères), la CPTAQ ainsi que des acteurs des milieux économique, social et environnemental. Le comité pourrait ainsi porter sa réflexion sur l'ensemble des terrains disponibles et leur vocation dans un contexte global visant la planification durable du territoire.

2. Nous recommandons de retirer les articles 3, 4 et 5 afin de maintenir les outils d'aménagements et de protection du territoire en place.

Les processus décisionnels menant à la sélection des zones d'implantations d'entreprises de la logistique doivent être réalisés dans un contexte global et tenir compte de l'ensemble des outils d'aménagement des instances gouvernementales (Municipalités, MRC et CMM) ainsi que de la loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.