Consultations publiques sur le 2e projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil

Mémoire du CRE Montérégie

Novembre 2015

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA MONTÉRÉGIE
1150, rue Saint-Laurent Ouest, Longueuil, J4K 1E3
Téléphone : 450 651 2662

Table des matières

I - Commentaires généraux 2
1. Des délais de mise en concordance trop longs 2
2. Un document plus accessible pour la population 2
3. Un portrait incomplet n'abordant ni les transports, ni les milieux naturels 2
4. L'analyse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) 3
5. Un objectif de protection des milieux naturels pas assez ambitieux 4
6. Prioriser le redéveloppement plutôt que le développement 5
7. Développement commercial : Soutenir les commerces de proximité 5
8. La zone agricole : une richesse pour le territoire et la communauté 5
II- Commentaires spécifiques : 6
Le boisé Maricourt 6

I - Commentaires généraux

1. Des délais de mise en concordance trop longs

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a adopté en décembre 2011 son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce dernier est entré en vigueur en mars 2012. Tel que cela est parfaitement mentionné dans le projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil (SAD), la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) impose aux MRC et aux agglomérations de conformer leur schéma au PMAD à l'intérieur d'un délai de deux ans. Cela signifie que le présent projet de SAD ne respecte pas les délais imposés par la LAU.

De plus, cette même loi « oblige également les MRC et les agglomérations à réviser leur schéma dans les deux ans suivant le 5e anniversaire de leur entrée en vigueur ». En d'autres termes, le SAD actuel ayant été adopté en 1999, un nouveau SAD aurait dû être adopté avant 2006. L'agglomération a donc pris un retard important dans ces obligations légales et dans la planification de son territoire.

2. Un document plus accessible pour la population

A l'heure où l'on parle de plus en plus d'urbanisme participatif, de démocratie participative et d'un certain nombre d'initiatives visant à impliquer la population dans l'aménagement de notre territoire, il est important de porter une attention particulière aux processus d'élaboration des documents de planification, aux démarches de consultation et de concertation publiques et à la forme des documents présentés. Pour ce dernier point, on peut souligner la réalisation d'une version résumée du projet de SAD ainsi qu'un certain effort dans la mise en page des documents qui les rendent plus attractifs.

3. Un portrait incomplet n'abordant ni les transports, ni les milieux naturels

Le portrait de l'agglomération de Longueuil est riche. Il fournit d'intéressantes données relativement récentes permettant de construire une analyse et des perspectives. Toutefois, ce dernier reste incomplet puisque des domaines tels que le transport des personnes et des marchandises ou les milieux naturels terrestres et aquatiques ne sont pas présentés. Ces deux domaines sont pourtant deux des trois orientations du PMAD, document avec lequel le SAD de l'agglomération de Longueuil doit être en concordance. Ils ont donc une importance majeure.

Plusieurs objectifs portent sur les réseaux de transport. Toutefois, ils ne s'appuient sur aucun élément du portrait puisque les transports n'y sont pas abordés. Pourtant, il s'agit d'un secteur important tant en termes de sources de contraintes et d'effets négatifs sur le territoire et la population qu'en termes de solutions pour l'avenir.

Une quantité notable d'informations est présente dans le chapitre 3. Elles auraient largement leur place dans le portrait. Elles l'enrichiraient et permettraient de dresser un portait plus complet de l'agglomération.

De plus, la CMM a publié, en juin 2015, le Rapport de monitoring du PMAD, Édition 2015. Dans ce document, on retrouve un certain nombre de données et d'informations récentes qui mériteraient d'être présentes dans le portait du projet de SAD. Par exemple, il serait important d'indiquer que :

- malgré une baisse de 1,4 point en 5 ans, la part modale du transport en commun dans l'agglomération (23,0% en 2013) est l'une des meilleurs au sein du Grand Montréal;
- Le taux de motorisation est passé de 56,9% en 2008 à 60,8% en 2013;
- Le ministère des Transports du Québec évaluait à 196 millions dollars les coûts économiques annuels attribuables à la congestion récurrente sur les autoroutes et les artères dans l'agglomération de Longueuil en 2003;
- Etc.

