



**MÉMOIRE DÉPOSÉ À LA
COMMISSION DE L'AMÉNAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ
MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

**PROJET DE PLAN MÉTROPOLITAIN
D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT
(2011 – 2031)**

OCTOBRE 2011

SOMMAIRE

Ce mémoire a pour but de présenter les commentaires, remarques et recommandations du Conseil régional de l'environnement de Laval par rapport au Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM adopté par son conseil en avril 2011.

La CMM comprend 82 municipalités distribuées dans 5 zones géographiques (Montréal, Laval, Longueuil, Couronne Nord et Couronne Sud). Afin de promouvoir le développement durable des municipalités, et par conséquent de la CMM, le gouvernement a adopté en 2001 le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. Selon ce cadre, la problématique générale d'aménagement métropolitain se fonde sur deux points majeurs : (1) l'absence d'une vision commune du développement résultant d'une gestion fragmentée du territoire et (2) une urbanisation coûteuse et non planifiée à l'échelle métropolitaine. En effet, les cinq zones géographiques de la CMM ne sont pas aménagées de la même façon. Les parties centrales de Montréal, Laval et Longueuil sont plus denses du fait qu'elles reçoivent près de 60 % de la population et des emplois, tandis que les couronnes nord et sud sont moins denses. Le modèle de développement immobilier de type banlieue adopté par quelques municipalités de la CMM favorise les résidences unifamiliales, dispersées à travers le territoire, et par conséquent promeut le phénomène d'étalement urbain.

Les différents taux de densité dans la CMM se traduisent par de différents niveaux de dépendance à la voiture. Les milieux denses et multifonctionnels tels que la partie centrale de l'agglomération de Montréal sont plus propices à l'implantation de services de transport collectifs attractifs et performants. Par contre, les municipalités moins denses ne sont pas en mesure d'offrir de service de transport en commun capable de permettre à ses résidents de réduire l'utilisation de la voiture. Par ailleurs, le modèle de développement caractérisé par l'étalement urbain est sans contredit, un incitatif à l'utilisation de l'automobile, sans oublier les coûts sociaux qu'il génère pour nos gouvernements. La CMM connaît présentement une importante crise des réseaux routiers, qui reflète cette réalité, le résultat de mauvaises décisions entreprises par nos gouvernements depuis déjà bien longtemps pour lesquelles la CMM doit faire face aujourd'hui.

Enfin, le développement immobilier et routier en dehors des zones urbaines est réalisé en détriment des milieux naturels et agricoles. Dans les quatre dernières décennies, la CMM a subi une perte et une altération accélérées de ses milieux naturels. Cela a pour effet de nuire à notre santé, diminuer notre capital naturel et entraîner une perte économique des services rendus par les milieux naturels.

Par rapport à l'orientation 1 du Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement qui porte sur l'aménagement du territoire, le Conseil régional de l'environnement de Laval recommande, entre autres, que les nouveaux projets immobiliers offrent davantage de logements et de locaux à prix abordables afin d'assurer la mixité sociale. Quant au développement des aires TOD, celui-ci ne doit pas se faire dans des milieux naturels ni agricoles et doit être fait dans le respect de la capacité de support des écosystèmes. Afin de promouvoir la densification des régions actuellement caractérisées à faible densité, la CMM doit fixer des seuils minimaux de densité pour chacune de ses régions géographiques. Des pressions au gouvernement du Québec afin de revoir la Loi sur la fiscalité municipale et faire en sorte que chaque municipalité assume les vrais coûts dus à son développement selon le principe d'utilisateur-payeur. En ce qui concerne la zone agricole, le Conseil régional de l'environnement de Laval recommande que la superficie

du territoire agricole de la CMM soit maintenue telle quelle jusqu'en 2031 et ne soit pas incluse dans les périmètres d'urbanisation.

En ce qui a trait à l'orientation 2 du Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement concernant le transport, le Conseil régional de l'environnement de Laval recommande pour contrer la crise des réseaux routiers, d'investir de façon massive dans les transports collectifs et de limiter les travaux routiers aux travaux de réfection et d'entretien. Également, le Conseil régional de l'environnement de Laval recommande l'intégration du transport actif et collectif dans le réseau routier actuel. Considérant que les axes routiers ont également la capacité de structurer l'urbanisation et déterminent la façon dont seront protégés les milieux naturels, le Conseil régional de l'environnement de Laval aimerait ajouter deux nouveaux objectifs soit : de mettre l'emphasis sur les infrastructures routières qui ont le moins d'impact négatif sur les milieux naturels et agricoles; et de développer des infrastructures de transport actif qui favorise la mise en valeur des milieux naturels.

Quant à l'orientation 3 du Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement sur les milieux naturels, le Conseil régional de l'environnement de Laval recommande, entre autres, que la CMM incite le gouvernement du Québec à adopter une loi sur la conservation, la protection et la mise en valeur des milieux naturels. De plus, le gouvernement du Québec et les municipalités doivent exiger des promoteurs, des développeurs et des propriétaires fonciers d'évaluer et de défrayer les coûts réels pour la perte de la biodiversité et pour les services rendus par les milieux naturels. 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. Concernant la gestion de l'eau, la CMM et les MRC doivent gérer les rives et les plans d'eau en fonction de l'écosystème et non en fonction des usages à travers le système de gestion par bassin versant. Finalement, tous les milieux humides sur le territoire de la CMM doivent être conservés et protéger tant et aussi longtemps que l'on n'aura pas réalisé la caractérisation de tous les milieux humides. Enfin, par rapport à la création de ceintures vertes et bleues, la valeur économique des services rendus par les écosystèmes doit être tenue en compte dans la mise en place des ceintures vertes et bleues.

Le Conseil régional de l'environnement de Laval est d'avis que le Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement est l'outil le plus important jamais réalisé pour la région métropolitaine. En tenant compte de tous les commentaires, remarques ainsi que des recommandations proposées lors des consultations publiques, la CMM sera en mesure de présenter un Plan métropolitain d'aménagement et de développement plus contraignant afin d'éviter de reproduire les erreurs du passé. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement 2011-2031 permettra à la CMM d'aménager et gérer le territoire tout en maintenant la capacité de support des écosystèmes ce qui garantit une meilleure qualité de vie et un environnement plus sain.

TABLE DES MATIÈRES

Notre vision du développement durable.....	VI
--	----

INTRODUCTION	1
--------------------	---

ORIENTATION 1 : UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE DURABLE 3

Un aménagement durable : promouvoir le bien-être à long terme et une utilisation rationnelle de l'espace ayant le moins d'impacts négatifs sur les écosystèmes	3
--	---

État de l'aménagement de la CMM	4
---------------------------------------	---

<i>Problématique générale</i>	4
-------------------------------------	---

<i>Développement immobilier</i>	4
---------------------------------------	---

<i>Territoires agricoles</i>	5
------------------------------------	---

État de l'aménagement à Laval	5
-------------------------------------	---

<i>Aménagement des aires TOD</i>	6
--	---

<i>Développement résidentiel</i>	6
--	---

<i>Mixité sociale</i>	7
-----------------------------	---

<i>Zonage</i>	7
---------------------	---

Orientations et attentes du gouvernement du Québec envers la CMM	8
--	---

Retour sur les objectifs du <i>Projet de PMAD</i> et recommandations	9
--	---

ORIENTATION 2 : UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS..... 18

Le transport durable: l'importance de réduire notre dépendance à l'automobile.....	18
--	----

État du transport dans la CMM.....	19
------------------------------------	----

État du transport dans la ville de Laval	20
--	----

Orientations et attentes du gouvernement du Québec	22
--	----

Retour sur les objectifs du <i>Projet de PMAD</i> et recommandations	22
--	----

Les objectifs supplémentaires à considérer dans le futur PMAD.....	30
--	----

ORIENTATION 3 : UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR 33

Orientations et attentes du gouvernement du Québec envers la CMM	33
--	----

Analyse du <i>Projet de PMAD</i> et recommandations	35
---	----

<i>Le couvert forestier</i>	35
-----------------------------------	----

<i>Les espaces bleus</i>	36
--------------------------------	----

Retour sur les objectifs du <i>Projet de PMAD</i> et recommandations	36
--	----

Objectif 3.2 : <i>Protéger les rives, les plans d'eau et les milieux humides</i>	41
LE PLAN D'ACTION	47
LA MISE EN ŒUVRE	47
LE SUIVI	48
CONCLUSION	49
ANNEXES	46
Annexe I : Emplacement des principaux projets immobiliers en 2010 à Laval	51
Annexe II : Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche	52
Annexe III : Estimé de l'impact des nouveaux ménages sur le niveau d'eau de la rivière des Mille-Îles en heures de pointe en 2031	52
Annexe IV : Origine des voitures occupant des places de stationnements dans les stationnements incitatifs de l'AMT aux stations de métro Cartier et Montmorency	54
Annexe V : Territoires écosystémiques et milieux naturels à conserver selon le CRE de Laval : leurs principales composantes	55
Annexe VI : Vers une meilleure gestion des rives, du littoral et des plaines inondables	58
Annexe VII : La destruction des milieux humides à Laval	59
Annexe VIII : Les résultats des caractérisations des milieux humides de Laval en 2004 et 2010	60
DOCUMENTS SUPPLÉMENTAIRES À CONSULTER	64
Document I : Les espaces verts urbains et la santé	65
Document II : Proposition de territoires écosystémiques et de milieux naturels d'importance à des fins de conservation	66
Document III : Tableau : Les superficies* minimales de conservation (hectares)	67
Document IV : Certificats d'autorisation des projets dans les milieux humides	68
Document V : Communiqué de presse sur la disparition des milieux humides à Laval	70

Présentation de l'organisme

Le CRE de Laval est un organisme à but non lucratif regroupant de façon volontaire tout individu, organisme privé ou public intéressé à la protection et l'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. Le CRE de Laval se préoccupe des dimensions sociale, environnementale et économique dans une perspective d'équité afin d'assurer un développement qui réponde aux besoins présents sans priver les générations futures d'une qualité environnementale enviable.

Le CRE de Laval regroupe 87 membres qui sont répartis comme suit : 70 individus et étudiants, 11 organismes environnementaux, 3 autres organismes, 2 entreprises de moins de 25 employés et Ville de Laval. Son conseil d'administration est composé de 8 membres qui proviennent d'organisations diverses :

Citoyen

Comité de Citoyens pour des Transports collectifs dans l'Est de Laval

Comité de Protection de l'Environnement de Saint-François

Éco-Nature

Patrimoine en tête

Sauvons nos trois grandes îles

La mission du CRE de Laval est de soumettre des solutions constructives tendant vers un développement respectueux de la capacité de support des écosystèmes et qui assure une meilleure qualité de vie et un environnement sain pour les citoyens. Le CRE de Laval est prêt à travailler avec tous les intervenants dans le respect des lois et des règlements. L'œuvre entreprise par le CRE de Laval se fait en toute objectivité.

Notre vision du développement durable

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'impact des activités humaines sur les ressources naturelles est ramené dans les discussions sur l'aménagement et le développement. Depuis les années soixante, les scientifiques ont informé le monde sur la fragilité des ressources naturelles face aux activités anthropiques et sur le besoin de développer une nouvelle approche pour les gérer. En 1972 la conférence des Nations Unies sur l'environnement humain a introduit le concept d'écodéveloppement. Théorisé par Sachs¹ en 1980 comme étant l'harmonisation des stratégies de croissance socio-économique et de gestion environnementale avec les ressources, l'espace et la qualité de l'environnement physique.

Les discussions pour définir la meilleure approche pour gérer les ressources naturelles ont apporté au débat le concept de durabilité. Ce dernier remonte aux civilisations égyptienne, mésopotamienne, grecque et romaine, qui faisaient face à des enjeux environnementaux comme la déforestation et la perte de fertilité des terres agricoles. Dans le contexte des systèmes naturels, la durabilité veut dire « gestion des ressources naturelles et de l'environnement dans le but de permettre la récolte des ressources, de rester à ou au-dessus d'un niveau spécifique ainsi que de permettre aux écosystèmes de maintenir ses fonctions et sa structure ».² Dans le contexte des systèmes humains, la durabilité signifie « transformer nos façons de vivre afin de maximiser les chances que les conditions sociales et environnementales garantissent indéfiniment la sécurité humaine, le bien-être et la santé ».³ Dans les deux contextes, la durabilité signifie que tant l'activité en question que les ressources nécessaires à sa réalisation perdurent.

Dans le monde scientifique, le terme durabilité a été utilisé pour la première fois en 1713 dans un traité⁴ sur la foresterie durable. En 1987, le rapport Bruntland⁵ a vulgarisé le terme durabilité et a proposé que le développement durable comprenne des dimensions économique, environnementale et sociale.

Différents modèles conceptuels ont été créés pour montrer comment ces trois dimensions interagissent afin d'atteindre le développement durable, tels que le modèle des trois cercles (*triple bottom line*)⁶ et les modèles des stocks des capitaux naturel (ressources naturelles) et artificiel (fabriqué et accumulé par les activités humaines). Les modèles de développement durable des trois cercles les plus répandus sont : le **modèle des trois cercles juxtaposés** et le **modèle des trois cercles concentriques**. Les modèles des stocks des capitaux naturel et artificiel se basent sur l'**interchangeabilité** et la **complémentarité** des capitaux.⁷ Parmi les principaux modèles des stocks des capitaux naturel et artificiel, les plus communs sont :

¹ Sach, Ignacy (1980). *Stratégies de l'écodéveloppement*. Paris, Ed. Économie et Humanisme, p. 140

² Botkin, Daniel B. et Edward A. Keller (2009). *Environmental science: Earth as a living planet*. 7e édition. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, Inc., p 665.

³ McMichael, Anthony J., Colin D. Butler et Carl Folke. 2003. "New Visions for Addressing Sustainability". *Science*. vol. 302, no 5652.

⁴ Von Carlowitz, Hans Carl 1713, *Sylcicultura, Oeconomica*

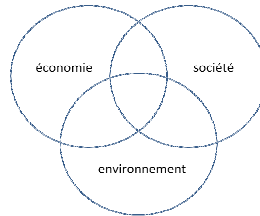
⁵ WCED. 1987. *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press, 400 p.

⁶ Elkington, John. 1994. "Towards the Sustainable Corporation: Win-Win-Win Business Strategies for Sustainable Development". *California Management Review*. 36 (2): 90

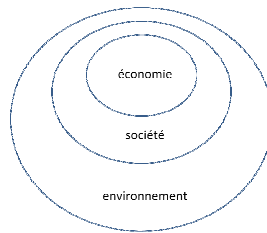
⁷ Neumayer, Eric. 2003. *Weak versus strong sustainability: exploring the limits of two opposing paradigms*. Cheltenham, UK; Northampton, MA: Edward Elgar, 271 p.

1. le modèle d'interchangeabilité des stocks des capitaux ;
2. le modèle d'interchangeabilité limité des stocks des capitaux ;
3. le modèle de complémentarité des stocks des capitaux.

Le **modèle des trois cercles juxtaposés** présente les dimensions économique, environnementale et sociale séparément et indique que le développement durable sera atteint à travers l'équilibre de ces dimensions.



Le **modèle des trois cercles concentriques** se distingue du précédent puisque la dimension environnementale est davantage considérée et n'est pas placée sur le même pied d'égalité que les dimensions sociale et économique. La dimension économique est un sous-ensemble de la dimension sociale, qui à son tour est un sous-ensemble de la dimension environnementale. Selon ce postulat, le maintien d'un environnement sain est fondamental pour l'atteinte du développement durable puisque cela permettra le déploiement social et économique.



Parmi les modèles des stocks des capitaux naturel et artificiel, le modèle d'**interchangeabilité des stocks de capitaux** considère que les capitaux naturel (dimension environnementale) et artificiel (dimensions sociale et économique) peuvent être substitués l'un à l'autre. Cependant, la somme des stocks des capitaux naturel et artificiel doit être maintenue constante. Il permet, par exemple, de réduire les stocks du capital naturel pourvu que les gains des stocks du capital artificiel compensent cette réduction. Par exemple, la diminution du stock d'eau potable (capital naturel) d'une région pourrait être compensée par une augmentation des opportunités d'achat (capital économique).

Le modèle d'**interchangeabilité limitée des stocks des capitaux** considère que les capitaux naturel et artificiel sont partiellement substituables et complémentaires. Il défend la préservation de la somme des capitaux naturel et artificiel ainsi que le maintien d'un niveau minimal des stocks pour chaque type de capital. Ce modèle prône la préservation des stocks pour les types de capitaux puisque leur combinaison est essentielle pour garantir le fonctionnement des écosystèmes. Ainsi, la diminution des stocks d'un type de capital sous le niveau minimal ne peut pas être compensée par une augmentation d'un autre type de capital. Également selon le modèle, les stocks d'un type de capital ne peuvent être épuisés. Le niveau minimal des stocks du capital naturel peut être basé sur des standards environnementaux (capacité de support des écosystèmes),

tandis que le niveau minimal du capital artificiel, sur des standards sociaux (droits humains) et économiques (souveraineté alimentaire et énergétique).

Le modèle de **complémentarité des stocks des capitaux** considère que les capitaux naturel et artificiel sont complémentaires et ne peuvent pas être substitués l'un à l'autre. Selon ce modèle, aucune diminution des capitaux naturel et artificiel n'est acceptable, c'est-à-dire une diminution des réserves de minéraux ne peut pas être substituée par une augmentation de la richesse économique résultant de la transformation des minéraux en richesse.

La façon dont sont connectées les dimensions du développement durable ainsi que les interactions entre les capitaux naturel et artificiel définiront le degré de développement durable souhaitable. Le modèle à trois cercles juxtaposés est considéré à « Faible durabilité » par rapport au modèle des trois cercles concentriques, considéré à « Forte durabilité » en raison de l'importance qui est accordée à l'aspect environnemental. En ce qui concerne les modèles des stocks des capitaux naturel et artificiel, le modèle d'interchangeabilité des stocks est caractérisé à « Faible durabilité » tandis que le modèle d'interchangeabilité limitée des stocks est vu comme à « Faible durabilité Plus » et le modèle de complémentarité des stocks de capitaux est classifié à « Forte durabilité ».

Afin de promouvoir un véritable développement durable, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval suggère que le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) soit basé sur le modèle de développement des trois cercles concentriques ainsi que sur le modèle d'interchangeabilité limitée des capitaux naturel et artificiel.

Ces choix sont privilégiés puisqu'ils permettent un développement durable plus applicable à la réalité actuelle. En effet, l'économie et la société sont dépendantes de l'environnement et des ressources naturelles pour prospérer. D'où l'importance de considérer davantage l'aspect environnemental dans les décisions politiques. Par rapport au maintien des stocks de capitaux, nous croyons que le modèle de complémentarité des stocks de capitaux à « Forte durabilité » n'est pas applicable du fait que c'est irréaliste de croire qu'un développement n'engendrera pas une diminution des stocks du capital naturel.

Selon la vision du CRE de Laval, les développements économique et social doivent s'effectuer en tenant compte du maintien d'un niveau minimal des stocks de capital naturel. C'est-à-dire, en fonction de la capacité de support des écosystèmes.

INTRODUCTION

Depuis sa création, le CRE de Laval fait la promotion d'un aménagement du territoire respectueux de la capacité de support des écosystèmes et tente de le faire reconnaître et de le faire appliquer dans tous les projets et toutes les sphères de la société lavalloise, métropolitaine et québécoise.

À l'hiver 1997, le CRE de Laval déposait un mémoire à la Commission permanente de l'aménagement, de l'entretien et de l'environnement urbain (MRC de Laval) dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement et des règlements d'urbanisme, qui portait déjà sur la conservation, la protection et la mise en valeur des milieux naturels, la mise en place de corridors vert et bleu et d'un réseau cyclable fonctionnel et sécuritaire.

À l'automne 2004 avaient lieu les consultations publiques sur le Second projet de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté (MRC) de Laval. Dans le document Résumé du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval, on pouvait y lire : « La consultation permettra de faire connaître votre point de vue afin de préserver la qualité de notre milieu de vie et d'en assurer son développement durable ». C'est dans cet esprit que le CRE de Laval souhaitait à cette occasion voir inclure ce concept dans le titre du document, lequel se lirait comme suit : Schéma d'aménagement et **de développement durable** révisé de la MRC de Laval, et ce, afin de garder à l'esprit cette dimension essentielle à la démarche. Il en va de même pour le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement « **durable** » de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) de 2005.

Lors de la consultation sur le *Plan de développement durable du Québec*, le CRE de Laval demandait au gouvernement de modifier la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* afin d'y **inclure l'objectif du développement durable qui respecte la capacité de support des écosystèmes**.

C'est maintenant au tour de la CMM de déposer son *Projet de PMAD*. Encore aujourd'hui, on parle d'aménagement et de développement et rien n'est mentionné sur la capacité de support des écosystèmes. De plus, on a omis d'inclure le mot **durable** dans le titre du projet qui aurait dû s'appeler *Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement durable*.

De plus, la CMM demeure très timide en ce qui concerne le respect de la capacité de support des écosystèmes : protection, conservation et mise en valeur des milieux naturels, pollution par le bruit et la poussière, pollution lumineuse, de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, foresterie urbaine, aires protégées, etc.

Nous savons tous qu'au chapitre de l'aménagement durable du territoire, de la protection de l'environnement et du maintien de la qualité de vie, rien n'est jamais acquis. C'est pourquoi le CRE de Laval favorise une prise de conscience de l'environnement et de l'aménagement durable du territoire.

Vu l'importance et l'impact qu'aura le prochain PMAD, le CRE de Laval dépose le présent mémoire à la Commission de l'aménagement de la CMM.

Les problèmes reliés à l'aménagement du territoire

Selon le CRE de Laval, l'aménagement du territoire et l'urbanisme tel que défini depuis très longtemps sont en grande partie responsables entre autres :

- Changements climatiques
- Perte des milieux naturels et de la biodiversité
- Perte des plaines inondables
- Diminution de la zone agricole
- Mauvaise gestion des eaux de pluie
- Piètre qualité de nos cours d'eau
- Érosion des berges et déversements des égouts
- Îlots de chaleur
- Étalement urbain
- Piètre qualité de nos paysages
- Utilisation de la voiture solo
- Pollution atmosphérique et du smog
- Demande accrue en énergie

De plus, le CRE de Laval estime que les enjeux suivants méritent une attention toute particulière dans le *Projet de PMAD* :

- Une gestion du territoire qui respecte la capacité de support des écosystèmes;
- La densification du territoire pour diminuer la pression sur les milieux naturels et la zone agricole;
- L'aménagement du territoire en fonction du transport collectif et actif;
- L'identification et la caractérisation des milieux naturels à protéger, à conserver et à mettre en valeur au même titre que les zones industrielles, commerciales et résidentielles;
- La création de zones tampons entre les différentes utilisations du sol;
- Une plus grande participation citoyenne dans le processus décisionnel;
- L'intégration des 16 principes de la *Loi sur le développement durable art. 6⁸* dans le futur PMAD;
- L'obligation de respecter toutes les lois, règlements, politiques et orientations gouvernementales dans une perspective d'ensemble avec idéalement, l'expression d'une vision et d'un leadership d'aller encore plus loin (innovation) sur le plan métropolitain.

Le *Projet de PMAD*, tel que déposé, s'avère par conséquent très peu contraignant. Il ne définit pas clairement et objectivement les grandes orientations que doivent prendre la CMM en matière de conservation, de protection et de mise en valeur des milieux naturels, d'un réseau de corridors vert et bleu, d'un réseau cyclable métropolitain fonctionnel et sécuritaire. **De prime abord, il est primordial de remplacer le mot peut par le mot doit lorsque le contexte le favorise pour rendre le *Projet de PMAD* plus contraignant.**

⁸ Loi sur le Développement durable, L.R.Q., chapitre D-8.1.1

ORIENTATION 1 : UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES MILIEUX DE VIE DURABLES

Cette section du mémoire présentera dans un premier temps, la vision du CRE de Laval d'un aménagement durable ; dans un deuxième temps, l'état de l'aménagement de la CMM ; dans un troisième temps, l'état de l'aménagement à Laval ; dans un quatrième temps, les attentes gouvernementales envers l'aménagement du territoire de la CMM ; dans un cinquième temps, un retour sur les objectifs suivis des recommandations et enfin, dans un sixième temps, le CRE de Laval proposera des objectifs supplémentaires à considérer dans le PMAD.

Un aménagement durable : promouvoir le bien-être à long terme et une utilisation rationnelle de l'espace ayant le moins d'impacts négatifs sur les écosystèmes

L'aménagement du territoire est un sujet d'extrême importance si l'on veille à la conservation d'un environnement sain. La façon dont une région est aménagée peut influencer l'impact sur l'utilisation du sol, le territoire agricole, les milieux naturels, le développement et l'utilisation du transport en commun. L'augmentation du taux d'utilisation du transport en commun, la densification des milieux bâtis, la conservation et la protection des milieux naturels peuvent contribuer à la réduction des émissions de GES.

Selon la vision du CRE de Laval, la création d'un PMAD est une étape primordiale pour l'atteinte d'un Grand Montréal durable. Pour nous, l'aménagement durable est une forme d'aménagement du territoire promouvant le bien-être à **long terme** des résidents (humains, flore et faune) et non pas seulement le bien-être à **court terme** des promoteurs et des spéculateurs immobiliers. Cette façon d'aménager nos milieux de vie doit être privilégiée dans le but de réduire les pressions anthropiques sur l'environnement naturel.

Le *Projet de PMAD* souligne que *l'aménagement d'un territoire selon les principes du développement durable implique, au premier chef, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement.*⁹ Pour ce faire, la CMM a choisi de favoriser l'approche en aménagement durable de type *TOD (Transit-Oriented Development)*, dans laquelle le développement urbain est articulé autour de la présence d'un équipement ou d'une infrastructure lourde de transport collectif.¹⁰

Le CRE de Laval est d'avis que pour garantir *une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement*,¹¹ la CMM devrait intégrer les éléments gagnants d'autres approches en aménagement durable telles que le *Smart Growth* et le *New Urbanism*. La proposition de *diriger la croissance vers les secteurs urbains existants plutôt que d'ouvrir des nouveaux secteurs*, défendue par l'approche de type *Smart Growth*, peut être un outil intéressant pour contrer l'étalement urbain. De plus, cette approche est conforme à l'orientation 1 du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales* stipulant la consolidation des zones urbaines

⁹ Projet de PMAD, p. 27.

¹⁰ Projet de PMAD, p. 28.

¹¹ *Ib.*

existantes. L'approche *New Urbanism* favorise la création de milieux de vie attrayants,¹² tel que souhaité par le *Projet de PMAD*, en mettant l'accent sur une mixité de fonction et une offre résidentielle diversifiée, ainsi que la marche comme principal mode de déplacement.¹³ Cette proposition de l'approche *New Urbanism* peut être intégrée à l'approche de type *TOD* afin de soutenir une urbanisation visant la diversité des types de logements et de services collectifs dans une optique de mixité sociale tel que stipulé dans l'orientation 3 du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*.¹⁴

Le CRE de Laval recommande que la CMM base l'aménagement sur les approches d'aménagement durable *TOD*, *Smart Growth* et *New Urbanism* afin de garantir le maintien du fonctionnement des écosystèmes touchés par le développement et l'aménagement de la région.

État de l'aménagement de la CMM

Cette section sur l'état de l'aménagement de la CMM traitera en premier lieu de la problématique générale, en deuxième lieu du développement immobilier et en troisième lieu, des territoires agricoles.

Problématique générale

Selon le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*,¹⁵ la problématique générale d'aménagement métropolitain se fonde sur deux points majeurs :

- L'absence d'une vision commune du développement résultant d'une gestion fragmentée du territoire.
- Une urbanisation coûteuse et non planifiée à l'échelle métropolitaine.

Développement immobilier

Le Grand Montréal se distingue de la majorité des villes nord-américaines par une forme urbaine dense. Les parties centrales de Montréal, Laval et Longueuil reçoivent près de 60 % de la population et des emplois. Le marché de l'habitation offre de plus en plus de projets résidentiels à haute densité pour répondre aux demandes en logement. *En 2009, pour la première fois dans l'histoire du développement résidentiel des couronnes, les logements en appartement ont obtenu une part de marché sensiblement égale à celle des maisons individuelles.*¹⁶

La désindustrialisation massive de la région métropolitaine freine la demande de locaux industriels et fait grimper l'inoccupation des espaces industriels.¹⁷ Le réaménagement des sites

¹² Ib.

¹³ *Projet de PMAD*, p.28.

¹⁴ Ib.

¹⁵ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Une vision d'action commune. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, p. 47.

¹⁶ *Projet de PMAD*, p. 34.

¹⁷ *Projet de PMAD*, p. 40.

industriels apporte de nombreux avantages économiques puisque plusieurs de ces sites sont desservis en infrastructure et sont localisés à proximité des infrastructures de transport en commun. Cependant, 74.6 % des espaces industriels de la CMM (hors agglomération de Montréal) sont grevés de contraintes.¹⁸ La CMM est consciente de la présence de contraintes et propose, à travers le *Projet de PMAD*, des mesures afin de permettre le développement optimal de ces espaces.

Le CRE de Laval recommande de prioriser la récupération des bâtiments industriels et commerciaux pour le développement résidentiel pour le logement des nouveaux ménages prévus dans la CMM.

Effectivement, depuis les années 90, la CMM fait face à une augmentation du nombre de ménages constitués de personnes seules ou de couples sans enfants, ce qui engendre une augmentation de la demande d'habitations. De plus, le vieillissement de la population entraîne une hausse de la demande en centres d'hébergement pour personnes âgées. Cette hausse générale de la demande de logements crée une augmentation de la pression anthropique sur les écosystèmes tels que la déforestation, l'utilisation de l'eau, la génération de déchets et la pollution de l'air.

Territoires agricoles

La zone agricole permanente couvre 58 % du territoire de la CMM. C'est dans les couronnes nord et sud que l'on retrouve 92 % des terres agricoles de la CMM. Ces terres sont de haute qualité, propices aux productions végétales, horticoles et organiques.¹⁹

La proportion de la superficie occupée par les terres en friche par rapport à la superficie totale des territoires agricoles de la CMM est de moins de 5 %. Environ 80 % des friches agricoles se situent dans les couronnes nord et sud. Presque 80 % des friches agricoles sont de type arbustif et « autres ».

L'activité agricole assure des revenus à 130 000 citoyens qui bénéficient des emplois directs ou indirects dans le domaine.²⁰ L'usage non agricole en zone agricole constitue un problème important du fait que cela crée des secteurs déstructurés où l'agriculture cesse d'être pratiquée.²¹

État de l'aménagement à Laval

Depuis le fusionnement des 14 municipalités présentes sur l'île Jésus, la ville de Laval s'est développée sur un modèle traditionnel de banlieue orienté vers les déplacements automobiles et la maison unifamiliale. C'est dans cette perspective que les quartiers résidentiels et les grands

¹⁸ Projet de PMAD, p. 41.

¹⁹ CMM (2010). Portrait statistique des activités et du territoire agricoles de la Communauté métropolitaine de Montréal. Comité consultatif agricole. *Rapport final*, p. 9.

²⁰ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Une vision d'action commune. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, p.34.

²¹ *Ib.*, p.48.

axes routiers ont été aménagés. Selon le CRE de Laval, dans le contexte actuel de perte de biodiversité, de pénurie de ressources naturelles et de changements climatiques, le modèle de développement lavallois doit être repensé.

Dans cette partie qui traitera de l'état de l'aménagement à Laval, il sera question de traiter de l'aménagement des aires TOD, de l'état du développement résidentiel, de la mixité sociale et d'une description du zonage de la ville de Laval.

Aménagement des aires TOD

Selon le modèle d'aménagement *Transit-Oriented Development* (TOD), le développement urbain s'effectue autour de la présence d'un équipement ou d'une infrastructure lourde de transport collectif, et ce, dans le but de maximiser le transport en commun et le transport actif.²²

À Laval, une aire TOD se développe autour des stations de métro et du terminus d'autobus Montmorency, où il existe déjà des infrastructures basées sur l'utilisation de l'automobile. À défaut de diminuer progressivement les infrastructures favorisant l'utilisation de l'automobile telles que les stationnements, le paysage urbain et les aires publiques continuent d'offrir autant de places de stationnement sinon plus. Ainsi, le développement des aires TOD à Laval manque de mesures permettant de minimiser les déplacements en voiture, ce qui fait en sorte que plusieurs mesures sont incohérentes avec le modèle d'aménagement TOD qui veut favoriser une diminution de l'utilisation de l'automobile. Par exemple, le Centre Laval, les Galeries Laval et les commerces de proximités qui sont à distance de marche de la station de métro Montmorency devraient contribuer à l'offre de stationnements au lieu d'ouvrir de nouveau stationnement comme le fait le Collège Montmorency.

Le CRE de Laval recommande que la CMM prévoie dans ses orientations l'application obligatoire de mesures favorisant la diminution de l'utilisation de l'automobile dans les aires TOD, ce qui permettrait une cohérence de ces mesures avec le modèle d'aménagement TOD.

Le CRE de Laval recommande qu'au lieu de favoriser la création de stationnements incitatifs, des ententes doivent être effectuées pour que les stationnements déjà existants puissent être utilisés à titre de stationnements incitatifs.

Développement résidentiel

Selon le projet de schéma d'aménagement et de développement durable révisé de la MRC de Laval daté de 2004, plusieurs îles recelant un écosystème forestier exceptionnel (EFE) sont zonées secteurs d'expansion résidentielle ou secteurs urbains occupés. Le même document nous indique que les terrains non occupés en périmètre urbain totalisaient 3 103 ha, dont 947 ha en espaces naturels et 2 156 ha encore à développer. En 2011, le *Projet de PMAD* indique que Laval compte 1 644 ha d'espaces disponibles, dont 930 ha à vocation résidentielle et 714 ha à vocation économique.²³

²² Projet de PMAD, p.28.

²³ Projet de PMAD, p. 42.

Comme l'ensemble de la CMM, Laval fait face à une augmentation de la demande de logements, ce qui contribue à hausser son attractivité pour le développement immobilier. De plus, quelques hectares dans les espaces naturels sont convoités à des fins de développement résidentiel, commercial et industriel. Par exemple, le projet visant à convertir le site de camping-caravaning du Parc Mont Laval en un projet domiciliaire reflète la pression du développement résidentiel sur les milieux naturels. De plus, si on se fie aux projets immobiliers en cours (voir annexe I), ils sont généralement peu desservis par le transport en commun, près des grands axes routiers et loin du pôle économique, ce qui démontre une continuation de l'étalement urbain.

Mixité sociale

Selon l'*Institut de la statistique du Québec*,²⁴ entre 2006 et 2031, la population lavalloise sera de plus en plus diversifiée. La population comptera plus de personnes âgées, davantage d'immigrants et moins de personnes par ménage. Le nouveau profil démographique de la population lavalloise permettra la mise en pratique de politiques de logement visant le développement de quartiers hétérogènes où vivent des personnes de niveau de vie, de cultures, d'origines variées.

Zonage

Selon le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales* qui décrit la problématique de Laval en matière de zonage :

*À Laval, un examen rapide de l'utilisation du sol montre que la ville est occupée par d'importantes zones résidentielles sur ses côtés nord et sud le long des rivières qui la bordent. La ville compte une importante zone industrielle à la jonction des autoroutes 15 et 440 et deux zones de taille moins importante le long de cette dernière. La partie nord-est et le centre ouest sont marqués par la présence d'un important secteur agricole protégé. Le centre de l'île de Laval compte également d'importantes zones de terrains vacants. Il est à noter enfin que, mis à part les terrains de golf de l'ouest de l'île et le Centre de la Nature, Laval ne compte pas d'espace vert de taille importante.*²⁵

²⁴ Institut de la statistique du Québec (2010). Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2006-2031. [En ligne]. http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/demograp/pdf2009/perspectives_demo_MRC.pdf. p. 8.

²⁵ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Une vision d'action commune. *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p.31.

Orientations et attentes du gouvernement du Québec envers la CMM

Lors de la création de la CMM en 2000, le gouvernement du Québec nous présentait dans un document intitulé *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, les principales attentes et orientations au regard de la CMM. Les principales orientations gouvernementales énoncées étaient :

Orientation 1 :

*Consolider les zones urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui disposent déjà des infrastructures et des services, tels que l'approvisionnement en eau potable, le traitement des eaux usées, l'électricité, les écoles, les routes, les infrastructures de transport collectif, etc.*²⁶

Orientation 3:

*Favoriser et soutenir une urbanisation visant la diversité des types de logements et des services collectifs dans une optique de mixité sociale.*²⁷

Orientation 4:

*Réhabiliter et mettre en valeur les quartiers anciens ou vétustes dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie, de l'habitat, des équipements et des services collectifs ainsi que du patrimoine urbain et architectural en accordant la priorité au centre de l'agglomération..*²⁸

Orientation 7:

*Assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement.*²⁹

Orientation 9 :

*Contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être public ainsi qu'à la pérennité des investissements par la prise en compte des risques de sinistre naturel et anthropique dans les décisions dictant le développement économique et l'aménagement du territoire.*³⁰

²⁶ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p. 76.

²⁷ *Ib.*, p.82.

²⁸ *Ib.*, p.84.

²⁹ *Ib.*, p.96.

³⁰ *Ib.*, p.105.

Retour sur les objectifs du *Projet de PMAD*

Le *Projet de PMAD* définit six objectifs et des critères d'aménagement et de développement selon les principes du développement durable. Ces objectifs sont censés être réalisés d'ici 2031.

Le CRE de Laval recommande que la CCM, afin de favoriser l'atteinte de ces objectifs, établisse des échéanciers à court terme pour les six objectifs, ce qui permettrait de définir des objectifs intermédiaires.

Objectif 1.1 : *Orienter la croissance aux points d'accès du transport en commun métropolitain*

La CMM a choisi l'approche en aménagement durable de type TOD. Comme indiqué dans le *Projet de PMAD*, *la réalisation de quartiers de type TOD autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant est aussi l'occasion de favoriser une mixité sociale dans ces quartiers*³¹ afin d'éviter la ghettoïsation.³²

Selon le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales/2001-2021*, la vision pour l'aménagement du territoire *mise à la fois sur la diversité biologique et l'utilisation rationnelle des ressources, et sur une éthique sociale dans l'utilisation de ces ressources, tant entre les générations qu'entre les différents groupes de la société.*³³

Pour que le PMAD soit conforme au *Cadre d'aménagement/2001-2021* :

le CRE de Laval recommande que les nouveaux projets immobiliers (résidentiels et/ou commerciaux) offrent davantage de logements et de locaux à prix abordable afin d'assurer la mixité sociale des quartiers.

Le CRE de Laval recommande que la CMM précise les mesures qui doivent être adoptées afin d'assurer la mixité sociale et l'offre de logements sociaux et abordables.

Critère 1.1.1 : *la localisation des aires TOD*

*Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement identifie tous les points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et en développement comme aires à densifier et à urbaniser suivant l'approche de planification intégrée aménagement/transport TOD.*³⁴

³¹ Projet de PMAD, p. 47.

³² Ghettoïsation : Action d'enfermer réellement ou symboliquement une minorité dans un ghetto, de la tenir à l'écart de la société.

³³ Projet de PMAD, p. 64.

³⁴ Ib., p. 48.

Les corridors de transport sont identifiés comme des aires potentielles d'urbanisation et de densification.

Le CRE de Laval recommande que le développement des aires TOD ne se réalise pas dans des milieux naturels et en zone agricole et qu'il soit fait dans le respect de la capacité de support des écosystèmes.

Le CRE de Laval aimerait savoir comment la CMM assurera que la densification des aires TOD n'affectera pas le fonctionnement de ses écosystèmes concernés.

Critère 1.1.2 : les seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD

Le PMAD a comme objectif la localisation d'un minimum de 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers TOD.³⁵ À Laval, 17 % des ménages sont situés dans les aires TOD, contre 60 % pour l'agglomération de Montréal. On estime l'arrivée de 41 900 nouveaux ménages entre 2011 et 2031 à Laval, dont 6 600 seront accueillis dans les aires TOD. Parmi les nouveaux ménages à Laval de 2011 à 2031, 20 % seront concentrés dans les aires TOD tandis que 80 % seront répartis sur le reste du territoire. Dans l'agglomération de MTL, 79 % des nouveaux ménages seront concentrés dans les aires TOD tandis que 21 % se répartiront sur le reste du territoire.³⁶ Ces valeurs témoignent de l'écart important qu'on peut retrouver entre les densités des aires TOD dans différentes MRC et municipalités de la CMM. Ainsi, le seuil minimal de 40 %, comme densité moyenne dans les aires TOD pour l'ensemble de la CMM défini comme objectif, ne tient pas compte des particularités des régions. En effet, la forte densité des aires TOD de Montréal fausse la réalité, car elle contribue à hausser la moyenne pour l'ensemble de la CMM. Dans un tel contexte, l'établissement d'une moyenne comme seuil minimal n'est pas une mesure adaptée aux réalités très différentes des MRC et municipalités de la CMM.

En réponse à cette lacune dans le *Projet de PMAD* ;

Le CRE de Laval recommande que des seuils minimaux de densité soient fixés pour chaque région de la CMM.

Cette mesure pousserait les couronnes nord et sud à faire des efforts pour densifier les zones urbaines existantes avant de développer de nouvelles zones et par conséquent, causer l'étalement urbain.

Critère 1.1.3 : l'aménagement de l'aire TOD

L'exercice de planification du *Projet de PMAD* prévoit adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux. Cet exercice permettra d'atteindre une dizaine d'objectifs,³⁷ dont:

³⁵ Projet de PMAD, p. 45.

³⁶ Ibid.

³⁷ Ib., p. 53.

- *Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif et intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables (accessibilité/mobilité);*
- *Faciliter les déplacements à pied ou à vélo par un aménagement qui assure la sécurité et le confort du piéton et du cycliste (accessibilité/mobilité);*
- *Favoriser la localisation des bâtiments et leur accès à proximité des trottoirs afin de diminuer la distance de marche vers les arrêts de transport public et créer un environnement convivial pour les piétons (design urbain).*
- *Encourager la construction de bâtiments à haute performance énergétique et des aménagements durables (environnement).*

Nous croyons que ces trois objectifs doivent être renforcés dans les extrémités est et ouest de l'île de Montréal ainsi que dans les autres secteurs géographiques de la CMM.

Le CRE de Laval recommande que le PMAD assure que les résidents, surtout dans les couronnes nord et sud, aient accès au réseau de transport en commun et aient des moyens nécessaires pour se déplacer en transport actif (marche, vélo) de façon sécuritaire et pratique.

Le CRE de Laval recommande que des mesures doivent être adoptées pour encourager les développeurs à construire des bâtiments à haute performance énergétique et les résidents, à les acheter.

Le CRE de Laval recommande que les aires TOD soient aménagées de façon à favoriser la densification, mais en même temps, à garantir un niveau minimal d'espaces verts tels les parcs et les aires de loisir.

Le maintien d'espaces verts dans des aires urbaines denses comporte des bénéfices économiques et favorise l'activité physique (voir annexe II) tout en atténuant les inconvénients environnementaux comme la création d'îlots de chaleur.

Enfin, le CRE de Laval est d'avis que la fiscalité municipale doit être réévaluée en vue de décourager le développement en dehors des aires TOD.