Ces informations sont importantes pour prendre des décisions éclairées en termes d'aménagement du territoire.

4. L'analyse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces)

La Commission européenne définit l'analyse AFOM (ou SWAT en anglais) comme « un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement ». Le but de ce type d'analyse est de tenir compte de l'ensemble d'éléments afin de maximiser les potentiels des forces et des opportunités tout en minimisant les effets des faibles et des menaces. Les résultats se présentent dans une grille comme celle-ci :

	Éléments positifs	Éléments négatifs
Origine interne (l'agglomération de Longueuil)	Atouts	Faiblesses
Origine externe (le territoire environnant l'agglomération)	Opportunités	menaces

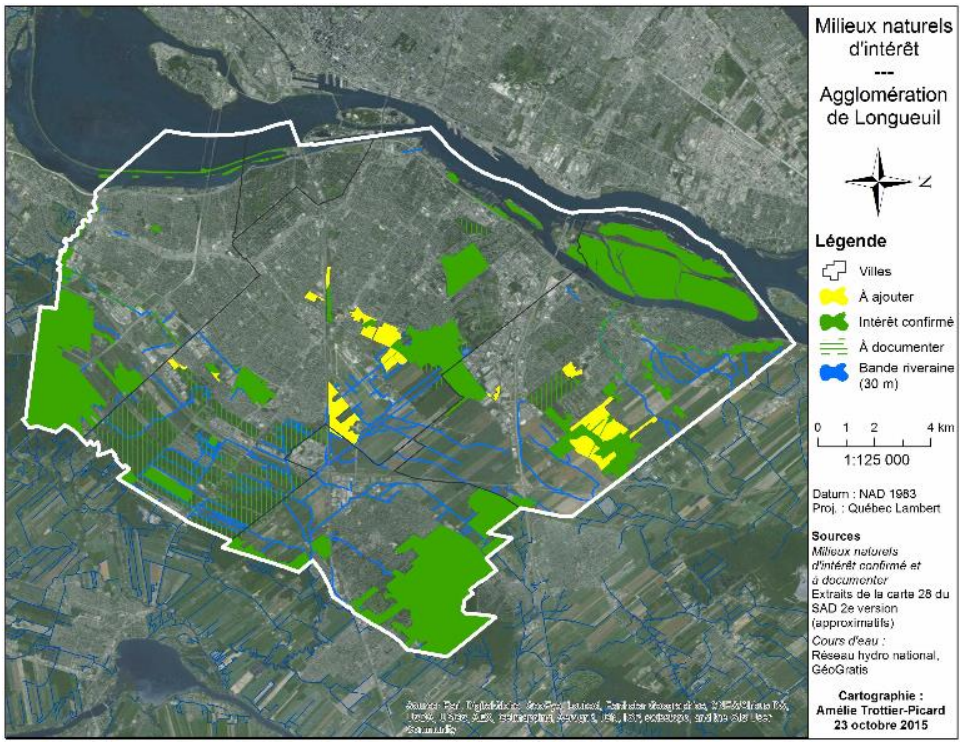
Il aurait été intéressant de mener une telle analyse afin de faire mettre en évidence les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces pour chaque domaine abordé dans le portrait. Cela aurait permis de « synthétiser » les éléments importants afin de faire en sorte que les décideurs prennent en compte l'ensemble des facteurs dans leurs décisions mais aussi aux

lecteurs (qu'ils soient citoyens ou membres d'organisations) de mieux comprendre les décisions et les choix présentés dans le chapitre 3.