Considérant que les taxes municipales sont moins élevées en banlieue et qu'il s'agit d'un incitatif à opter pour une résidence en banlieue en dépit de l'aire TOD.

Considérant que le choix de résidence en banlieue, cause de l'étalement urbain, engendre des coûts supplémentaires au gouvernement du Québec pour la construction des infrastructures autoroutières, des écoles, des hôpitaux et des centres médicaux, dont il est seul à assumer.

Considérant que le choix de résidence en banlieue engendre des coûts supplémentaires pour les infrastructures de traitement des eaux usées et de l'eau potable au gouvernement du Québec et aux municipalités.

Considérant que le choix de résidence en banlieue occasionne une augmentation du nombre de voitures en circulation et donc, une hausse de la congestion routière entraînant des pertes économiques de plus de 1.4 milliard de dollars par année sur le territoire de la CMM.

Le CRE de Laval recommande que la CMM effectue des pressions au gouvernement du Québec afin que celui-ci revoit la *Loi sur la fiscalité municipale* et fasse en sorte que chaque municipalité assume les vrais coûts dus à son développement selon le principe d'utilisateur-payeur.

En effet, le CRE de Laval soutient qu'il est inadmissible que nos gouvernements, par le biais des contribuables, continuent de défrayer les coûts pour les choix des développeurs et des résidents qui optent pour la banlieue.

Objectif 1.2 : Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD

Les nouveaux ménages qui s'installeront en dehors des aires TOD se localiseront principalement sur les terrains vacants ou à redévelopper. Le *Projet de PMAD* souligne que *la rareté de l'espace résidentiel dans la partie centrale amène les municipalités à favoriser la consolidation et le réaménagement de leur territoire. En revanche, dans les couronnes, la proximité des terres agricoles incite les municipalités à envisager l'expansion urbaine en zone verte.*

Le CRE de Laval recommande que les terrains à l'extérieur des aires TOD soient développés en tenant compte de la multi fonctionnalité des constructions pour assurer les services de proximité, la mixité sociale et la diversité de logements et l'importance de la zone agricole pour assurer le développement économique et la souveraineté alimentaire des résidents (humains et animaux).

le CRE de Laval recommande que cet objectif soit reformulé de la façon qui suit : Offrir dans les secteurs développés à l'extérieur des aires TOD, les caractéristiques des aires TOD, soit des services à proximité et une mixité sociale, et ce, dans le respect des milieux naturels et agricoles.

Objectif 1.3 : Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture

Sixième préoccupation³⁸

La protection et la mise en valeur de la zone et de l'économie agricoles

La protection de la zone agricole

³⁸ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, p. 153.

Exercer un contrôle restrictif de l'expansion urbaine et de l'urbanisation diffuse. À cette fin, la CMM est invitée à :

- *utiliser les mesures de gestion de l'urbanisation à l'intérieur des périmètres d'urbanisation afin de limiter les impacts sur le développement des activités agricoles dans les secteurs contigus et évaluer la possibilité de réduire la superficie des périmètres d'urbanisation lorsqu'elle n'est pas justifiée ;*
- *contribuer à réduire la pression spéculative en milieu périurbain et préconiser des mesures favorisant la reconversion à des fins agricoles de terres actuellement inutilisées.*

La planification de l'aménagement de la zone agricole

Inciter les municipalités à prévoir des règles d'aménagement favorisant la cohabitation des fonctions ainsi que l'accessibilité aux services pour les populations résidentes.

Mettre en relief les pratiques agricoles qui aident à la protection des habitats fauniques et favorisent les activités écotouristiques.

Intégrer à son schéma les normes minimales devant servir à déterminer les distances séparatrices en milieu agricole.

Protéger les espaces boisés et humides de la zone agricole.

La mise en valeur de la zone agricole à des fins de développement économique

Procéder à l'élaboration d'un plan stratégique de développement agricole et agroalimentaire en tenant compte des planifications des régions voisines, et formuler des recommandations en ce qui a trait à l'utilisation du Fonds de développement métropolitain.

Accorder une priorité au développement des activités agricoles en zone agricole.

Favoriser par différentes mesures la mise en valeur agricole des sols sous-utilisés de la zone agricole (ex. programme de remembrement, mesures fiscales favorisant le développement d'entreprise, surtaxe pour les terrains sous-utilisés).

La mise en valeur du caractère patrimonial et culturel de la zone agricole métropolitaine

Reconnaître et protéger les caractéristiques patrimoniales de la zone agricole, notamment :

- *Les paysages (inventaire et qualification) ;*

- *Les milieux de production agricole traditionnelle (production animale, érablières, vergers, zones naturelles de production fruitière, etc.) ;*
- *Les secteurs historiques reconnus et associés à un mode de production agricole traditionnel qui leur est propre ou même exclusif.*

En 2002, le REA (Règlement sur les exploitations agricoles) a limité la remise en culture des terres en friches afin de limiter l'augmentation des superficies en culture pour encadrer la gestion des déjections animales et la culture des végétaux et ainsi réduire les impacts environnementaux négatifs.³⁹ La superficie des terres en culture dans la région métropolitaine de Montréal a diminué de 6 % de 2001 à 2006.⁴⁰

Critère 1.3.1 : Augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées d'ici 2021

Maintenant, en 2011, la CMM vise à augmenter de 6 % la superficie des terres cultivées d'ici 2021 notamment par une remise en culture des terres en friches. Le *Projet de PMAD* prévoit tenir en compte les préoccupations métropolitaines relatives au développement durable (protection des bois, des milieux naturels et de la qualité de l'eau).⁴¹

Dans une perspective d'assurer le développement économique et la souveraineté alimentaire de la CMM ;

Le CRE de Laval recommande à la CMM de définir le mot « friche » de façon spécifique en distinguant les terres en friche cultivables, des terres en friche décapées et/ou altérées.

Le CRE de Laval recommande d'identifier, de prioriser la remise en culture des terres en friche cultivables, adjacentes à des terres déjà cultivées, de part et d'autre des terres déjà cultivées.

Considérant que le territoire agricole de la Communauté est le plus riche et le plus rentable pour la production maraîchère de tout le Québec;

Considérant que le nombre de jours de production agricole augmente sans cesse en raison des changements climatiques;

Considérant qu'il est important pour la souveraineté alimentaire de maintenir son garde-manger sur son territoire par la proximité de sa production maraîchère.

Le CRE de Laval recommande que la superficie du territoire agricole de la Communauté soit maintenue telle quelle jusqu'en 2031.

³⁹ CMM (2010). Portrait statistique des activités et du territoire agricoles de la Communauté métropolitaine de Montréal. Comité consultatif agricole. *Rapport final*, p. 21.

⁴⁰ Projet de PMAD, p. 68

⁴¹ Projet de PMAD, p. 69.

Le CRE de Laval recommande d'exclure toutes les superficies en production maraîchère de tout épandage de boues d'épuration et de tout mélange de compost avec des boues d'épuration.

En 2010, la MRC de Roussillon a été retenue pour réaliser un projet pilote, le *Plan de développement de la zone agricole (PDZA)*, ce qui doit permettre d'avoir une vision et un plan d'action afin de valoriser la zone agricole.

*Le Plan de développement de la zone agricole (PDZA) de la MRC de Roussillon*⁴²
« [...]Un tel plan devrait quantifier les besoins d'espaces pour les fonctions résidentielle, commerciale et industrielle et établir des cibles de densification pour l'ensemble des terrains à développer et à redévelopper de sorte à répondre aux besoins de développement à long terme, en respect du périmètre d'urbanisation inscrit au PMAD ». ⁴³

Comment ce fait-il que le PDZA ne mentionne **aucunement des besoins en espace naturel pour le maintien de la biodiversité et le bien-être de la population?**

Objectif 1.4 : Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées

Le *Projet de PMAD* indique que les MRC et les agglomérations doivent identifier dans leurs schémas d'aménagement et de développement les installations d'intérêt métropolitain telles que les installations de santé, d'éducation, sportives, culturelles et touristiques. Ensuite, elles doivent suivre des critères de localisation assurant que les installations identifiées soient localisées dans les périmètres d'urbanisation, près des circuits de transport en commun, loin des zones dangereuses, près des secteurs urbanisés existants et non en périphérie.⁴⁴ Plus spécifiquement, le *Projet de PMAD* indique que ces installations doivent être localisées dans le périmètre d'urbanisation et à moins de 1 km du transport en commun, qu'elles soient accessibles par transport actif et qu'elles tiennent en compte les contraintes naturelles et anthropiques.

Le CRE de Laval recommande à la CMM de définir les mesures qui seront adoptées pour relier les installations d'intérêt métropolitain, actuellement localisées en dehors du périmètre d'urbanisation et difficilement accessible par le transport actif, soient clairement identifiées.

Par exemple, la Cité de la santé de Laval accueille tous les jours environ 3 000 employés sans oublier les nombreux patients et visiteurs. Ce centre hospitalier est localisé à 500 m de l'autoroute 440 et est desservi uniquement par deux autobus (l'un passant aux demi-heures et l'autre aux heures). De plus, il n'est pas connecté au réseau cyclable.

⁴² Ibid.

⁴³ CLD et MRC de Roussillon (2010). Plan de développement de la zone agricole. [En ligne]. http://www.mapaq.gouv.qc.ca/SiteCollectionDocuments/DeveloppementRegional/PDZA_MRC_Roussillon_Octobre_2010.pdf p.82.

⁴⁴ *Projet de PMAD*, p.71.

Objectif 1.5 : Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC

Selon le Projet de PMAD qui mentionne les contraintes majeures concernant le territoire de plusieurs MRC :

Les principales contraintes majeures chevauchant plusieurs MRC susceptibles d'engendrer des risques et des sinistres dans la grande région de Montréal sont de cinq ordres : (1) les inondations causées par la crue des Grands Lacs et de la rivière Outaouais; (2) les glissements de terrain aux escarpements; (3) les catastrophes d'ordre technologique (exemple : incendie de pneus à Saint-Amable en 1990); (4) la qualité de l'air et; (5) les incidents climatiques.⁴⁵

Le CRE de Laval recommande l'identification de toute partie du territoire de la CMM soumise à des contraintes majeures afin d'adopter une stratégie d'aménagement et de développement assurant la sécurité et la santé publique.

Le CRE de Laval recommande que les mesures adoptées par la CMM pour assurer l'intégration des contraintes à la stratégie d'aménagement et de développement souhaitée soient clairement identifiées.

Une des contraintes majeures à considérer en aménagement du territoire consiste sans nul doute, la capacité de support des écosystèmes. La capacité de support des écosystèmes fait référence à *la pression maximale que l'on peut exercer sur un écosystème sans porter atteinte à son intégrité physique, chimique et biologique.*⁴⁶

À Laval et dans la Rive-Nord, la croissance démographique pourrait avoir un impact néfaste et dépasser la capacité de support de l'écosystème de la rivière des Mille-Îles, contribuant à une altération des niveaux de l'eau. En effet, selon les prévisions du PMAD, d'ici 2031, 73 700 nouveaux ménages s'installeront dans la Couronne Nord et 41 900 à Laval,⁴⁷ ce qui implique 240 000 personnes de plus qu'en 2011 dans la Couronne Nord et dans le nord de Laval (voir annexe III). Ainsi, l'arrivée de cette nouvelle population exercera une pression supplémentaire sur la rivière des Mille-Îles par rapport à la population actuelle d'environ 450 000 personnes dans le nord de Laval et dans la Couronne Nord. Sous le seuil de 15 m³/seconde, durant les heures de pointe de captage des eaux de la rivière, soit entre 5 h30 et 9 h et entre 16 h et 19 h, le débit d'eau prélevé pour alimenter la population sera supérieur à la régénération naturelle de la rivière dans ces mêmes heures si on considère que la grande majorité des prélèvements s'effectue dans ces heures. Mentionnons que le débit le plus bas enregistré dans la rivière des Mille-Îles a atteint une fois 11 m³/seconde en 2010 et qu'il est passé de cinq à six fois sous le seuil de 25 m³/seconde

⁴⁵ Projet de PMAD, p. 72.

⁴⁶ Roy J. (2009). Capacité de support des cours d'eau pour le phosphore total. Direction des politiques en milieu terrestre. Ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, [En ligne] http://www.grobec.org/pdf/action/Conf_Capacitdesupportdescoursdeauphosphore_INPACQB.pdf.

⁴⁷ Projet de PMAD, p.51.

entre 2000 et 2010, ce qui renforce la probabilité d'atteinte du seuil critique de 15 m³/seconde et la possibilité d'une baisse du niveau de la rivière. Par conséquent, l'arrivée des nouveaux ménages menace la disponibilité de l'eau pour l'approvisionnement en eau potable des populations situées dans nord de Laval et dans Couronne Nord.

Considérant que la CMM devra faire face à une importante croissance démographique d'ici 2031.

Considérant que les nouveaux ménages représenteront une pression supplémentaire sur nos écosystèmes et que ces derniers sont essentiels à notre survie et notre bien-être.

Considérant que la *Loi sur le développement durable* stipule à l'article 6, alinéa i, le principe de *prévention soit en présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source.*⁴⁸

Le CRE de Laval recommande que la CMM oriente dans son PMAD les MRC et municipalités pour qu'elles tiennent compte de la capacité de support des écosystèmes dans leur aménagement, et ce, en prévision de l'éventuelle croissance démographique qui nous attend d'ici 2031.

Objectif 1.6 : Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable

La CMM prévoit définir le périmètre métropolitain d'urbanisation suivant les principes de l'aménagement durable.

Le CRE de Laval recommande que le terme « aménagement durable » soit en accord avec la vision du développement durable du CRE de Laval, telle que définie dans le préambule (voir p. VI).

Le *Projet de PMAD* propose que le périmètre métropolitain soit révisé, après une période transitoire de maximum cinq ans, pour les besoins en espaces résidentiels, institutionnels et économiques.

Le CRE de Laval recommande que les superficies actuelles de la zone agricole et des milieux naturels soient maintenues et ne soient pas incluses dans les périmètres d'urbanisation.

Cela permettrait de favoriser la continuité de l'activité agricole au Québec, la souveraineté alimentaire de sa population et le maintien de la biodiversité.

⁴⁸ Loi sur le développement durable L.R.Q., c. D-8.1.1

ORIENTATION 2 : UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX ET DES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS

Cette section du mémoire présentera dans un premier temps, la vision du CRE sur le transport durable; dans un deuxième temps, l'état du transport dans la CMM; dans un troisième temps, l'état du transport dans la ville de Laval; dans un quatrième temps, les orientations et attentes du gouvernement du Québec en matière de transport; dans un cinquième temps, un retour sur les objectifs du *Projet de PMAD* et des recommandations; et dans un sixième temps, les objectifs supplémentaires qu'il faut considérer dans le cadre du futur PMAD.

Le transport durable: l'importance de réduire notre dépendance à l'automobile

Dans le but de réduire notre dépendance au pétrole qui occupe présentement une part de 38 % de notre consommation énergétique,⁴⁹ il va sans dire qu'un schéma d'aménagement « durable » doit permettre de réduire notre dépendance à l'automobile. Au Québec, le secteur des transports compte à lui seul 70 % de la consommation énergétique au Québec,⁵⁰ d'où l'importance d'aménager le territoire de façon à favoriser une meilleure efficacité énergétique et cela, en minimisant le nombre de déplacements individuels. En effet, si la tendance se maintient, selon le MRNF, les déplacements devraient progresser de 23.53 % en 2016 par rapport au niveau de 2001.⁵¹

Une atténuation de la dépendance au pétrole est attribuable à de nombreux avantages microéconomiques et macroéconomiques. À titre d'exemple, au niveau provincial, une diminution de notre dépendance au pétrole entraîne la réduction de la dépendance envers un marché très instable, sans oublier qu'il coûte aujourd'hui 6 fois plus cher d'extraire du pétrole qu'en 1930, et 2 à 3 fois plus cher qu'en 1970.⁵² En outre, en 2003, les coûts associés à la congestion routière dans la CMM étaient estimés à 1.4 milliard de dollars.⁵³ L'étalement urbain, caractéristique du modèle de développement de style « banlieue » très observé en dehors de l'agglomération de Montréal, augmente notre dépendance à l'automobile. Par conséquent, au niveau local, une part importante du budget des ménages est allouée au transport, soit en moyenne 17.4 % par personne, contribuant à la baisse du pouvoir d'achat des ménages.⁵⁴

Au niveau social, la dépendance au pétrole est attribuable à d'importants coûts sociaux associés à des problèmes de santé. Par exemple, la dépendance à l'automobile a un impact considérable sur

⁴⁹ Rendez-vous de l'Énergie (s.d). Imaginons le Québec sans Pétrole! In Les Rendez-vous de l'Énergie. *Cahier de référence*, [En ligne]. http://www.rdvenergie.qc.ca/wp-content/uploads/2010/09/Cahier_de_reference_RDVEnergie1.pdf. p. 8.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid, p.9.

⁵² Ibid.p.11.

⁵³ Projet de PMAD, p.84.

⁵⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004). Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. In Centre de commerce du Montréal métropolitain, [En ligne]. http://www.ccm.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf. p.25.

la sédentarisation en lien direct avec l'obésité. De plus, les infrastructures routières sont responsables du phénomène d'îlots de chaleur pouvant provoquer des décès prématurés, particulièrement chez les personnes souffrant de diabète et de maladies cardiovasculaires.⁵⁵ Enfin, les épisodes de smog troposphérique contribuent non seulement à l'augmentation de la température, mais comporte des impacts à court terme sur la santé humaine. Ces conséquences engendreront des investissements supplémentaires dans le système de santé. Au niveau environnemental, la dépendance au pétrole contribue de façon importante aux changements climatiques et constitue une menace aux écosystèmes. En effet, le CO₂ associé à la combustion du pétrole, est le plus important gaz à effet de serre en termes de contribution aux changements climatiques. Au Québec, le secteur des transports à lui seul représente 40 % des émissions de GES de la province.⁵⁶

Compte tenu des nombreux inconvénients économiques, sociaux et environnementaux exposés précédemment, le CRE de Laval soutient que le modèle actuel associé au développement style « banlieue » et l'étalement urbain propre aux municipalités et MRC situées en dehors de l'agglomération de Montréal, n'est pas viable puisqu'il hausse la dépendance des populations envers l'automobile. De plus, dans le contexte de crise des réseaux de transport que connaît actuellement la CMM, favoriser l'efficacité des déplacements n'est désormais plus une option, mais une obligation des gouvernements et de la CMM. Par conséquent, la CMM doit être en mesure, à travers son leadership et dans le cadre du futur PMAD, de permettre le virage des MRC et municipalités vers des modes de transport plus efficaces et durables que l'utilisation de l'automobile. C'est dans cette perspective que le CRE de Laval émet ses commentaires et recommandations concernant les objectifs de l'orientation 2 présentés dans le *Projet de PMAD*.

État du transport dans la CMM

En ce qui a trait à l'état des infrastructures de transport dans la CMM, plusieurs constats relatifs au transport des marchandises et aux déplacements des personnes peuvent être apportés.

Montréal est la plaque tournante du transport des marchandises en raison de son emplacement stratégique et de son raccordement au reste de l'Amérique du Nord. En effet, le port de Montréal, les aéroports Pierre Elliott Trudeau et Mirabel, les nombreuses infrastructures ferroviaires qui convergent vers l'île de Montréal, ainsi que les neuf autoroutes de la région métropolitaine permettent l'expédition des marchandises provenant surtout des États-Unis et de l'Ontario.⁵⁷ Toutefois, c'est surtout à travers le réseau routier du Grand Montréal que s'effectuent les échanges nord-sud avec une proportion de 59 % des échanges.⁵⁸ Le déplacement des marchandises a des répercussions sur le réseau routier. Les axes routiers les plus sollicités par le transport des marchandises entre 6 heures et 19 heures sont les autoroutes 40 et 20 (entre Dorval

⁵⁵ Les Rendez-vous de l'Énergie (s.d.). Imaginons le Québec sans Pétrole! In Les Rendez-vous de l'Énergie. *Cahier de référence*, [En ligne]. http://www.rdvenergie.qc.ca/wp-content/uploads/2010/09/Cahier_de_reference_RDVEnergie1.pdf, p. 17.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p.26.

⁵⁸ Projet de PMAD, p.84

et l'échangeur Turcot), les autoroutes 13, 15 et la jonction A-20/ A-25.⁵⁹ En 2000, en vue d'améliorer le transport des marchandises, le gouvernement du Québec a établi un plan dans le but de révolutionner les infrastructures de transport dans le Grand Montréal. Malheureusement, le bilan des 10 dernières années s'avère être négatif. Après 6.7 milliards de dollars investis par le gouvernement du Québec, plusieurs projets n'ont pas été réalisés et la majorité des fonds est passée dans l'entretien du réseau de transport.⁶⁰ De plus, malgré les quelques travaux réalisés, la congestion routière dans la CMM s'est aggravée.

Concernant les infrastructures de transport collectif en place, plusieurs tendances sont observées. D'abord, les milieux denses et multifonctionnels sont plus propices à l'implantation de services collectifs attractifs et performants comme c'est le cas au centre-ville de Montréal.⁶¹ Cependant, dans les zones à l'extérieur de l'agglomération de Montréal caractérisées par une plus faible densité, l'automobile est le mode de transport « quasi obligé ». En effet, en 2001, 86 % des déplacements dans les couronnes se sont effectués en automobile. Un incitatif très important à utiliser le transport en commun est l'accessibilité directe (à distance de marche) à un mode de transport collectif lourd comme le métro. De plus, la combinaison de deux facteurs favorise l'optimisation de l'utilisation du transport collectif : un transport en commun développé et accessible, ainsi qu'un nombre limité de stationnements disponibles. Le centre-ville de Montréal est un bon exemple qui témoigne de cette combinaison favorable au rayonnement des transports collectifs.⁶²

Enfin, en ce qui a trait au transport actif, plusieurs pistes cyclables sillonnent le territoire. La Route verte (parcours cyclable provincial), permet de parcourir le territoire d'est en ouest et du nord au sud. Cette route longeant le fleuve Saint-Laurent au sud de Montréal, parcourt également les rives du lac Deux-Montagnes et de la rivière des Outaouais et traverse en ligne droite Blainville et St-Jérôme vers la Réserve faunique La Vérendrye. Également, au niveau des MRC et municipalités de la CMM, plusieurs pistes cyclables sont également aménagées que ce soit à travers l'aménagement de pistes cyclables séparées de la chaussée, de pistes sur rue et bandes cyclables, ainsi que des chaussées désignées.

État du transport dans la ville de Laval

À Laval, de nombreux facteurs contribuent à la dépendance à l'automobile, et ce, malgré la mesure 1 énoncée dans le *Plan de mobilité durable* (2011-2031) de la ville de Laval étant d'*aménager la ville de façon à minimiser les déplacements motorisés*.⁶³ Parmi les nombreuses contraintes à l'application de cette mesure, mentionnons :

⁵⁹ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p.27.

⁶⁰ Cyberpresse (2010). Transport : virage raté. In cyberpresse.ca, [En ligne]. <http://pdf.cyberpresse.ca/lapresse/infographie/pgdm/pgdm.swf>.

⁶¹ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p.27.

⁶² Ib.

⁶³ Ville de Laval (2011). Laval 2031. Une ville en mouvement. Plan de mobilité durable. ÉvoluCité. Laval vers l'équilibre urbain. *Document de consultation*, p.39.

- Les investissements massifs apportés dans les dernières années au réseau routier lavallois visant à améliorer la fluidité de la circulation et l'état des routes. Parmi les travaux qui ont été réalisés, il faut mentionner le prolongement de l'A-25 jusqu'à l'A-440 qui a, contrairement aux attentes d'améliorer la fluidité de la circulation, davantage contribué à la congestion routière. Il faut également mentionner la construction du pont payant de l'A-25 en partenariat public-privé. Enfin, un projet routier majeur à venir est le prolongement de l'A-440 ouest jusqu'à l'A-40, qui permettra une nouvelle liaison entre Laval et l'ouest de l'île de Montréal. Malgré l'objectif d'améliorer la circulation des personnes et des marchandises, une hausse de la congestion routière a été observée dans les dernières années et cela, particulièrement dans le réseau routier inter rive entre Laval et la Rive-Nord, à partir du nord de St-Jérôme et de Blainville.
- L'emplacement des nouveaux projets immobiliers en 2010 à Laval qui suit le modèle d'étalement urbain et favorise la dépendance à l'automobile. Effectivement, en observant la cartographie de la localisation des nouveaux projets immobiliers pour l'année 2010 (voir annexe I), on constate qu'ils sont davantage situés à proximité des grands axes routiers, ce qui est un incitatif à l'utilisation de l'automobile. En outre, selon les estimations de *Google maps* le temps de trajet le plus court en autobus à partir des projets immobiliers vers la station de métro la plus proche, la durée de voyage est en moyenne de 27 minutes pour l'ensemble des nouveaux projets immobiliers de 2010.
- L'aménagement actuel des pistes cyclables étant peu fonctionnel pour assurer que le vélo soit un mode de déplacement. Le réseau cyclable manque de liens entre les pôles économiques et entre plusieurs secteurs de Laval, ainsi qu'entre Laval et chacune des deux rives d'est en ouest, ce pourquoi, il est limité au cyclisme récréatif. De plus, plusieurs liens de raccordement à la Route verte sont inexistants.
- Les infrastructures routières ne sont pas aménagées dans le but de faciliter l'accessibilité au transport collectif et la marche. En effet, l'absence de trottoirs à proximité des grands boulevards rend la marche peu sécuritaire pour les piétons, et ce particulièrement dans les zones industrielles de Laval et de la Communauté.

Orientations et attentes du gouvernement du Québec

Les principales attentes et orientations au regard de la CMM qui figurent dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales* pour la *Région métropolitaine de Montréal 2001-2021* concernant le transport sont :

- a) *En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile;*⁶⁴
- b) *En matière de transport des marchandises, l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises;*
- c) *En ce qui a trait à la desserte des pôles économiques majeurs, un soutien à leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.*⁶⁵

Retour sur les objectifs du *Projet de PMAD* et recommandations

Compte tenu des principales orientations gouvernementales présentées, voici les principales recommandations que le CRE de Laval propose pour chacun des objectifs énoncés dans le projet de PMAD relativement à l'orientation 2 « *Un Grand Montréal avec des réseaux et des équipements de transport performants et structurants* ».

Orientation 2.1 : *Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation*

Dans le *Projet de PMAD*, il est mentionné :

*L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par la Communauté. Le réseau de transport en commun métropolitain structurant est complémentaire à l'aménagement du territoire.*⁶⁶

Le CRE de Laval recommande que les axes routiers (boulevards, autoroutes, etc.) qui permettent de structurer l'urbanisation soient également identifiés.

En effet, le potentiel structurant des axes routiers peut être plus important que celui des réseaux de transport en commun, ce qui est particulièrement vrai en dehors de l'agglomération de Montréal et hors de la zone desservie par le métro à Montréal. Si on tient compte d'une des

⁶⁴ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p. 91.

⁶⁵ Ibid.

⁶⁶ *Projet de PMAD*, p. 97.

orientations du gouvernement du Québec qui est de *réduire l'utilisation de l'automobile en favorisant une utilisation accrue du transport collectif*,⁶⁷ il faut être en mesure d'atténuer l'effet structurant des axes routiers et de renforcer le développement immobilier à proximité des réseaux de transport collectif. Cela pourra s'effectuer en augmentant l'attractivité des services de transport en commun, ainsi qu'en améliorant leur accessibilité et leur efficacité.

Considérant que pour favoriser une utilisation accrue des transports collectifs, il faut améliorer l'accessibilité et l'efficacité des réseaux de transport collectif.

Considérant que pour rendre plus attractive l'utilisation des transports collectifs, il faut renverser la tendance structurante des axes routiers.

Considérant que des mesures peuvent être prises en ce sens par la Communauté dans le cadre du PMAD, par les MRC dans leur schéma d'aménagement ainsi que par les municipalités dans leur plan d'urbanisme.

Le CRE de Laval recommande de privilégier d'abord les projets de construction résidentielle, de préférence à forte densité, dans les zones à proximité des modes de transport lourd comme le train et le métro, ayant un potentiel de structuration plus élevé que l'autobus.

En effet, si on se fie aux études citées par le *Ministère des Affaires municipales et de la Métropole*, plusieurs constats peuvent être apportés concernant les incitatifs au transport en commun. D'abord, lorsque le lieu de résidence a un accès direct à un métro, 50 % des déplacements s'effectuent en transport collectif.⁶⁸ Ensuite, plus la distance entre le lieu de résidence et la station de métro augmente, plus les chances d'utiliser le transport en commun diminuent passant de 50 % (accès direct au métro) à 25 % (entre 200 et 600 mètres d'une station de métro). Enfin, lorsqu'il faut prendre l'autobus pour aller au métro, 10 % des déplacements se feront en transport en commun et 80 % en automobile. Avec un long trajet d'autobus, la part des déplacements effectués en transport en commun atteint 2 % contre 90 % en faveur des déplacements en automobile.⁶⁹

Le CRE de Laval recommande de défavoriser les projets de construction résidentielle à forte densité à proximité des grands axes routiers et dont l'accessibilité au transport en commun est faible.

Le CRE de Laval recommande d'exiger des promoteurs qui construisent des maisons unifamiliales une taxe supplémentaire qui permettrait de financer les équipements du transport collectif en raison d'une diminution du potentiel de densité associée à ce type de construction.

⁶⁷ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p. 91.

⁶⁸ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p.29.

⁶⁹ Ibid.

Critère 2.1.1: *Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant.*

Compte tenu des mesures proposées :

Le CRE de Laval recommande la modification du critère 2.1.1 pour : Identifier des infrastructures de transport structurant (axes routiers et réseaux de transport collectif).

Le CRE de Laval recommande d'ajouter deux nouveaux critères soit :

2.1.2: Identifier des mesures permettant de renverser la tendance structurante des axes routiers.

2.1.3: Déterminer des mesures à entreprendre au niveau de l'aménagement du territoire qui permettrait une meilleure attractivité, accessibilité et efficacité des transports collectifs.

Objectif 2.2 : *Moderniser et développer le réseau de transport en commun métropolitain*

Afin de favoriser l'atteinte de l'objectif 2.2, les municipalités, MRC et gouvernement du Québec doivent investir massivement dans le transport collectif, plus particulièrement dans le développement et l'entretien des infrastructures. Le CRE de Laval demande à la Communauté qu'elle intègre ses recommandations dans les priorités du futur PMAD. Ces recommandations concernent le développement du train de banlieue de la CMM, l'amélioration des services de transport collectif, ainsi que des mesures favorisant la diminution de l'utilisation de l'automobile et des émissions de GES.

Développement du train de banlieue dans la CMM :

Considérant que les coûts reliés au train de l'Est reliant Mascouche-Terrebonne-Repentigny-Charlemagne au métro Sauvé représentent environ 665 millions de dollars soit, 200 millions de plus que ce qui était prévu et que les travaux ne sont toujours pas terminés.⁷⁰

Considérant que le tracé existe déjà pour effectuer le prolongement de la ligne de train reliant Terrebonne, Mascouche, la gare intermodale Concorde à la gare Centrale et que la nouvelle ligne permettrait de rejoindre la gare Centrale à partir de Mascouche en 47 minutes grâce au tunnel à l'entrée du Mont-Royal.⁷¹

Considérant que les populations de l'est de la région métropolitaine ont peu accès au transport collectif et qu'ils financent en partie nos infrastructures de transport collectif.

Considérant que le tunnel sous le Mont-Royal permet aux voyageurs de la ligne Deux-Montagnes d'accéder plus rapidement à la gare Centrale.

⁷⁰ Bisson, B. (2011). Québec freine le train de l'Est. In cyberpresse.ca. 11 août, [En ligne]. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/quebec-canada/politique-quebecoise/201108/10/01-4425055-quebec-freine-le-train-de-lest.php> .

⁷¹ St-Amour, S. (2011). Un mémoire pour le train dans l'est. In Courrier de Laval, [En ligne]. <http://www.courrierlaval.com/Actualites/2011-05-05/article-2482901/Un-memoire-pour-le-train-dans-l%26rsquo%3Best/1> .

Le CRE de Laval recommande l'abandon du projet de Train de l'Est reliant Mascouche-Terrebonne-Repentigny-Charlemagne au métro Sauvé.

Le CRE de Laval recommande l'aménagement de deux lignes de trains et d'une voie réservée pour les autobus permettant de desservir l'est de la région métropolitaine soit:

Le prolongement du train dans l'Est reliant Terrebonne, Mascouche, la gare intermodale Concorde à la gare Centrale ;

L'aménagement de la ligne de train reliant Lanoraie, Repentigny, Charlemagne et l'est de Montréal, ce qui permettrait de desservir les populations dans l'est de la région métropolitaine ;

L'aménagement d'une voie réservée pour les autobus dans le terreplein de l'Autoroute 640 afin de ne pas perdre cet investissement.

Le CRE de Laval recommande que le train de Blainville-Saint-Jérôme passe sous le Mont-Royal, tout comme la ligne Deux-Montagnes.

Cela permettrait de faire en sorte que les voyageurs de la ligne de Blainville-Saint-Jérôme puissent également bénéficier du raccourci. Évidemment, il faudrait évaluer la faisabilité d'un tel projet et remplacer les trains alimentés au diesel par des trains électriques afin de respecter les normes de sécurité en vigueur.

Services de transport collectif :

Considérant que l'amélioration du transport en commun ne relève pas uniquement des municipalités et MRC, mais également du gouvernement du Québec, ainsi que des multiples autorités organisatrices de transport (AOT).

Considérant qu'outre les bénéfices sur les changements climatiques, l'électrification des réseaux de transport collectif diminue la vulnérabilité des AOT face aux fluctuations imprévisibles des prix du pétrole. En effet, selon Michel Labrecque, Président du conseil d'administration de la *Société de transport de Montréal* (STM), pour une hausse du prix de l'essence de 1 cent /litre, il en coûte 500 000 \$ par année à la STM de plus pour alimenter la flotte d'autobus.⁷²

Considérant que le trolleybus est une option de choix pour les transports collectifs puisqu'il est plus rapide que l'autobus et peut contenir davantage de personnes que l'autobus.⁷³ De plus, il est non polluant, plus facile et moins coûteux à implanter que le métro, tout en nécessitant moins

⁷² Labrecque, M. Entrevue accordée à la radio de Radio-Canada, mercredi le 24 août 2011.

⁷³ Cardinal, F. (2009). Laval lorgne les trolleybus. Le trolleybus pourrait être de retour au Québec, plus de 40 ans après sa disparition. In cyberpresse.ca. 16 mars, [En ligne]. <http://www.cyberpresse.ca/actualites/quebec-canada/national/200903/16/01-837075-laval-lorgne-les-trolleybus.php>.

d'entretien qu'un autobus.⁷⁴ Enfin, son efficacité est comparable au tramway et son implantation moins coûteuse.

Considérant que le prolongement des lignes de trains et de métro ne peut être effectué sans une hausse de la capacité du réseau, puisqu'il entraînera vraisemblablement une augmentation du nombre de voyageurs. En effet, à Montréal, depuis l'ouverture des nouvelles stations de métro à Laval, la saturation du réseau a augmenté à certains points du réseau aux heures de pointe.

Le CRE de Laval recommande que les représentants des différents AOT, gouvernement du Québec, municipalités et MRC impliquées, travaillent de concert afin d'entreprendre des actions conjointes et offrir de meilleurs services pour la population de l'ensemble de la CMM.

Le CRE de Laval recommande l'électrification des trains et des autobus de tous les réseaux de transport collectif.

Le CRE de Laval recommande l'aménagement de lignes de trolleybus sur tous les grands boulevards.

Par exemple à Laval, on pourrait aménager des lignes de trolleybus sur les boulevards des Laurentides, Curé-Labelle, Dagenais, Le Corbusier, Notre-Dame/ de la Concorde Est et Saint-Martin.

Le CRE de Laval recommande l'augmentation du nombre de trains de banlieue et de métro sur le réseau de l'AMT et de la STM.

Utilisation de l'automobile et émissions de GES :

Considérant que la proportion du nombre de voitures provenant de la couronne nord qui occupaient une place dans le stationnement incitatif du métro Montmorency était de 29 % en 2009, et de 26 % en 2010 (voir annexe IV).⁷⁵

Considérant que le *Projet de PMAD* prévoyait des mesures préférentielles pour le transport collectif par l'intégration de voies réservées aux d'autobus.

Le CRE de Laval recommande de créer des stationnements incitatifs à des endroits stratégiques de façon à minimiser les distances parcourues en voiture. Autrement dit, il faut construire davantage de stationnements incitatifs dans la couronne nord.

Le CRE de Laval recommande d'implanter des voies réservées pour les transports collectifs, le covoiturage, les voitures électriques, les voitures hybrides et taxis, dans les deux sens sur toutes les autoroutes. À Laval des voies réservées au transport collectif pourraient être aménagées sur les autoroutes 13, 15, 19, 440, 25.

⁷⁴ Ib.

⁷⁵ AMT (2011). Conversation téléphonique du 26 août 2011.

Le CRE de Laval appuie le comité exécutif de la CMM pour son intention d'augmenter progressivement la taxe sur l'essence de 5 cents, afin de financer le transport en commun.⁷⁶ En effet, depuis 10 ans, alors que les tarifs pour la CAM mensuelle de la STM ont augmenté de 35.6 %, la contribution des automobilistes pour le transport en commun demeure inchangée.⁷⁷

Objectif 2.3 : Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises

Le CRE de Laval est en désaccord avec cet objectif, car nous sommes d'avis que ce n'est pas en complétant le réseau routier que nous allons soutenir les déplacements des personnes et des marchandises, mais bien en investissant dans les transports collectifs (voir recommandations pour l'objectif 2.2). De plus, en raison du manque de moyens financiers du gouvernement du Québec, nous n'avons plus les moyens de nous offrir de nouvelles autoroutes qui ne feraient qu'augmenter les frais d'entretien des routes, le nombre de voitures et la congestion routière, ainsi que les inconvénients économiques qui y sont associés.

Considérant que la solution à la congestion routière réside dans la rénovation des infrastructures actuelles routières et le développement des transports collectifs.

Le CRE de Laval recommande que la priorité soit dans les travaux d'entretien et de réfection et non dans l'élargissement et le prolongement des routes.

Opposition aux projets routiers :

- Le CRE de Laval s'oppose au prolongement de l'A-13 jusqu'à l'aéroport de Mirabel. Ce projet ne fera que favoriser l'étalement urbain en plus de mettre en péril de nombreuses terres agricoles et milieux naturels.

Le CRE de Laval recommande l'aménagement d'une ligne de train rapide ou un système de monorail suspendu dans les airs?

- Le CRE de Laval s'oppose au prolongement de l'A-19 entre Laval et Bois-des-Fillion. Ce projet n'est pas une solution à la congestion routière, bien au contraire, il risque de favoriser une augmentation du nombre de voitures sur les routes tout comme le prolongement de l'A-25. De plus, il ne faut pas oublier qu'une fois à Montréal à la hauteur d'Henri-Bourassa, les automobilistes sont immobilisés pas le feu de circulation, sans oublier la limite de vitesse qui redescend rapidement à 50 km /heure. Ainsi, un prolongement d'autoroute risque d'intensifier le trafic à Laval, contribuant à une baisse de la qualité de l'air des Lavallois.

⁷⁶ Projet de PMAD, p.100.

⁷⁷ Transport durable (s.d). [En ligne]. http://www.transportdurable.qc.ca/financement_tc.htm .

Le CRE de Laval recommande que l'A-19 soit convertie en boulevard urbain. Dans ce nouveau boulevard, on pourrait favoriser une synchronisation des feux de circulation et l'aménagement de voies dans les deux sens réservées au transport collectif, au covoiturage, aux voitures électriques, aux voitures hybrides et aux taxis, ainsi qu'aux pistes cyclables.

Agir en ce sens serait une réelle contribution à la diminution du nombre de voitures, des émissions de GES et de la perte de temps due aux embouteillages.

- Le CRE de Laval s'oppose au prolongement de l'A-440 dans la portion ouest de Laval.

Il s'agit encore une fois d'un exemple de projet qui favorise les déplacements en automobile et l'étalement urbain.

Concernant le problème de congestion routière dans la CMM, dans l'état actuel des choses, selon *l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec*, la présente crise du réseau routier est attribuée au *sous-investissement chronique en matière d'infrastructure et de transport et les transports collectifs suivent la même dynamique*.⁷⁸ Par conséquent, **le CRE de Laval est d'avis qu'investir dans le transport collectif, c'est investir dans des modes de transports plus performants sur le plan économique, social et environnemental**. Malgré cela, selon Christian Savard de *Vivre en ville, le gouvernement du Québec continue d'annoncer des nouveaux projets autoroutiers alors que les projets de transport collectif (métro, métrobus, SLR, SRB et tramway) sont paralysés par le manque de moyens financiers*.⁷⁹ Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, une simple hausse d'investissement de 2 % dans le transport en commun augmente l'achalandage de 10 % du transport en commun et entraîne une réduction de 19 millions de déplacements en voiture.⁸⁰ Cependant, plus les fonds sont injectés dans des travaux de prolongement et d'élargissement des infrastructures routières, plus le nombre de voitures augmente, ce qui contribue au problème de congestion routière.

Considérant qu'une des attentes du gouvernement du Québec est *l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport, le renforcement de la position concurrentielle de Montréal en tant que centre manufacturier et plaque tournante continentale du transport des marchandises*.⁸¹

Considérant que la Communauté prévoit injecter 2.9 G\$ au transport en commun contre 16.8 G\$ au réseau routier pour les 5 prochaines années⁸² et que ce budget est insuffisant pour assurer le développement⁸³ et l'entretien des réseaux de transport collectif de la CMM.

⁷⁸ Transit, *l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec* (2011). Crise des infrastructures de transport : sans investissement massif dans les transports collectifs, le sud du Québec sera paralysé. In CRE de Montréal. *Communiqué de presse*, 24 août, [En ligne]. <http://www.cremtl.qc.ca/index.php?id=1405>.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Chambre de commerce du Montréal métropolitain (2004). Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal. In Centre de commerce du Montréal métropolitain, p.33, [En ligne]. http://www.ccmq.ca/documents/memoires/2004_2005/CCMM_TransportCommun_etude.pdf.

⁸¹ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). Une vision d'action commune. Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p.91

⁸² Projet PMAD, p. 104.

Considérant que des projets d'élargissement et de prolongement d'autoroutes figurent encore parmi les projets de la CMM (voir les projets pour lesquelles le CRE de Laval est opposé dans les commentaires de l'objectif 2.3) et que cette part du budget pourrait être injectée dans les transports collectifs.

Considérant que les projets de prolongement et d'élargissement des autoroutes engendrent des coûts supplémentaires d'entretien des routes que les générations futures devront déboursier.

Considérant que les projets de prolongement et d'élargissement des autoroutes consistent à répéter les mêmes erreurs des années 70, responsables de la crise routière que connaît actuellement la région métropolitaine.

Le CRE de Laval recommande l'injection d'une part du budget plus importante dans les transports collectifs, que ce qui est proposé dans le *Projet de PMAD* actuellement.

Le CRE de Laval recommande que dans le cas où le développement routier serait absolument nécessaire pour créer des liens inexistantes et indispensables, y intégrer des infrastructures de transport actif.

Considérant que la solution à la congestion routière réside dans le transport collectif et qu'il faut diminuer la part de l'automobile dans le transport.

Le CRE de Laval propose des mesures entreprises par des villes européennes dont la Communauté pourrait s'inspirer :

- **Stockholm (Suède)** : Implantation d'un système de péage par caméra à l'entrée de la ville servant à financer les travaux de réfection et d'entretien des routes.⁸⁴
- **Bordeaux (France)** : Vaste projet d'implantation du tramway qui a débuté en 2000, dont les travaux ont duré 3 ans. S'en sont suivies la piétonisation du centre-ville et l'interdiction de circuler en voiture, sauf pour les résidents. À la suite de ces mesures, la part de l'automobile est passée de 80 % à 65 % au centre-ville. Le succès du projet est largement tributaire aux consultations de la population. Par exemple, pour atténuer le mécontentement des commerçants quant aux pertes de revenus générées par les travaux, la ville a créé une commission d'indemnisation.
- **Zurich (Suisse)** : Implantation de nouveaux feux de circulation dans les voies rapides avec la possibilité pour les transports collectifs de faire virer les feux au vert. La ville a également progressivement transformé les voies rapides en coquettes promenades et a abaissé la limite de vitesse à 30 km/heure dans le centre-ville. L'idée derrière ces mesures était d'instaurer progressivement des infrastructures routières orientées vers le transport

⁸³ Les travaux de développement des réseaux de transport collectif comprennent : le prolongement des lignes de train de banlieue et de métro, l'électrification des réseaux, l'augmentation de la capacité du réseau de transport et ce, particulièrement dans les lignes de métro de Montréal.

⁸⁴ Gruda, A. (2011). Ils ont dit non aux bouchons. In cyberpresse.ca. 8 septembre, [En ligne].

<http://www.cyberpresse.ca/international/europe/2011/09/08/01-4432471-ils-ont-dit-non-aux-bouchons.php>

actif et collectif, ainsi que de diminuer l'efficacité des déplacements en automobile pour diminuer les incitatifs à son utilisation.⁸⁵

Considérant que l'objectif 2.3 du *Projet PMAD* prévoit *optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises*, ce qui n'est pas la meilleure solution pour régler le problème de congestion routière.

Le CRE de Laval recommande de remplacer cet objectif 2.3 par :

Optimiser le réseau routier existant et diminuer la part de l'automobile dans les transports, dans le but de soutenir les déplacements des personnes et des marchandises et d'améliorer la relation famille-travail.

Les objectifs supplémentaires à considérer dans le futur PMAD

Dans le cadre du *Projet de PMAD*, l'orientation 2 met l'emphase sur des considérations économiques en ciblant des objectifs en vue d'implanter *un système de transport performant et structurant*. Néanmoins, cette orientation, telle qu'elle a été formulée, ne tient aucunement compte de la protection et de la mise en valeur des milieux naturels. De plus, aucun volet sur les transports actifs n'est mentionné.

Le CRE de Laval recommande l'ajout de l'objectif :

Opter pour des infrastructures routières en minimisant les impacts négatifs sur les milieux naturels et agricoles.

Le *Projet de PMAD* actuel intègre le transport et l'aménagement comme deux volets qui sont complémentaires, où la protection des milieux naturels est présentée comme une entité à part. En effet, on fait mention du rôle structurant du transport dans l'aménagement urbain et de la façon dont le transport doit assurer les liens entre les différents pôles économiques de la CMM. Or, les trois orientations doivent être intégrées les unes aux autres puisqu'elles sont intimement liées. À cet égard, les infrastructures de transport sont non seulement des outils qui permettent de structurer l'urbanisation, mais détermineront également comment les milieux naturels et agricoles seront protégés et mis en valeur.

Pour donner un exemple de projet qui pourrait compromettre l'intégrité des milieux naturels et agricoles, mentionnons le prolongement de l'A-13 jusqu'à Mirabel. En effet, ce projet qui vise à faciliter le transport des marchandises ne desservira pas de bassins de populations. Par contre, compte tenu de la capacité à structurer l'urbanisation des axes routiers, ce projet risque de favoriser l'urbanisation progressive à proximité du nouvel axe routier et d'exercer une pression anthropique supplémentaire sur la zone agricole et sur les milieux naturels.

Le CRE de Laval recommande l'ajout de l'objectif suivant :

Instaurer et développer des infrastructures adaptées au transport actif en favorisant une mise en valeur des milieux naturels.

⁸⁵ Ibid.

Selon Québec en forme, le taux d'embonpoint a augmenté de façon considérable depuis les années 1970.⁸⁶ Or, *être physiquement actif représente plus qu'une décision personnelle; l'aménagement urbain et la disponibilité d'espaces verts et d'aires de loisirs influencent fortement le degré d'activité*,⁸⁷ d'où l'importance de favoriser un développement urbain également axé sur le transport actif. À Montréal, le vélo dans plusieurs quartiers est un vrai mode de transport alternatif, puisque les infrastructures sont adaptées en ce sens. Cependant, dans le reste de la Communauté, les pistes cyclables sont limitées au cyclisme récréatif. Selon Transport Canada et une étude américaine sur la relation causale entre l'aménagement du territoire, le temps passé en voiture et l'obésité, plusieurs contraintes empêchent une utilisation accrue du transport actif comme mode de transport. Parmi celles-ci, mentionnons :

- Le manque d'infrastructures physiques (sentiers pédestres, pistes cyclables, routes de transport en commun, etc.) sécuritaires et facilement accessibles;⁸⁸
- Les correspondances intermodales absentes ou inadéquates;⁸⁹
- Le type d'urbanisme du lieu de résidence des personnes ainsi que du lieu de travail, qui influence le choix du mode de transport;⁹⁰
- Le manque de mixité des services offerts dans l'aménagement du territoire par exemple, les secteurs industriels isolés des secteurs résidentiels.⁹¹

Le transport actif peut également être aménagé dans une perspective de mise en valeur des milieux naturels et agricoles. En effet, des milieux naturels accessibles sont également des milieux dont l'intérêt et la valeur économique augmentent, ce qui explique que les espaces verts en milieux urbains aient plus de valeur que les espaces verts en milieu rural.⁹² Par conséquent, les infrastructures de transport actif aménagées dans le but d'améliorer l'accessibilité aux milieux naturels, tout en étant plus attrayantes, augmentent la valeur que les personnes portent aux milieux naturels, ce qui favorise leur protection.

Considérant qu'il faut minimiser les contraintes à l'utilisation du transport actif comme mode de transport.

Considérant que l'aménagement d'infrastructures physiques peut être un outil permettant de favoriser la mise en valeur des milieux naturels.

⁸⁶ Québec en forme (2011). Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche. Numéro 4, mars 2011. *Faits saillants de la recherche*, [En ligne]. http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf, p.1.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ Transport Canada (2011). Le lien entre la santé publique et le transport durable actif. In Transport Canada, [En ligne]. <http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pdtu-transportdurableactif-995.htm>.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Lawrence D.F., Andresen M.A. et Schmid T.L. (2004) Obesity relationships with Community Design, Physical Activity, and Time Spent in Cars. *American Journal of Preventive Medicine* 27 (2), p. 96.

⁹¹ Ibid.

⁹² Québec en forme (2011). Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche. Numéro 4, mars 2011. *Faits saillants de la recherche*, [En ligne]. http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf, p.5.

Le CRE de Laval recommande d'inclure dans le PMAD:

L'aménagement de trames vertes favorisant la connexion entre le milieu urbain et les milieux naturels et espaces verts, où seront intégrées des infrastructures de transport actif ;

L'aménagement de pistes cyclables qui permettent d'assurer la connexion entre les secteurs résidentiels et les pôles économiques ;

L'aménagement de pistes cyclables sur les liens inter rives entre la Couronne Nord et Laval, Laval et Montréal, Montréal et Couronne Sud, autrement dit sur les ponts lorsque les infrastructures le permettent ;

L'aménagement de liens de raccordements entre les différentes pistes cyclables; L'optimisation de la sécurité des pistes cyclables de façon à ce qu'elles soient séparées de la chaussée, unidirectionnelles et allant dans le même sens que la circulation ;

L'aménagement des pistes cyclables en fonction des infrastructures déjà existantes ;
L'aménagement des passages piétonniers dans tous les secteurs résidentiels, puis, progressivement dans les secteurs industriels.

Enfin, **le CRE de Laval appuie et souhaite que** soit renforcé un des sous-critères mentionnés dans le *critère 1.1.3 : Aménagement de l'aire TOD* étant de *faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif et l'intégrer aux réseaux piétonniers ainsi qu'aux voies cyclables (accessibilité/mobilité).*⁹³

⁹³ Projet de PMAD, p.53.

ORIENTATION 3 : UN GRAND MONTRÉAL AVEC UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

Dans cette section du mémoire, il sera d'abord question de présenter les attentes gouvernementales à l'égard de la CMM et la deuxième partie consistera à effectuer un retour sur les objectifs de l'orientation 3 ainsi qu'à apporter des recommandations.

Orientations et attentes du gouvernement du Québec envers la CMM

Les principales attentes et orientations au regard de la CMM qui figurent dans le *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales* pour la *Région métropolitaine de Montréal 2001-2021* concernant la protection et la mise en valeur de l'environnement sont mentionnées dans la septième préoccupation.

Septième préoccupation⁹⁴

La protection et la mise en valeur des espaces verts et bleus ainsi que la protection du patrimoine et des paysages dans le cadre d'une stratégie à l'échelle métropolitaine

La protection, la mise en valeur et l'accessibilité aux espaces verts et bleus

*Élaborer un plan de conservation et de mise en valeur des territoires d'intérêt naturel verts et bleus en prenant en considération leurs fonctions culturelle, patrimoniale, éducative et récréotouristique.*⁹⁵ À ce titre, la CMM est invitée à :

- *Déterminer et caractériser les grands espaces verts et bleus à mettre en valeur;*
- *Assurer le développement en réseau des grands bassins en tenant compte de leurs particularités historiques, biophysiques, patrimoniales et culturelles, et en élaborant des approches thématiques pour chacun;*
- *Établir des critères d'accès public aux plans d'eau, y compris par transport en commun, que les municipalités locales devront reprendre dans leur plan d'urbanisme respectif;*
- *Prévoir des dispositions à l'intention des municipalités afin de limiter l'accès du public aux milieux fragiles à des endroits clairement précisés;*

⁹⁴ Ministère des Affaires municipales et de la Métropole (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales*. Région métropolitaine de Montréal 2001-2021. p. 102.

⁹⁵ En fonction de cette entente, la CMM est invitée à poursuivre la réalisation des projets répertoriés en 1992 par le Comité interministériel des espaces verts et bleus du Grand Montréal et le ministère du Loisir, de la Pêche, soit : - le verdissement de l'île de Montréal – le parc interrégional du croissant de l'Est – le réseau vert de la ville de Montréal : le Mont-Royal, le corridor nord-sud, l'itinéraire riverain, - le réseau vert de la Communauté urbaine de Montréal ; la consolidation des parcs de la CUM, la restauration de ruisseaux, de berges et d'îles, les corridors verts, - la mise en valeur de la rivière des Mille-Îles – la mise en valeur de la rivière des Prairies – les bois de la ville de Laval – le réseau cyclable périphérique de la rive nord – le réseau cyclable de la rive sud – le parc régional de la rivière Saint-Jacques et le lien cyclable Saint-Lambert-Brossard-La Prairie.

- *Intégrer des mesures de conservation des rives, du littoral et des plaines inondables en conformité avec la Loi sur la qualité de l'environnement, la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune et la Loi sur les pêches en mettant en place des mesures pour contrer les problèmes relatifs au remblayage des cours d'eau, particulièrement sur les rives de la rivière Richelieu.*

La protection et la mise en valeur du patrimoine et des paysages

Contribuer à la protection des principaux lieux de mémoire qui ont marqué l'histoire et le développement du territoire, et formuler, pour les zones urbaines à consolider, des usages compatibles avec la conservation des caractéristiques patrimoniales des parcs immobiliers présentant un potentiel de recyclage. À ce titre, la CMM est invitée à déterminer le potentiel de réutilisation des lieux de culte d'intérêt patrimonial désaffectés ou en voie de désaffectation et à mettre en valeur les équipements culturels comme levier de réaménagement d'anciens quartiers.

Protéger les principaux sites naturels ayant une valeur écologique et patrimoniale.

La protection et la mise en valeur des forêts et des boisés

Préciser au schéma :

- *Les boisés et les zones de forêt ;*
- *Les secteurs propices à l'aménagement de corridors boisés favorisant les déplacements de la faune et la préservation de la biodiversité.*

Proposer des mesures de conservation et de mise en valeur des zones boisées.

Inscrire au document complémentaire des normes relatives à la protection des arbres et des boisés.

La protection des habitats des espèces fauniques menacées ou vulnérables

Inscrire au schéma d'aménagement métropolitain les habitats et refuges fauniques existants et participer, en collaboration avec la Société de la faune et des parcs et le MENV, à déterminer de nouveaux habitats et refuges fauniques.

Inscrire au schéma les habitats d'espèces menacées ou vulnérables actuellement protégées par règlement et mettre en place des affectations, des usages et des normes qui les conservent et les mettent en valeur.

Préciser à son schéma tout site ou paysage naturel exceptionnel ou écosystème fragile qui pourrait être désigné comme site d'intérêt écologique ou comme site de conservation.

Le gouvernement invite également la CMM à reconnaître et protéger les habitats fauniques, en particulier ceux où l'on rencontre des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

Analyse du *Projet de PMAD* et recommandations

Actuellement, plus de 42 000 hectares du Grand Montréal sont inscrits au registre d'aires protégées du gouvernement du Québec et bénéficient d'un statut de protection reconnu selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Le pourcentage d'aires protégées s'élève donc à 9,6 %. Plus des trois quarts de ces aires protégées (32 858 hectares) se trouvant en milieu aquatique, les efforts doivent dorénavant porter sur la protection de milieux naturels en milieu terrestre. Les objectifs d'aires protégées reconnus par les organisations internationales, reprise dans le Plan stratégique 2009-2014 du MDDEP, sont de l'ordre de 12 %.⁹⁶

Il est erroné de prétendre que les objectifs d'aires protégées reconnus par les organisations internationales sont de l'ordre de 12 %, quand on sait que :

- le *Rapport Brundland* recommande 16 % d'aires protégées;
- l'accord de la Conférence des Nations –Unies sur la Biodiversité de Nagoya (décembre 2010) recommande la protection et la conservation d'au moins 17 % des terres et 10 % des océans ;
- le *World Wildlife Fund* revendique 20 % d'aires protégées;
- le *Gouvernement du Canada* recommande depuis 2004 de protéger et conserver 30 % des milieux naturels pour assurer le maintien de la biodiversité ;
- la communauté scientifique recommande de protéger et de conserver 30 % des milieux naturels pour assurer le maintien de la biodiversité ;
- seul le *Gouvernement du Québec* s'est donné comme objectif d'avoir 12 % d'aires protégées.

Le couvert forestier

Les plans d'eau occupent 12 % de la superficie du territoire alors que les milieux forestiers et humides occupent respectivement 19,2 % et 4,8 %. [...] Or, il est généralement admis qu'une baisse significative de la diversité biologique est observée lorsque le couvert forestier d'une région passe sous le seuil de 30 % de la surface d'un territoire.⁹⁷

Afin de conserver et de protéger 30 % de milieux naturels sur le territoire de la CMM,

Le CRE de Laval recommande que la CMM incite le gouvernement du Québec pour qu'il adopte une loi sur la conservation, la protection et la mise en valeur des milieux naturels.

⁹⁶ Projet de PMAD, p. 112.

⁹⁷ *Ib.*, p. 114.

Les milieux forestiers sont aujourd'hui fragmentés et dispersés sur le territoire de la région métropolitaine. Les plus vastes étendues se retrouvent majoritairement aux limites des zones agricoles et résidentielles ou encore sur les sols minces impropres à l'agriculture.⁹⁸

Ces espaces se retrouvent majoritairement dans la zone agricole, mais certaines parties, notamment des parcs et des espaces protégés, font partie de la zone blanche. Pour des impératifs liés à la protection de l'environnement, mais aussi à la préservation d'une meilleure qualité de vie et de l'attractivité de la région, une meilleure protection de ce patrimoine naturel doit donc être assurée.⁹⁹

Il n'est pas de la responsabilité unique des producteurs agricoles d'assurer la conservation, la protection et la mise en valeur des milieux naturels (forêts, milieux humides, cours d'eau, etc.). Il doit y avoir une répartition équitable des milieux naturels à conserver et à protéger dans la zone agricole (zone verte) et dans la zone à développer (zone blanche).

Depuis la signature, en octobre 2002, de l'Entente sur le développement durable 2002-2007 avec le gouvernement du Québec, la CMM coordonne, à travers le Secrétariat métropolitain de mise en valeur des espaces bleus et verts (SMEBV) l'application de deux programmes de mise en valeur des espaces bleus et verts. Ces programmes représentent les outils principaux actuellement à la disposition de la CMM pour protéger et mettre en valeur les espaces naturels de la région.¹⁰⁰

Le CRE de Laval recommande que les programmes de mise en valeur des espaces verts et bleus ne servent pas à financer des marinas et des infrastructures d'accueil. Ils doivent uniquement servir à l'acquisition de milieux naturels où il est urgent d'agir.

Retour sur les objectifs du *Projet de PMAD* et recommandations

Objectif 3.1 : Maintenir le couvert forestier dans les bois métropolitains

À l'échelle du Grand Montréal, la protection des bois et des corridors forestiers est l'une des conditions essentielles au maintien de la biodiversité de la région. La présence du couvert forestier apporte une contribution significative à l'attractivité du Grand Montréal et à la qualité de vie de ses citoyens.

Les bois présentent une grande valeur pour la région métropolitaine, en raison de leur rareté et de leur potentiel écologique et récréatif [...]. En 2005, la CMM a mis sur pied le Programme d'acquisition et de conservation des espaces boisés (Fonds vert) [...]. Parce qu'il est important de relier entre elles ces parcelles boisées, principalement afin de favoriser les échanges entre les espèces qui y vivent, la commission de l'aménagement recommandait, en 2008, d'ajouter 52

⁹⁸ Projet de PMAD, p. 114.

⁹⁹ Ib., p. 114.

¹⁰⁰ Ib., p. 116.

corridors forestiers (25 373 ha) à la liste des espaces préalablement admissibles au programme d'acquisition.¹⁰¹

Considérant l'importance des corridors forestiers pour le maintien de la biodiversité.

Considérant l'importance des corridors forestiers pour les déplacements de la faune.

Considérant que les corridors forestiers servent de liens entre les différents milieux naturels.

Considérant que les corridors forestiers servent de zones tampons.

Le CRE de Laval recommande que la CMM ajoute et rende publique la liste des 52 corridors forestiers dans son PMAD ainsi que leurs superficies respectives.

Afin d'appuyer [...]. Des mesures ont été proposées au gouvernement, notamment celle de hausser les contributions des promoteurs dans un projet aux fins de parcs de 10 % à 15 %. Ces 5 % supplémentaires seraient consacrés à la protection des milieux naturels.¹⁰²

Le CRE de Laval considère que c'est une très bonne proposition, mais insuffisante pour assurer la protection des milieux naturels.

Après l'identification et la cartographie des bois à protéger, les promoteurs doivent contribuer à hauteur d'un 10 % supplémentaire pour assurer la protection des milieux naturels.

De plus, on demande sans cesse aux groupes environnementaux et communautaires d'évaluer les coûts de la protection, de la conservation et de la mise en valeur des milieux naturels. Quand demandera-t-on aux promoteurs, aux développeurs et aux propriétaires fonciers d'évaluer et de compenser à sa juste valeur la perte économique des services rendus par les écosystèmes, lorsqu'ils altèrent ou détruisent des milieux naturels ?

Le CRE de Laval recommande que la CMM incite le gouvernement du Québec et les municipalités à exiger des promoteurs, des développeurs et des propriétaires fonciers d'évaluer et de défrayer les coûts réels pour la perte de la biodiversité et pour les services rendus par les milieux naturels.

Les milieux naturels : atouts de développement

La qualité du milieu est certainement un facteur important pour les personnes dans les choix d'une région pour une résidence, un commerce ou une entreprise. Occupant une région en plein développement, la CMM a un avantage supplémentaire par rapport à d'autres régions métropolitaines non insulaires. Le fleuve Saint-Laurent, les rivières des Prairies et des Mille-Îles,

¹⁰¹ Plan de PMAD, p. 119.

¹⁰² Ibid.

les forêts, les bois, les îles, les milieux humides, sont certainement des attraits importants pour la région.

La mise en valeur de ce potentiel parallèlement à un verdissement renforcerait la capacité d'attraction de la CMM au plan économique, récréatif et touristique.

Aussi, on remarque qu'il y a une augmentation significative de la « plus value » des propriétés lorsque le développement se fait en périphérie des milieux naturels.

De plus, en respectant la capacité de support des écosystèmes et les services rendus par les écosystèmes, la CMM s'engagerait définitivement dans la voie du développement durable.

Les milieux naturels : atouts de qualité de vie

Les milieux naturels (forêts et bois) contribuent à la qualité de l'environnement en permettant un meilleur contrôle de la pollution et en agissant sur des éléments clés des écosystèmes urbains tels que le dégagement d'oxygène, l'assimilation de gaz carbonique et, la régularisation de la température, captent la poussière et d'autres polluants de l'air. Ils filtrent (milieux humides) l'eau, assurent la rétention des eaux lors de fortes pluies et lors des crues printanières. De plus, les milieux naturels sont dans le milieu bâti des éléments vivants, qui sont source de détente et d'esthétique. Les milieux naturels répondent à un besoin sans cesse croissant de la population et ils sont nécessaires pour le maintien de la biodiversité (voir annexe II).

Dans un contexte de développement durable, il est primordial de favoriser et d'encourager la CMM à se développer en harmonie avec son environnement tout en respectant la capacité de support des écosystèmes.

Critère 3.1.1 : *Identification des bois métropolitains*

En avril 2003, 31 bois d'intérêt métropolitain ont été identifiés par la CMM à partir des critères suivants ;

- *Un bois abritant des espèces fauniques ou floristiques à statut précaire identifiées par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ou Environnement Canada.¹⁰³*

La CMM doit apprendre à travailler et à faire confiance aux organismes en environnement et de conservation en ce qui concerne l'identification des espèces fauniques ou floristiques. La plupart du temps, les organismes en environnement et de conservation ont une plus grande connaissance terrain des milieux naturels que les employés des gouvernements.

¹⁰³ Projet de PMAD, p. 120.

Critère 3.1.2 : Protection des bois métropolitains

Dans l'hypothèse où les superficies des 31 bois métropolitains protégés (20 914 ha) étaient ajoutées aux 42 022 ha déjà inscrits au registre des aires protégées du gouvernement, on porterait ainsi à 62 936 ha les superficies bénéficiant d'un statut de protection, soit 14,4 % du territoire métropolitain. Ajoutons que les efforts de protection touchant les bois métropolitains contribuent directement à l'augmentation des superficies protégées en milieu terrestre.¹⁰⁴

Sur le territoire de la CMM, on retrouve 42 022 ha (9,6 %) d'aires protégées dont 32 858 ha (7,5 %) se retrouvent en milieu aquatique et 9 164 ha (2,1 %) en milieu terrestre.

Si l'on prend les 9 164 ha (2,1 %) d'aires protégées en milieu terrestre et que l'on rajoute les 31 bois métropolitains 20 914 ha (4,7 %) on se retrouve avec 30 078 ha (6,8 %) d'aires protégées en milieu terrestre. Ce qui est très loin de l'accord de la Conférence des Nations – Unies sur la Biodiversité de Nagoya (décembre 2010) qui recommande la protection et la conservation d'au moins 17 % des terres et 10 % des océans.

En 2005, les aires protégées à l'échelle mondiale couvraient approximativement 12 % de la surface terrestre.¹⁰⁵

Pour les 31 bois métropolitains retenus par la CMM à des fins d'aires protégées, la CMM aurait dû fournir les données géoréférencées, les superficies et la caractérisation de ces bois.

Considérant que la CMM doit se conformer aux normes internationales en matière d'aires protégées ;

Considérant que la CMM doit assurer le maintien de la biodiversité ;

Considérant que la CMM doit tenir compte des services rendus par les écosystèmes dans ses critères;

Considérant que les milieux naturels sont des facteurs importants pour les personnes dans le choix d'une région pour une résidence, un commerce ou une entreprise;

Considérant que la mise en valeur des milieux naturels renforcerait la capacité d'attraction de la CMM au plan économique, résidentiel, récréatif et touristique;

Considérant que les milieux naturels répondent à un besoin sans cesse croissant de la part de la population;

Considérant que le Rapport Brundtland recommande 16 % d'aires protégées;

¹⁰⁴ Ib.

¹⁰⁵ Toepfer, K. et C. Corrado. Editorial. Planète. Magazine du Programme des Nations Unies pour l'environnement. *Notre planète*. vol 14, no. 2, [En ligne].
http://www.unep.org/ourplanet/imgversn/143/images/Our_Planet_14.3_french.pdf p.3.

Considérant que le gouvernement du Québec s’est engagé à atteindre 12 % d’aires protégées d’ici 2015;

Considérant que l’accord de la Conférence des Nations-Unies sur la biodiversité de Nagoya recommande la protection et la conservation d’au moins 17 % des terres et 10 % des océans;

Considérant que le *World Wildlife Fund* revendique 20 % d’aires protégées;

Considérant que le gouvernement du Canada recommande depuis 2004 de protéger et conserver 30 % des milieux naturels pour assurer le maintien de la biodiversité;

Considérant que la communauté scientifique recommande de protéger et de conserver 30 % des milieux naturels pour assurer le maintien de la biodiversité;

Considérant qu’il en va de la qualité de notre environnement, de la qualité de notre vie et du maintien de la biodiversité;

Considérant que la CMM doit agir rapidement.

Le CRE de Laval recommande que la CMM revoie la superficie à conserver et à protéger des bois déjà identifiés dans son règlement de contrôle intérimaire.

Le CRE de Laval recommande que la CMM intègre dans son PMAD tous les écosystèmes forestiers exceptionnels identifiés et reconnus par le *ministère des Ressources naturelles et de la Faune*.

Le CRE de Laval recommande que la CMM intègre dans son PMAD les îles, les bois et les forêts identifiés dans la région de Laval (voir annexe V).

Le CRE de Laval recommande que la CMM protège, conserve et mette en valeur un minimum de 12 % des milieux naturels pour 2015 (objectif du gouvernement du Québec).

Le CRE de Laval recommande que la CMM protège, conserve et mette en valeur 30 % des milieux naturels pour 2020 (recommandation de la Conférence des Nations –Unies sur la Biodiversité de Nagoya, du gouvernement du Canada et de la communauté scientifique) sachant que le territoire de la CMM est composé de *12 % plan d’eau, 19,2 % milieux forestiers et 4,8 % milieux humides*).

Le CRE de Laval recommande que la CMM accorde un statut d’aires protégées à tous les milieux naturels qu’elle va conserver et protéger.

Le CRE de Laval recommande que la CMM identifie clairement les moyens qu’elle entend prendre pour arrêter la disparition des milieux naturels.

La conservation, la protection et la mise en valeur des milieux naturels sont un investissement pour la vie et non une dépense pour la CMM.

Objectif 3.2 : Protéger les rives, les plans d'eau et les milieux humides

Le titre en dit long, mais nulle part mentionne-t-on de quels rives, plans d'eau et milieux humides sont et seront protégés.

La question des milieux humides est quant à elle problématique et fait l'objet de plusieurs discussions. L'arbitrage entre la préservation de ces espaces et la pression de l'urbanisme demeure un exercice difficile qui mérite réflexion.¹⁰⁶

Avec la connaissance scientifique acquise depuis plusieurs décennies, les services écosystémiques rendus par les milieux humides, les plaines inondables et les effets négatifs des changements climatiques sur notre environnement, nous ne pouvons plus nous permettre de perdre le moindre milieu humide ou plaine inondable quant on sait que plus de 85 % des milieux humides ont disparu dans le sud du Québec et surtout que le débat perdure depuis plus de 15 ans.

Le CRE de Laval recommande que la rivière des Mille-Îles (42 km) avec toutes ses caractéristiques naturelles, ses paysages et son patrimoine soit reconnue comme un grand parc métropolitain.

Présentement, il existe le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles et le Refuge faunique qui sont gérés par Éco-Nature.

Le CRE de Laval recommande que tous les cours d'eau (fleuve, rivières, lacs et ruisseaux) de la CMM soient conservés, protégés et mis en valeur.

Biodiversité urbaine : un gage de qualité de vie pour la région métropolitaine :

Le maintien de la biodiversité est une composante essentielle¹⁰⁷ du développement durable. En milieux urbains, la biodiversité préoccupe de plus en plus les administrations municipales qui souhaitent profiter davantage des services rendus par la nature tout en offrant à leurs citoyens un contact privilégié avec celle-ci.¹⁰⁸

Si les administrations municipales sont tellement préoccupées par le maintien de la biodiversité et qu'elles souhaitent profiter davantage des services rendus par la nature, comment se fait-il que la région métropolitaine perde approximativement et annuellement de 5 à 7 km² de milieux naturels en faveur des développements industriel, commercial et résidentiel ?

¹⁰⁶ Projet de PMAD, p. 122.

¹⁰⁷ Essentiel : 1. Qui est ce qu'il est par son essence, et non par accident. - Qui existe en soi-même sans cause connue ou bien déterminée. 2. Qui est absolument nécessaire - indispensable, Dictionnaire, Le Petit Robert.

¹⁰⁸ Projet de PMAD, p. 122.

Critère 3.2.1 : Identification et protection des rives, du littoral et des plaines inondables

La protection des milieux aquatiques et riverains constitue un objectif important notamment pour le maintien de la qualité des cours d'eau. À ce titre, la CMM invite les MRC et les agglomérations du Grand Montréal à intégrer dans leur schéma d'aménagement, les dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (R.R.Q., c. Q-2, r. 35) et de convenir avec le MDDEP de l'approche détaillée dans le cadre de plans de gestion.¹⁰⁹

La gestion de l'eau par bassin versant :

Les MRC peuvent intégrer ces plans directeurs dans leurs schémas d'aménagement et de développement ou, à tout le moins, elles doivent en tenir compte.¹¹⁰

Le CRE de Laval recommande que la CMM et les MRC intègrent obligatoirement les plans directeurs de l'eau dans le PMAD et dans leurs schémas d'aménagement et de développement.

Considérant l'importance du maintien de la qualité de nos cours d'eau.

Le CRE de Laval recommande que la CMM intègre obligatoirement la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* dans son PMAD.

Le CRE de Laval recommande que la CMM et les MRC gèrent les rives, les plans d'eau en fonction de l'écosystème et non en fonction des usages (voir annexe VI). De plus, elles doivent contrôler et émettre les infractions proactivement et rapidement.

Le CRE de Laval recommande que le territoire de la CMM soit géré en fonction des bassins versants.

Critère 3.2.2 : Identification et conservation des milieux humides

En juillet 2008, le MDDEP a publié le Guide d'élaboration d'un plan de conservation des milieux humides. En plus, d'établir des priorités de conservation en fonction de critères tels que la superficie, les liens hydrologiques et la présence d'espèces rares ou menacées, la démarche proposée permet : de dresser un inventaire des milieux humides ; d'en effectuer la caractérisation ; d'en évaluer la valeur écologique ; et de procéder à une conciliation des usages. Les agglomérations de Montréal et de Longueuil ainsi que Ville de Laval ont déjà réalisé un tel exercice.¹¹¹

¹⁰⁹ Ib.

¹¹⁰ Ib., p. 123.

¹¹¹ Projet de PMAD, page 123

Le CRE de Laval reconnaît que l’inventaire des milieux humides a été réalisé, mais il est faux de prétendre que la caractérisation de ces milieux humides a été réalisée et par le fait même, il est impossible de connaître la valeur écologique de ces milieux humides.

Tout en reconnaissant les initiatives de protection et de mise en valeur déjà réalisées par les agglomérations de Montréal et de Longueuil ainsi que par Ville de Laval (voir annexe VII et VIII), la CMM invite les MRC du Grand Montréal à adopter un plan de conservation des milieux humides qui respecte la démarche proposée par le MDDEP [...]. La CMM est d’avis qu’un plan de conservation des milieux humides, réalisé à l’échelle des territoires de MRC, saura permettre l’atteinte d’un équilibre entre l’urbanisation et la protection des milieux humides d’intérêt.

Considérant que les milieux humides remplissent de multiples fonctions, notamment sur le plan écologique, biogéochimique, hydrologique, et procurent de nombreux avantages pour la collectivité :

➤ **Fonctions hydrologiques**

Telles de grosses éponges, les milieux humides régularisent le débit des cours d’eau en emmagasinant les eaux de crue et de précipitation, et en les libérant ensuite sur de plus longues périodes et lors de périodes de sécheresse. La rétention et l’évaporation d’une partie des eaux de précipitations réduit ainsi les risques d’inondation. En stockant l’eau, ils favorisent aussi la recharge des nappes souterraines indispensables aux êtres humains et aux autres espèces.

➤ **Fonctions biogéochimiques**

Les milieux humides contribuent à l’épuration naturelle des eaux en agissant comme un filtre. En captant la matière organique, les sédiments et les autres substances polluantes véhiculées par le ruissellement, ils réduisent la pollution en provenance des terres et des eaux de surface et souterraines. Ils servent de puits pour les polluants tel le soufre que contiennent les pluies acides, et les métaux lourds.

Sur les rives d’un plan d’eau ou d’un cours d’eau, les milieux humides diminuent l’impact des vagues et préviennent l’érosion, tout comme la bande riveraine. Ils constituent une importante source d’oxygène et un élément crucial de l’évapotranspiration et des cycles climatiques. Ils peuvent réduire la charge de pathogènes dans l’eau, ainsi que de substances chimiques comme les pesticides. Enfin, ils alimentent en éléments nutritifs les milieux qui y sont reliés.

➤ **Fonctions écologiques**

Les milieux humides sont particulièrement riches sur le plan biologique. En offrant nourriture, protection et habitat, de nombreuses espèces fauniques et floristiques sont totalement dépendantes des milieux humides, dont plusieurs espèces de la faune et de la flore en péril. D’autres espèces les utilisent à un moment ou l’autre de leur cycle de vie, pour se reproduire, migrer ou hiberner. Ils contribuent à conserver la diversité des espèces, la diversité génétique, et la diversité des écosystèmes.

Dans les bandes riveraines, les milieux humides exercent des fonctions d'écran solaire et de brise-vent naturel, en permettant par le maintien de la végétation de préserver l'eau d'un réchauffement excessif et de protéger les sols et les cultures des dommages causés par le vent. Ce sont enfin de fabuleuses machines à emmagasiner le carbone.

➤ **Fonctions socio-économiques**

Sur le plan économique, les milieux humides sont des éléments de base aux ressources de la chasse, de la pêche et du piégeage (plusieurs entreprises axées sur les terres humides ont une importance économique spéciale dans des régions isolées). On ne peut ignorer leur apport dans la production de tourbe à des fins horticoles et agricoles, et d'énergie dans les régions isolées.

Considérant qu'il n'y a pas de meilleurs endroits pour observer la nature que les milieux humides, que très souvent ces derniers servent pour les activités d'éducation à l'environnement. Dans certains endroits, ils sont d'importantes attractions touristiques et récréatives, des milieux riches et variés ayant une valeur esthétique, des sujets de recherche scientifique, et des aires du patrimoine naturel.

Considérant qu'il n'existe aucune caractérisation de l'ensemble des milieux humides de la CMM.

Considérant que la caractérisation des milieux humides doit se faire sur une année entière si l'on veut très bien connaître leur valeur écologique.

Considérant que la CMM n'a pas de plan d'ensemble de conservation, de protection et de mise en valeur des milieux humides.

Le CRE de Laval recommande que la CMM, les municipalités et les organismes de conservation et environnementaux travaillent à la réalisation d'un plan de conservation, de protection et de mise en valeur des milieux humides.

Le CRE de Laval recommande que tous les milieux humides sur le territoire de la CMM soient conservés et protégés tant et aussi longtemps que l'on n'aura pas réalisé la caractérisation de **tous** les milieux humides.

Objectif 3.4 : Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain

Le patrimoine bâti métropolitain témoigne des événements et des tendances qui ont marqué la culture et l'histoire du Grand Montréal. Ces événements et ces tendances se sont inscrits dans l'esprit des lieux, dans l'architecture, dans le paysage et dans l'urbanisme de chacune des municipalités.¹¹²

Le CRE de Laval est entièrement d'accord avec la vision de la CMM.

¹¹² Projet de PMAD, p. 126.

Considérant que le développement des municipalités et de la métropole s’est fait à partir de nos cours d’eau.

Considérant que la plupart des rangs, des montées et des chemins se sont développés le long de nos cours d’eau.

Considérant que sur ces rangs, montées et chemins on retrouve de très vieux bâtiments et d’anciens villages et qu’ils constituent un patrimoine culturel et historique important.

Le CRE de Laval recommande que l’on intègre les rangs, les montées, les chemins patrimoniaux et les anciens villages dans le PMAD.

Objectif 3.5 : *Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques*

Considérant l’urgence d’agir en matière de conservation, de protection et de mise en valeur des milieux naturels, de la zone agricole, des milieux bâtis et des paysages.

Considérant le peu d’effort réalisé de la part de nos politiciens en matière de conservation, de protection et de mise en valeur des milieux naturels, de la zone agricole, des milieux bâtis et des paysages.

Considérant que le gouvernement du Québec, les municipalités et les citoyens parlent d’aménagement métropolitain depuis déjà 35 ans et qu’il y a eu plusieurs propositions de projets.

Considérant que la CMM et que plusieurs municipalités connaissent bien leur territoire.

Le CRE de Laval recommande que la CMM et les municipalités adoptent le *Projet de PMAD* et qu’elles passent à l’action immédiatement.

Le CRE de Laval recommande que la CMM et les municipalités réalisent les ceintures vertes nécessaires au maintien de la qualité de vie des citoyens et des citoyennes et de la biodiversité.

Le CRE de Laval recommande que l’on tienne compte de la valeur économique des services rendus par les écosystèmes dans la mise en place des ceintures vertes et bleues.

Critère 3.5.2 : *Mise en valeur des composantes intégrées du milieu naturel, du milieu bâti et des paysages à des fins récréotouristiques*

De plus, la contribution des MRC et des agglomérations à l’ensemble de cette démarche de planification et de mise en valeur devra tenir compte des grandes tendances relatives au développement de produits touristiques, telles que :

➤ *L’approche multideestination ;*

- *La recherche d'« authenticité » ;*
- *Les voyages en train ou en bateau ;*
- *Les randonnées cyclables et piétonnières¹¹³.*

Le CRE de Laval recommande l'ajoute de la raquette, du ski de fond, l'observation de la faune et de la flore, la pêche, et l'éducation relative à l'environnement.

Le CRE de Laval recommande que l'ensemble des composantes énumérées dans cette section soit intégré dans le PMAD.

¹¹³ Projet de PMAD, p. 130.

LE PLAN D'ACTION

La mise en œuvre de certains projets découlant du PMAD se fera par un plan d'action quinquennal. Ce plan précisera pour chaque orientation et chaque objectif les moyens retenus, les chantiers proposés les projets prioritaires et l'échéancier. Ce plan d'action sera élaboré à la suite de l'adoption du PMAD.¹¹⁴

Considérant l'importance de l'élaboration de ce plan d'action.

Considérant que la plupart du temps, les citoyens et les citoyennes sont mis devant les faits accomplis.

Considérant que les citoyens et les citoyennes connaissent très bien leur quartier et leur territoire.

Considérant que c'est toujours les citoyens et citoyennes qui assument les coûts des projets.

Considérant que la CMM doit relever le défi **D'OSER TRAVAILLER AVEC LES CITOYENS ET CITOYENNES.**

Le CRE de Laval recommande que la CMM intègre les citoyens et citoyennes à l'élaboration du plan d'action.
--

LA MISE EN ŒUVRE

Le CRE de Laval est entièrement d'accord avec la mise en œuvre du *Projet de PMAD* à la condition que les représentants du comité exécutif de la CMM et du ministre des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire aient une **vision d'action commune pour le mieux-être des citoyens et citoyennes et pour la protection, la conservation et la mise en valeur des milieux naturels.**

¹¹⁴ Projet de PMAD, p. 133.

LE SUIVI

D'ores et déjà, l'Observatoire Grand Montréal contient une centaine d'indicateurs, classés en fonction de thèmes et de sous-thèmes. Les thèmes comprennent une catégorie sociodémographique ainsi que six autres catégories liées directement aux compétences de la CMM soit l'aménagement, le transport, le développement économique, le logement et l'environnement, ainsi que les équipements métropolitains.¹¹⁵

Le CRE de Laval est en accord avec le suivi à la condition que :

- La CMM rende publics tous les indicateurs de l'*Observatoire du Grand Montréal*;
- La CMM identifie clairement ce que contiendra la catégorie environnement (ex. les milieux humides, les bois, les forêts, les îles, les plaines inondables, les paysages d'intérêts) car on utilise trop souvent le terme environnement comme un fourre tout;
- La CMM implique la société civile dans l'évaluation du suivi du PMAD.

De plus, le suivi du PMAD doit se faire avec la plus grande cohérence et en impliquant les professionnels des différentes disciplines.

À SUIVRE...2031

¹¹⁵ Projet de PMAD, p. 104.

CONCLUSION

La CMM connaît depuis longtemps les effets néfastes engendrés par l'aménagement du territoire et l'étalement urbain. Les municipalités ont toujours développé leur territoire respectif sans jamais se demander et voir ce que font les autres municipalités en matière d'aménagement.

Dans une perspective d'aménagement durable du territoire, la CMM doit tenir compte de la capacité de support des écosystèmes, de l'environnement, du social, de l'économie et de l'équité tel que défini dans le préambule.

Le *Projet de PMAD* est certes l'outil le plus important jamais réalisé pour la région métropolitaine. Le PMAD permettra à la CMM de mieux aménager et gérer le territoire tout en améliorant et en préservant l'environnement, les ressources naturelles et la qualité de vie des citoyens et citoyennes.

Afin d'éviter de reproduire les erreurs du passé, la CMM doit s'assurer que le PMAD soit plus contraignant et pour cela, il doit définir clairement et objectivement les grandes orientations et la CMM doit appliquer avec rigueur les lois et les règlements qui lui sont propres.

De plus, la CMM doit travailler en collaboration et en partenariat avec toutes les municipalités, le gouvernement du Québec et les organismes du milieu.

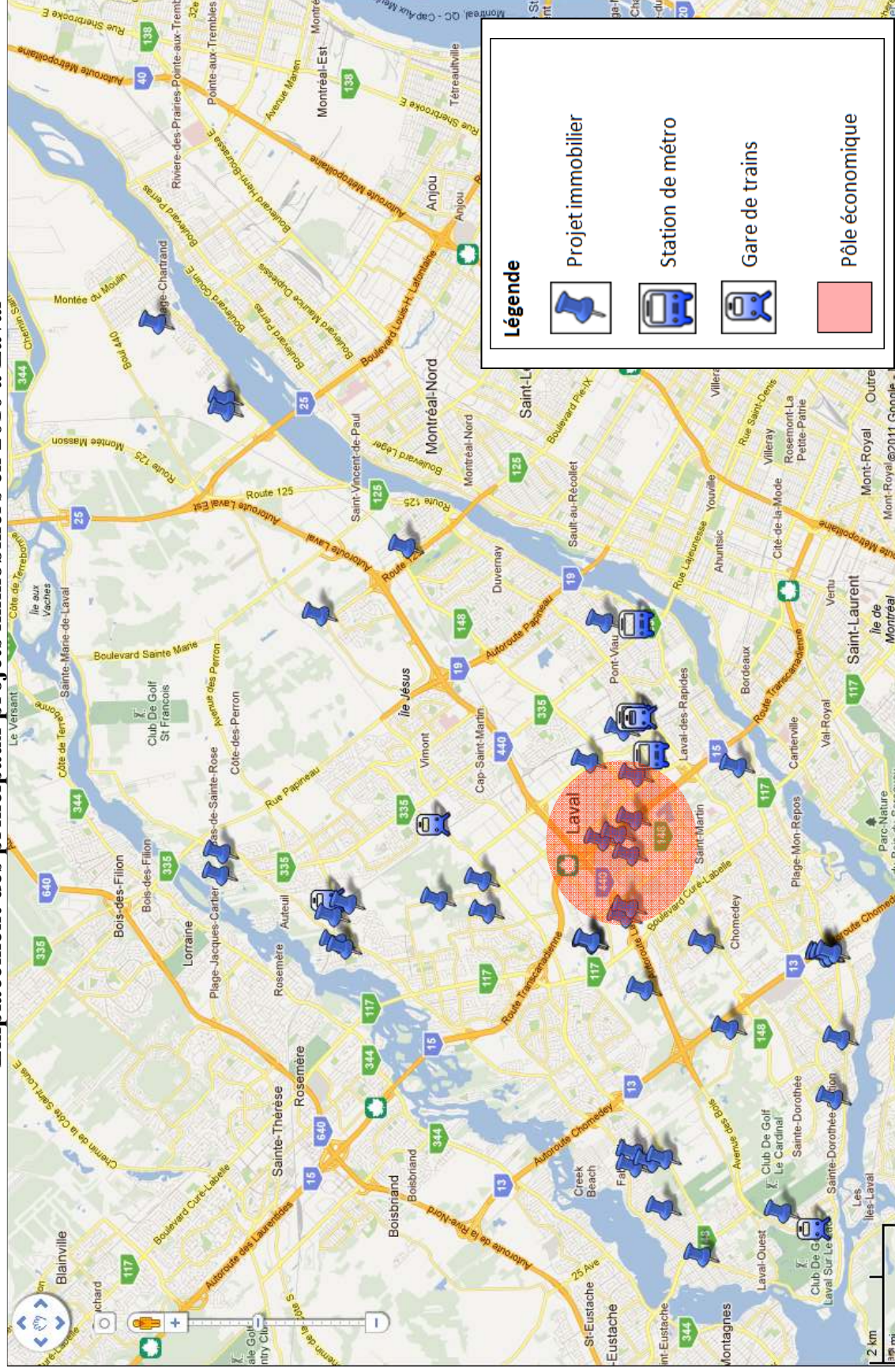
Malgré 2010, année internationale de la biodiversité, et 2011, Année internationale des forêts, faut-il attendre que notre qualité de vie et l'environnement se détériorent encore un peu plus, que les milieux naturels soient déclarés menacés ou vulnérables pour que la CMM, les municipalités et le gouvernement du Québec favorisent un aménagement durable du territoire et respectueux des écosystèmes ?

Les commentaires, remarques et recommandations présentés dans ce document ont été formulés dans le contexte d'une actualisation de l'aménagement du territoire de la CMM. Ils ont comme objectif d'inciter et d'encourager la CMM, les municipalités et le gouvernement du Québec, impliqués dans ce processus, à adopter et à appliquer des politiques, stratégies, réglementations, et à réaliser des investissements en accord avec les principes du développement durable tels que définis par le CRE de Laval.

ANNEXES

Annexe I

Emplacement des principaux projets immobiliers en 2010 à Laval



Source : Adapté de Ville de Laval & les constructeurs en habitation de Laval (2011). Plus de choix pour vos budgets. *In* Ville de Laval, [En ligne]. <http://www.vivreaval.ca/projets-immobiliers/>.

Annexe II

Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche



PRÉSENTÉS PAR QUÉBEC EN FORME AVEC LA COLLABORATION D'ACTIVE LIVING RESEARCH, UN PROGRAMME NATIONAL DE LA FONDATION ROBERT WOOD JOHNSON.

NUMÉRO 4, MARS 2011

LES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES DES ESPACES VERTS, DES INSTALLATIONS DE LOISIRS ET DES AMÉNAGEMENTS URBAINS FAVORABLES À LA MARCHÉ

Les résultats détaillés de la recherche

L'impact économique des aires de loisirs sur la valeur des propriétés dépend de la distance entre celles-ci et le parc, de la taille des aires de loisirs et des caractéristiques du quartier environnant.

Les espaces verts en milieu urbain procurent un plus grand bénéfice économique aux propriétaires des maisons environnantes que les espaces verts situés en milieu rural.

Les espaces verts, les aires de loisirs et les développements compacts peuvent offrir des bénéfices fiscaux aux gouvernements municipaux.

Les développements compacts et axés sur la marche peuvent offrir des bénéfices économiques aux développeurs immobiliers, grâce à des prix de vente de maison plus élevés, une possibilité accrue de commercialisation et des ventes plus rapides comparativement à un développement de type conventionnel.

Conclusions et implications

Les taux d'embonpoint et d'obésité ont augmenté de façon considérable au Québec depuis les années 1970^{1,2,3}, même si des gains ont été notés depuis 1995 au chapitre de l'activité physique, l'on peut encore faire mieux, car une part importante de la population n'atteint pas les seuils recommandés⁴. Être physiquement actif représente plus qu'une décision personnelle; l'aménagement urbain et la disponibilité d'espaces verts et d'aires de loisirs influencent fortement le degré d'activité des gens.

Au Québec, la publication de Kino-Québec⁵ intitulée *Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger* présente des environnements dans lesquels les résidents peuvent utiliser la marche ou le vélo pour accéder à des destinations rapprochées (aménagements souvent qualifiés de quartiers compacts, favorables à la marche ou traditionnels), ce qui constitue un moyen efficace de promouvoir l'activité physique, aussi bien chez les adultes que chez les jeunes.

1 | LES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES DES ESPACES VERTS, DES INSTALLATIONS DE LOISIRS ET DES AMÉNAGEMENTS URBAINS FAVORABLES À LA MARCHÉ

Tiré de « Québec en forme (2011). Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche » Numéro 4, mars 2011. *Faits saillants de la recherche*, [En ligne]. http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf, p.1.

Annexe III

Estimé de l'impact de l'arrivée de nouveaux ménages sur le niveau d'eau de la rivière des Mille-Îles durant les heures de pointe en 2031

Les scénarios suivants tiennent compte des hypothèses suivantes :

- 1- En 2011, la population comptera environ **690 000 personnes en 2031** sur la Couronne Nord et dans le nord de Laval. En effet, si on tient compte de la population actuelle de 450 000 personnes dans la Couronne Nord et dans le nord de Laval et que le PMAD prévoit 73 700 nouveaux ménages dans la Couronne Nord et 41 900 à Laval en 2031, on peut déduire que 4 000 nouveaux ménages s'installeront dans le nord de Laval. Ainsi, le nombre de nouveaux ménages en 2031 dans le nord de Laval et la Couronne Nord sera approximativement de 77 700. Considérant qu'on compte 3.1 personnes par ménage, on parle d'environ 240 000 nouvelles personnes qui iront s'installer dans le nord de Laval et la Couronne Nord et s'alimenteront des eaux de la rivière des Mille-Îles.
- 2- Une consommation journalière de **540 litres par personne**, soit le volume approximatif d'eau consommée par personne dans la région métropolitaine en 2011.
- 3- La grande majorité des eaux prélevées s'effectue dans les heures de pointe **entre 5h30 et 9h00 AM et 16 h et 19h00 PM**, ce qui compte 6.5 heures.

Compte tenu de ces 3 hypothèses, on estime à **372 600 000** (690 000*540) litres d'eau par jour le volume d'eau qui sera prélevé dans la rivière des Mille-Îles.

Scénario 1 :

Débit d'écoulement de la rivière: 25 m³/ seconde = 90 000 000 litres / heure

Considérant que le débit d'écoulement est constant toute la journée, **585 000 000** (90 000 000*6.5 h) litres d'eau se seront écoulés durant les **6.5** heures d'heures de pointe.

Constat : Les prélèvements d'eau des personnes dans la rivière des Mille-Îles n'excéderont pas la capacité de régénération de la rivière dans les heures de pointe.

L'eau captée n'excède pas le volume d'eau écoulée dans la rivière : 585 000 000 372 600 000 = **212 400 000** litres

Scénario 2 :

Débit d'écoulement de la rivière : 20 m³ s/ seconde = 72 000 000 litres / heure

Considérant que le débit de l'eau est constant toute la journée, **468 000 000** (72 000 000*6.5 h) litres d'eau se seront écoulés durant les **6.5** heures d'heures de pointe.

Constat : Les prélèvements d'eau des personnes dans la rivière des Mille-Îles n'excéderont pas la capacité de régénération de la rivière dans les heures de pointe.

L'eau captée n'excède pas le volume d'eau écoulée dans la rivière: 468 000 000 372 600 000 = **95 400 000** litres

Scénario 3 :

Débit d'écoulement de la rivière: 15 m³ s/ seconde = 54 000 000 litres / heure

Considérant que le débit de l'eau est constant toute la journée, **351 000 000** (54 000 000*6.5) litres d'eau se seront écoulés durant les **6.5** heures d'heures de pointe.

Constat : Les prélèvements d'eau des personnes dans la rivière des Mille-Îles excéderont la capacité de régénération de la rivière dans les heures de pointe.

L'eau captée excède de **21 600 000** (351 000 000 372 600 000) litres, le volume d'eau écoulée dans la rivière.

Scénario 4 :

Débit d'écoulement de la rivière : 10 m³/ seconde = 36 000 000 litres / heure

Considérant que le débit de l'eau est constant toute la journée, **234 000 000** (36 000 000 *6.5 h) de litres d'eau se seront écoulées durant les **6.5** heures d'heures de pointe.

Constat : Les prélèvements d'eau des personnes dans la rivière des Mille-Îles excéderont la capacité de régénération de la rivière dans les heures de pointe.

L'eau captée excède de **138 600 000** (234 000 000 372 600 000) litres, le volume d'eau écoulée dans la rivière.

* Cela ne comprend pas les prélèvements des eaux des industries, des commerces, des institutions et du secteur agricole. De plus, on ne tient pas compte de la perte et de l'altération des plaines inondables, des milieux humides, du déboisement, de la canalisation des ruisseaux et de la construction des murs de soutènement le long de la rivière des Mille-Îles

Annexe IV
Origine des voitures occupant des places de stationnements dans les stationnements incitatifs de l'AMT aux stations de métro Cartier et Montmorency

Origine des voitures stationnées	Métro Cartier		Métro Montmorency	
	Octobre 2009	Octobre 2010	Octobre 2009	Octobre 2010
Montréal	3 %	4 %	2 %	2 %
Laval	77 %	77 %	59 %	59 %
Couronne Nord	12 %	14 %	29 %	26 %
Couronne Sud	1 %	0 %	0 %	0 %
Hors réseau AMT	4 %	3 %	7 %	7 %
Extérieur du Québec	3 %	1 %	2 %	5 %
Autres	0 %	1 %	1 %	1 %

Source : AMT, 2011

Annexe V

Territoires écosystémiques et milieux naturels à conserver selon le CRE de Laval : leurs principales composantes

Numéro d'identification à l'annexe II	Territoires écosystémiques	Principales composantes
1	Territoire de la forêt Sainte-Dorothée	❖ Peuplements forestiers (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992), et tous les milieux humides inclus ❖ Écosystème forestier exceptionnel du Boisé Sainte-Dorothée ❖ Bois et milieux humides au sud-est des golfs Islemère et Cardinal ❖ Bois et milieux humides du côté ouest, le long de l'A-13, de part et d'autre de l'avenue des Bois ❖ Ruisseaux Gravel, Champagne, Woodwork, et autres cours d'eau secondaires
2	Territoire de l'A-440 (à l'angle nord-est des A-13 / A-440)	❖ Bois et le grand milieu humide (no.88) ❖ Milieux humides et les superficies boisées à l'est du poste d'Hydro-Québec (secteur du marais St-Elzéar) ❖ Superficies boisées et milieux humides à l'angle sud-est des A-13 / A-440) ❖ Ruisseau Papineau et autres cours d'eau secondaires
3	Territoire du bois La Source / l'Orée-des-bois	❖ Peuplements forestiers du Bois La Source (au nord du boul. Dagenais), peuplements forestiers de l'Orée-des-bois (au Nord de la rue Séguin) (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Écosystème forestier exceptionnel de l'Orée-des-Bois ❖ Milieux riverains au nord du boul. Ste-Rose ❖ Milieux humides et tous ceux inclus dans les peuplements boisés ❖ Ruisseaux Woodwork, Barbe et autres cours d'eau secondaires
4	Territoire du bois de la Ferme Ste-Thérèse (secteur Mattawa)	❖ Peuplements forestiers (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Îles Locas et Lacroix (incluant les deux écosystèmes forestiers exceptionnels) ❖ Ruisseau Sainte-Rose et autres cours d'eau secondaires
5	Territoire du pont Louis-Bisson	❖ Peuplements forestiers (appelé site de l'autoroute 13 dans l'étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Friches, champs, milieux humides et milieux riverains ❖ Cours d'eau secondaires
6	Territoire du bois Chomedey (secteur Armand-Frappier)	❖ Peuplements forestiers (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Écosystème forestier exceptionnel du bois Chomedey

Territoires écosystémiques et milieux naturels à conserver selon le CRE de Laval : leurs principales composantes (suite)

Numéro d'identification à l'annexe II	Territoires écosystémiques	Principales composantes
7	Territoire du bois de l'Équerre	❖ Peuplements forestiers (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Nombreux milieux humides de part et d'autre du rang de l'Équerre ❖ Écosystème forestier exceptionnel du bois de l'Équerre ❖ Ruisseaux Parizeau, Mantha, et autres cours d'eau secondaires
8	Territoire du bois d'Édimbourg	❖ Peuplement forestier, friches et champs à l'intersection nord-est de l'A-440 et de la rue Francis-Hughes, délimités au nord par la rue d'Édimbourg ❖ Ruisseau Parizeau
9	Territoire du bois Vimont	❖ Peuplements forestiers du bois de Vimont (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992)
10	Territoire du bois d'Auteuil	❖ Peuplements forestiers (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Milieux riverains et milieux humides contigus ❖ Ruisseaux Vivian, Sauriol, Brodeur, et autres cours d'eau secondaires
11	Territoire de la forêt Duvernay	❖ Peuplements forestiers de la Forêt Duvernay (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Écosystème forestier exceptionnel de la forêt Duvernay ❖ Ruisseaux Paradis, Gascon, et autres cours d'eau secondaires
12	Territoire du Fossé des Terres Noires	❖ Bois, friches, champs et milieux humides au nord-est de l'intersection des A-440/ A-19 ❖ Fossé des Terres Noires, ruisseau Paradis, et autres cours d'eau secondaires, dont le cours d'eau Guy
13	Territoire du bois Papineau	❖ Peuplements forestiers du bois Papineau (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Trois écosystèmes forestiers exceptionnels du bois Papineau ❖ Friches, champs et nombreux milieux humides entre le boul. Saint-Martin et l'A-440, à l'est de l'A-19 ❖ Milieux humides entre le boul. Saint-Martin et l'A-440, à l'ouest de l'A-19 ❖ Ruisseau la Pinière, et autres cours d'eau secondaires
14	Territoire de la forêt Saint-François Ouest	❖ Peuplements forestiers de la Forêt Saint-François Ouest (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Écosystème forestier exceptionnel de la forêt Saint-François Ouest ❖ Ruisseau Gascon, et autres cours d'eau secondaires

Territoires écosystémiques et milieux naturels à conserver selon le CRE de Laval : leurs principales composantes (suite)

Numéro d'identification à l'annexe II	Territoires écosystémiques	Principales composantes
15	Territoire de la forêt Saint-François Est	❖ Peuplements forestiers de la Forêt Saint-François Est (étude de foresterie urbaine, Option Aménagement 1992) ❖ Ruisseau Bas Saint-François, et autres cours d'eau secondaires
16	Territoire de l'archipel Saint-François	❖ Totalité des îles Jargaille, Saint-Joseph, aux Vaches et Saint-Pierre et tous les îlots avoisinants ❖ Champs, les friches, les bois, les milieux humides et riverains ❖ Écosystème forestier exceptionnel de l'île aux Vaches ❖ L'ensemble des 5 îles, ainsi que les herbiers aquatiques du littoral
17	Territoire de l'archipel du Mitan	
18	Territoire de la rivière des Mille îles	❖ Milieux riverains et îles tout le long de la rivière en bordure nord de l'île Jésus

* Rappelons que chaque territoire devrait faire l'objet d'une description de ses caractéristiques biophysiques, et des objectifs visés pour sa conservation. Cette description devrait également inclure des zones tampons adéquates pour protéger les zones sensibles (milieux humides, peuplements forestiers, EFE, bandes riveraines, etc.)

En plus de cette liste des territoires écosystémiques, la Politique de Ville de Laval devrait également préciser de quelle façon se développera le réseau de corridors verts servant à relier entre eux ces territoires, et également en identifier les éléments constitutifs situés à l'extérieur des territoires écosystémiques.

Annexe VI
Vers une meilleure gestion des rives, du littoral et des plaines inondables

Figure 1 : Politique actuelle : une gestion en fonction des usages



Figure 2 : Modifications proposées par le CRE de Laval : une gestion en fonction de l'écosystème



Annexe VII

La destruction des milieux humides à Laval



Annexe VIII

Les résultats des caractérisations des milieux humides de Laval en 2004 et 2010

CONTEXTE

Les écosystèmes humides¹¹⁶ occupent environ 2 100 hectares (ha) de la superficie de la Communauté métropolitaine de Montréal, soit moins de 0,6 % de ce territoire¹¹⁷. Selon Champagne et Melançon (1985), 406 ha des milieux humides de la région de Montréal ont disparu de 1966 à 1981, asséchés ou remblayés pour des fins agricoles et pour l'expansion urbaine¹¹⁸. Selon la Politique fédérale sur la conservation des terres humides du gouvernement du Canada (1991), de 80 % à 98 % des milieux humides se situant à l'intérieur ou à proximité de plusieurs des agglomérations urbaines du Canada ont été détruits.

SITUATION À LAVAL EN 2004

À l'automne 2004, les 353 milieux humides intérieurs inventoriés dans la zone blanche à Laval couvraient 331,2 hectares.

Dans la région de Laval, les premiers inventaires de terrain des milieux humides ont été réalisés par le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval (de 2000 à 2004)¹¹⁹ et Municonsult (2004)¹²⁰. Selon ces inventaires, en 2004, l'île Jésus comptait 353 milieux humides intérieurs situés dans la zone blanche¹²¹, totalisant une superficie de 331,2 ha, soit 1 % du territoire de Laval. Plusieurs hectares de milieux humides ont disparu pendant la réalisation de l'inventaire du CRE de Laval, sans être comptabilisés rigoureusement. Le secteur St-Elzéard en est un exemple, où cinq ha de milieux humides ont disparu en 2001.

En 2004, le territoire lavallois se caractérisait par une dominance de milieux humides de petite taille (< 0,5 ha) et de taille intermédiaire (0,5 à 5 ha), qui représentaient respectivement 61 % et 36 % des 353 milieux humides existants (Figure 1a). En ce qui concerne la superficie, toutefois, les milieux de taille intermédiaire et de grande taille occupaient majoritairement la région, avec 58 % et 28 % des 331,2 hectares répartis sur le territoire (Figure 1b). Ces valeurs mettaient en évidence l'importance de protéger en priorité les milieux humides d'une superficie supérieure à 0,5 ha, lesquels totalisaient 86 % de la superficie totale des milieux humides de la région.

¹¹⁶L'ensemble des sites saturés d'eau ou inondés pendant une période suffisamment longue pour influencer la nature du sol et la composition de la végétation (Couillard et Grondin, 1992).

¹¹⁷Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, Montréal, juin 2001.

¹¹⁸Champagne, J. et Melançon, M., 1985. Milieux humides de la région de Montréal- 1966-1981, Environnement Canada, Direction générale des terres, Environnement Canada, Ottawa, 21p.

¹¹⁹CRE de Laval, 2004. Les milieux humides de Laval. Inventaire et caractérisation.

a) Nombre: 353 milieux humides (100 %)

b) Superficie: 331,2 hectares (100 %)

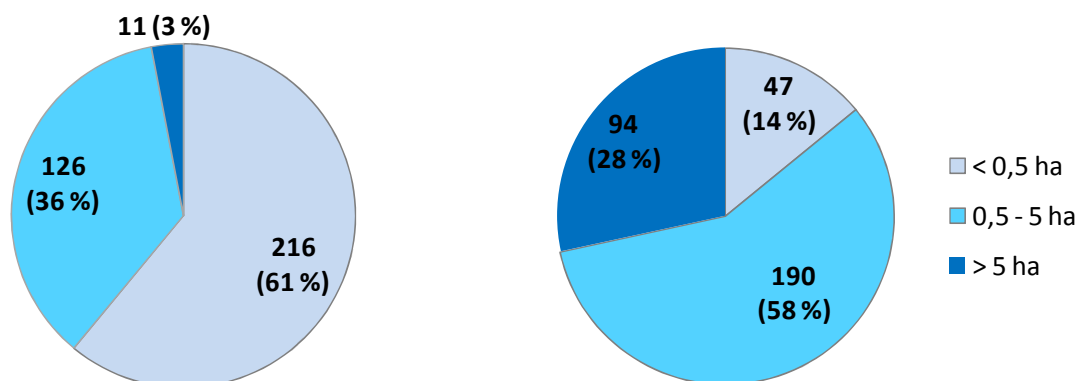


Figure 1. Répartition des milieux humides de Laval par classe de taille à

SITUATION À LAVAL EN 2010

De 2004 à 2010, 41 % des milieux humides de Laval ont été détruits ou altérés, causant la perte nette de 50,2 hectares et l'altération d'environ 54,6 hectares de milieux humides.

Si la tendance se maintient, la quasi-totalité des milieux humides de la région de Laval auront disparu ou seront altérés d'ici 13 ans.

À l'été 2010, le CRE de Laval a effectué un suivi de terrain afin de mettre à jour l'inventaire des milieux humides de la région. Des 353 milieux humides inventoriés en 2004, 145 (41 %) ont été détruits ou altérés depuis par des travaux de remblayage et/ou de drainage (Tableau 1). Les milieux humides inférieurs à 0,5 ha constituent la classe de taille la plus touchée pour ce qui est du nombre de milieux détruits et altérés.

En ce qui concerne la superficie, des 331,2 ha de milieux humides existants en 2004, il n'en reste que 226,4 ha (68 %) intacts en 2010 (Tableau 1). La destruction des milieux humides a causé la perte nette de 50,2 ha et l'altération d'environ 54,6 ha en six ans. L'évolution de la superficie des milieux humides intacts, altérés et disparus, de 2004 à 2010, est présentée à la figure 2. Pendant cette période, un total de 104,8 ha de milieux humides a été détruit et altéré, correspondant à une moyenne de 17,5 ha/année. Les tendances interannuelles n'ont pas été calculées, puisque les inventaires ont été réalisés à intervalles irréguliers. Ainsi, si la tendance se maintient, la quasi-totalité des milieux humides de la région de Laval auront disparu ou seront altérés d'ici 13 ans.

Une grande proportion des superficies disparues et altérées résultent de la destruction et de l'altération des milieux humides de 0,5 à 5 ha. En effet, 76 % (38,4 ha) de la superficie disparue et 84 % (46,0 ha) de la superficie altérée proviennent de cette classe de taille (Tableau 1). Tous les milieux humides supérieurs à 5 ha sont demeurés intacts.

Tableau 1. Répartition du nombre et de la superficie des milieux humides intacts, altérés, et disparus par classe de superficie (< 0,5 ha, 0,5 à 5 ha, > 5 ha) en 2004 et en 2010.

	Nombre		Superficie (ha)	
	2004	2010	2004	2010
Milieux intacts	353 (100 %)	208 (59 %)	331,2 (100 %)	226,4 (68 %)
< 0,5 ha	216	124	46,7	26,2
0,5 - 5 ha	126	73	190,5	106,1
> 5 ha	11	11	94,0	94,0
Milieux altérés		60 (17 %)		54,6 (17 %)
< 0,5 ha		34		8,7
0,5 - 5 ha		26		46,0
> 5 ha		0		0
Milieux disparus		85 (24 %)		50,2 (15 %)
< 0,5 ha		58		11,8
0,5 - 5 ha		27		38,4
> 5 ha		0		0
Milieux touchés (altérés et disparus)		145 (41 %)		104,8 (32 %)

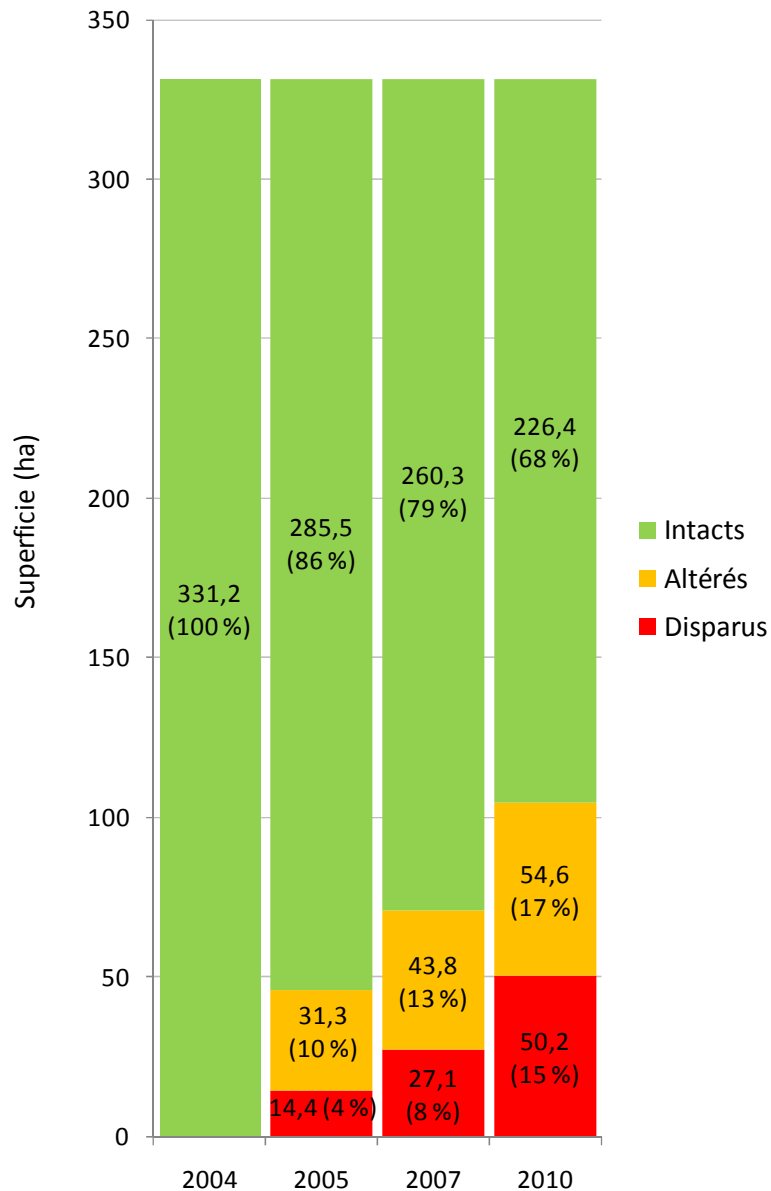


Figure 2. Évolution de la superficie des milieux humides intacts, altérés, et disparus à Laval, de l'automne 2004 à l'été 2010.

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Anne-Marie Huard, Agente en environnement
 Marie-Ève Deshaies, Agente en environnement
 Guy Garand, Directeur général

DOCUMENTS SUPPLÉMENTAIRES À CONSULTER

Document I

Les espaces verts urbains et la santé

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC



Les espaces verts urbains et la santé

AVANT-PROPOS

Le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec intitulé *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*, met à contribution plusieurs ministères et organismes québécois. Le Fonds vert, une redevance sur les carburants et les combustibles fossiles, assure majoritairement le financement de 26 actions s'articulant autour de deux grands objectifs : la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS) est responsable du volet santé de l'Action 21 visant l'instauration des mécanismes qui serviront à prévenir et à atténuer les impacts des changements climatiques sur la santé. Il s'est ainsi engagé, d'ici 2013, à œuvrer dans six champs d'action liés à l'adaptation du Québec aux changements climatiques, comptant chacun plusieurs projets de recherche ou d'intervention.

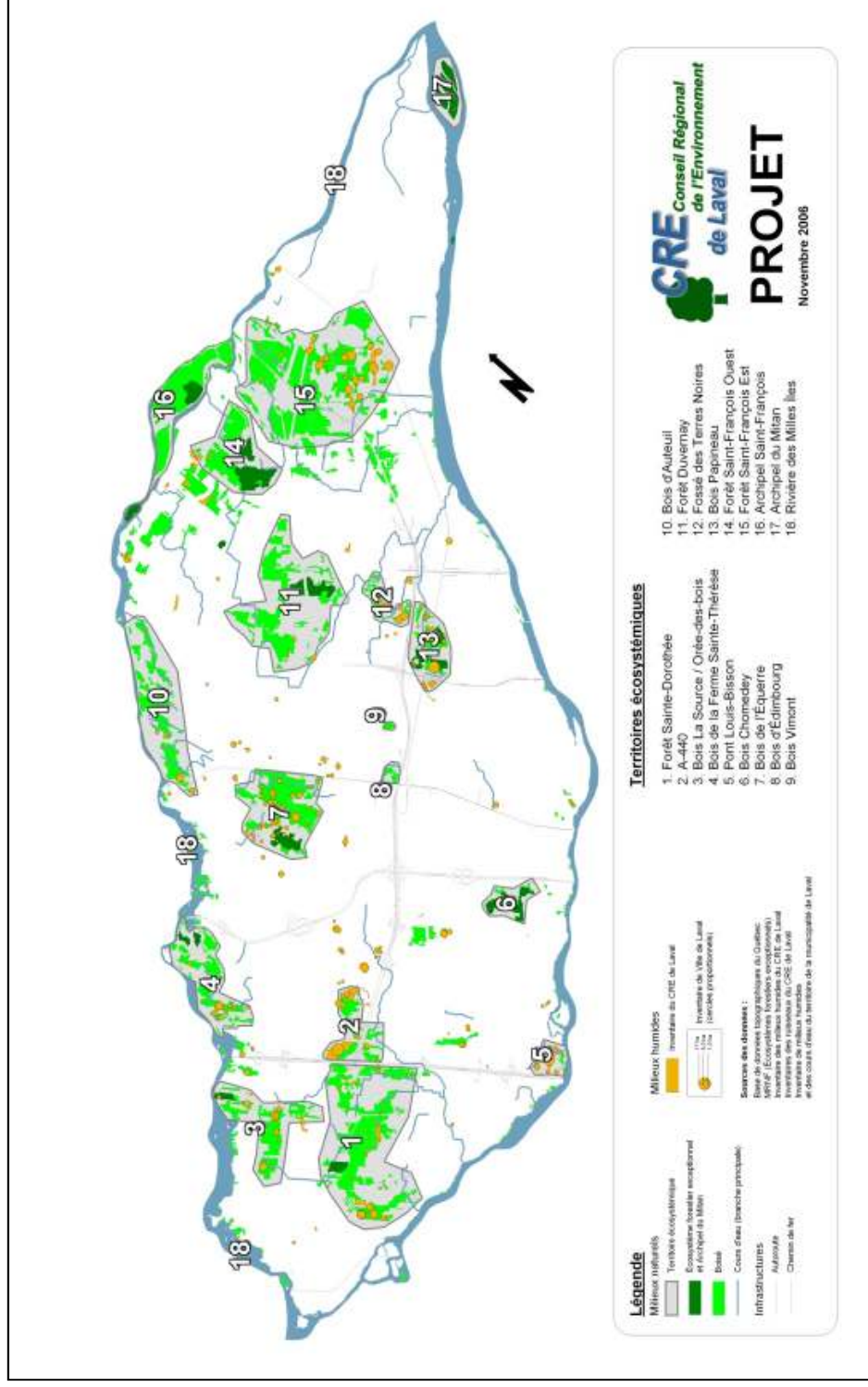
La présente revue de littérature examine les effets bénéfiques des espaces verts urbains pour la santé. Elle contribue au soutien de l'aménagement préventif des lieux et des espaces habités pour atténuer l'impact des changements climatiques sur la santé des populations vulnérables.

Québec

Tiré de « Institut national de santé publique (2011). Les espaces verts urbains. [En ligne]. http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274_EspacesVertsUrbainsSante.pdf.p.1 ».

Document II

Proposition de territoires écosystémiques et de milieux naturels d'importance à des fins de conservation



* Également à inclure dans les zones à protéger :

- Écosystème forestier exceptionnel de l'Île de Pierre
- Écosystème forestier exceptionnel du Golf Saint-François

Document III
Tableau : Les superficies* minimales de conservation (hectares)

Territoires écosystémiques		Zone blanche	Zone verte	
1.	Le territoire de la forêt Sainte-Dorothée	22 ha	221 ha	
2.	Le territoire de l'A-440	32		
3.	Le territoire du bois La Source / l'Orée-des-bois	84		
4.	Le territoire du bois de la Ferme <u>Sainte-Thérèse</u> (secteur <u>Mattawa</u>)	87	4	
5.	Le territoire du pont Louis-Bisson	74		
6.	Le territoire du bois <u>Chomedey</u> (secteur Armand-Frappier)	25		
7.	Le territoire du bois de l'Équerre	207		
8.	Le territoire du bois d'Édimbourg	9		
9.	Le territoire du bois <u>Vimont</u>	5		
10.	Le territoire du bois d'Auteuil	112		
11.	Le territoire de la forêt Duvernay		231	
12.	Le territoire du Fossé des Terres Noires	28		
13.	Le territoire du bois Papineau	106		
14.	Le territoire de la forêt Saint-François Ouest		168	
15.	Le territoire de la forêt Saint-François Est	294	201	
16.	Le territoire de l'archipel Saint-François	176		
17.	Le territoire de l'archipel du Mitan	68		
18.	Le territoire de la rivière des Mille Îles (rives et îles)*	848		
* Excluant l'archipel St-François, et les île <u>Locas</u> et Lacroix				
Total en ha		2177	825	3002
(% du territoire de Laval)		9%	3%	12%

* Superficies approximatives à titre indicatif

Document IV

Certificats d'autorisation des projets dans les milieux humides

Toutes les demandes de certificat d'autorisation formulées au MDDEP de novembre 2004 à septembre 2010 ont été autorisées.

Trois situations résument la démarche du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) pour autoriser la réalisation de projets dans les milieux humides en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Elles sont décrites dans la brochure intitulée « Traitement des demandes d'autorisation des projets dans les milieux humides » du gouvernement du Québec (2006).

Le traitement des demandes pour les situations 1 et 2 représente un intérêt particulier pour le territoire de Laval :

- La situation 1 est applicable aux milieux humides de superficie inférieure à 0,5 ha en absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac, et en absence d'espèces menacées ou vulnérables désignées. Pour ces demandes, « la direction régionale délivre l'autorisation sur la base de la déclaration signée par un professionnel spécialisé dans le domaine de l'écologie ou de la biologie attestant que les conditions énoncées sont remplies ».
- La situation 2 est applicable aux milieux humides dont la superficie est de 0,5 à 5 ha, en absence de liens hydrologiques avec un cours d'eau/lac, et en absence d'espèces menacées ou vulnérables désignées. Dans ce cas, « la direction régionale délivre l'autorisation en appliquant un processus d'analyse basé en fonction de la séquence d'atténuation éviter et minimiser ».

La situation 3, quant à elle, s'applique entre autres aux milieux humides dont la superficie est supérieure à cinq ha, lesquels sont intacts jusqu'à présent.

De 2004 à 2010, le MDDEP a traité 98 demandes de certificat d'autorisation (CA) relatives aux milieux humides en vertu de l'article 22 de la LQE. De ces demandes, 87 ont été autorisées par le MDDEP, quatre ont été fermées pour des raisons administratives, une était non-assujettie et six ont été retirées. Toutes les demandes de certificat d'autorisation formulées au MDDEP ont donc été autorisées, selon les données obtenues par le CRE de Laval. Le CRE de Laval constate avec déception que l'article 22 de la LQE ne protège pas adéquatement les milieux humides.

Quant aux délais pour le traitement des demandes de CA au Ministère, le quart de ces autorisations ont été délivrées en moins de 60 jours, dont trois ont été émises en dix jours et moins. Le CRE se questionne sur la remise de CA dans un délai si court et sur la capacité de visite sur le terrain par le MDDEP, considérant le manque d'effectif et d'argent affectés à l'inspection sur le terrain et le nombre de CA demandés.

Au cours de l'été 2010, 49 demandes de vérification de certificats d'autorisation pour des sites nouvellement altérés ou détruits (postérieurement à l'inventaire de 2007) ont été formulées par le

CRE de Laval auprès du Ministère. Onze de ces demandes ont révélé la destruction ou l'altération de milieux humides sans autorisation. Dans ces cas, le MDDEP s'est engagé à faire les vérifications nécessaires.

Le CRE de Laval demande qu'un avis d'infraction en vertu de l'article 22 de la LQE soit émis aux propriétaires pour avoir effectué des travaux dans des milieux humides sans certificat d'autorisation. De plus, le CRE de Laval exige que le MDDEP émette des pénalités financières et qu'un plan de correctifs visant la remise en état de la partie touchée des milieux humides soit exigé et réalisé. Considérant la tâche laborieuse de recueillir les renseignements auprès du Ministère, le CRE de Laval ne dispose pas d'information concernant l'imposition de pénalités aux contrevenants, ni au sujet de l'apport de correctifs.

LES MESURES COMPENSATOIRES

Le Ministère exige que : « les pertes jugées inévitables soient compensées en respectant un ratio de compensation proportionnel à la valeur écologique du milieu humide détruit ou perturbé ».

En date du 4 mai 2010, une demande a été formulée par le CRE de Laval au MDDEP et à la Ville de Laval pour l'obtention de la localisation et de la superficie des sites compensatoires créés à Laval à compter du 1^{er} janvier 2004. Toutefois, les compensations dans le cas des autorisations accordées par le MDDEP ne sont pas rendues publiques et nécessitent des démarches auprès de l'accès à l'information. En septembre 2010, la liste des compensations environnementales demandées a été rendue disponible au CRE de Laval par la Ville de Laval. Cette liste comprend le montant des dons faits au Fonds vert, ainsi que les compensations en milieux naturels (superficies correspondantes) suivantes : l'aménagement de milieux humides (3,19 ha), l'aménagement de bandes riveraines, de zones tampons, de milieux terrestres ou la mise en valeur pour la faune (17,65 ha), et l'acquisition et/ou conservation de terrain (53,59 ha).

Le CRE de Laval considère que les mesures compensatoires favorisent la perte ou l'altération des milieux humides. Les mesures compensatoires, dont l'aménagement de sites et l'acquisition de milieux terrestres, ne sont pas de valeur écologique équivalente.

POUR UNE PROTECTION RÉELLE DES MILIEUX HUMIDES

Le CRE de Laval exige que le gouvernement du Québec mette en place un moratoire sur tous les projets de construction dans les milieux humides afin d'en assurer la protection à court terme et qu'il adopte une réglementation édictant clairement des mesures de protection pour les milieux humides.

Document V
Communiqué de presse sur la disparition des milieux humides à Laval



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

Si la tendance se maintient, la quasi-totalité des milieux humides situés en zone blanche à Laval auront disparu ou seront altérés d'ici 13 ans.

Laval, le 12 octobre 2010 - Afin d'enrayer la disparition progressive des milieux humides de la région de Laval, le Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval demande au gouvernement du Québec de cesser d'émettre des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) autorisant la réalisation de projets dans des milieux humides.

Selon le Bilan de la situation des milieux humides de Laval réalisé par le CRE de Laval à l'été 2010, la situation est inquiétante. Effectivement, au cours des six dernières années, une perte nette de 50 hectares (ha) de milieux humides et l'altération d'environ 55 ha ont été évalués. **Si rien n'est fait immédiatement, la quasi-totalité des milieux humides de la zone blanche de Laval auront disparu ou seront altérés d'ici 13 ans.**

De 2004 à 2010, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) a traité 98 demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE. De ces demandes, 87 ont été autorisées par le MDDEP, 4 ont été fermées pour des raisons administratives, 1 était non-assujettie et 6 ont été retirés. Ce sont donc toutes les demandes de certificat d'autorisation formulées au MDDEP qui ont été autorisées, sans compter que plusieurs autres milieux humides ont été altérés ou détruits illégalement.

Jusqu'à maintenant, le MDDEP et la municipalité se sont montrés très complaisants à l'endroit des demandes des promoteurs pour construire dans les milieux humides. Le gouvernement du Québec ne peut plus agir de la sorte en se fermant les yeux et en laissant la municipalité, les propriétaires et les développeurs poursuivre la destruction des milieux humides au nom du développement (routier, résidentiel, commercial et industriel).

Les milieux humides sont des écosystèmes riches en biodiversité. Ils sont essentiels à plusieurs centaines d'espèces fauniques ainsi qu'à une multitude d'espèces floristiques. Ils accomplissent des services écosystémiques (rétention et filtration de l'eau, recharge des nappes phréatiques, etc.) estimés à 22 000 \$/hectare/année selon Costanza *et al.* (2007)¹²².

¹²² Constanza, R. R., R. d'Arge, R. de Groot, S. Farber, M. Grasso, B. Hannon, K. Limburg, S. Naeem, R.V. O'Neill, J. Paruelo, R.G. Raskin, P. Sutton, and M. van der Belt. 1997. "The value of the world's ecosystem services and natural capital." *Nature* 387:253-260.

Le gouvernement du Québec doit assumer ses responsabilités pour protéger les milieux humides de la région de Laval et de tout le Québec méridional, et par le fait même les citoyens québécois, dont la qualité de vie dépend de ces milieux. Il doit mettre en place un moratoire sur tous les projets de construction dans les milieux humides afin d'en assurer à très court terme la protection et doit adopter une réglementation édictant clairement des mesures de protection pour les milieux humides.

Le CRE de Laval exige une intervention musclée et immédiate. Il est impératif de mettre en place des mesures légales efficaces pour protéger ces écosystèmes menacés sur notre territoire.

Source :

Guy Garand, Directeur général

Conseil régional de l'environnement de Laval

450. 664.3503