5. Un objectif de protection des milieux naturels pas assez ambitieux

Le projet de SAD fixe un objectif de protection, de conservation et de mise en valeur des milieux naturels correspondant à 20% de son territoire d'ici 2035, soit un seuil supérieur à celui visé par la CMM dans son PMAD (17%). Actuellement, 18% du territoire est protégé, soit 5561 hectares. L'atteinte de l'objectif de 20% correspondrait donc à une hausse des 504 hectares des surfaces protégées. Or, la surface des milieux naturels à documenter et ceux n'ayant pas été indiqués représente 2 177 hectares. En d'autres termes, les milieux naturels à protéger d'ici 2035 pour atteindre l'objectif fixé ne correspondent qu'à 25% des milieux naturels non protégés actuellement. Un objectif plus ambitieux serait donc envisageable et atteignable sans pour autant être démesuré par rapport au moyen dont disposent les municipalités.

Il est important que les milieux naturels manquants et de haute valeur écologique soient pris en compte dans le projet de SAD afin de dresser un portrait plus juste de la situation. Il serait également indispensable d'intégrer les résultats de l'inventaire des milieux naturels commandé par la Ville de Longueuil en 2013 et dont les résultats sont attendus pour l'automne 2015.



6. Prioriser le redéveloppement plutôt que le développement

Au chapitre *2.5.3 Développement futur du territoire*, le projet de SAD identifie les sites pouvant faire l'objet d'un futur développement résidentiel, multifonctionnel et industriel/affaire. Il identifie également les sites potentiels pour un redéveloppement. Dans une logique de densification, d'occupation intégrée du territoire et de protection des milieux naturels et agricoles, il sera indispensable de prioriser les projets dans les sites identifiés pour le redéveloppement plutôt que ceux dans des sites actuellement non développés.

7. Développement commercial : Soutenir les commerces de proximité

Les commerces de proximité ont beaucoup souffert du développement des grands pôles commerciaux. Or les commerces de proximité jouent un rôle important dans l'animation des milieux de vie et répondent aux besoins de certains groupes de citoyens dont les possibilités de déplacements sont limitées. On pense, par exemple, aux personnes âgées. Or, les 65 ans et plus ont vu leur nombre fortement augmenter (+52% depuis 2001) et cette tendance persiste. De plus, les modèles de développement résidentiels plus denses appellent également un besoin de commerces et de services de proximité

Si l'on veut encourager les transports actifs et collectifs, le maintien et le développement des commerces et des services de proximité sont indispensables.

8. La zone agricole : une richesse pour le territoire et la communauté

Tel qu'il est mentionné dans le projet de SAD, l'avenir et la pérennité de l'agriculture sur le territoire de l'agglomération ne passe pas par une expansion de l'activité agricole intensive mais par des modèles agricoles novateurs. Ces derniers devront faire la part belle à l'agriculture urbaine, l'agriculture communautaire, l'agriculture de proximité et aux petites exploitations. Ce sera également une excellente opportunité pour favoriser les pratiques agro-environnementales.

II- Commentaires spécifiques :

Le boisé Maricourt

Le cas du boisé Maricourt suscite l'attention du CRE Montérégie au vu des nombreuses contradictions dont il fait l'objet tant dans le projet de SAD que dans les décisions et les discours municipaux.

Dans le projet de SAD, le boisé Maricourt est identifié comme un milieu naturel à documenter à plusieurs reprises (cartes 25 et 28). Sur la carte 27, il est également reconnu comme un ensemble boisé structurant et la CMM identifie, dans son PMAD, une portion de ce milieu naturel comme "bois et corridor forestier métropolitain". Enfin, la carte 26 indique la présence de marécages dans le boisé Maricourt. Ces milieux humides ont d'ailleurs été identifiés et cartographiés dans l'inventaire des milieux humides du territoire de la CMM publié en 2007.

Il est également important de préciser que la présence de rainette faux-grillon de l'Ouest (RFGO), une espèce désignée vulnérable en 2001 au Québec, est connue et documentée depuis 2004. Cette présence a été confirmée par plusieurs études en 2008, 2014 et 2015. Le directeur régional par intérim du MDDELCC a d'ailleurs confirmé la présence d'un habitat de reproduction de la RFGO en mars 2015.

En 2008, le « Plan de conservation de la RFGO en Montérégie présenté à l'arrondissement de Saint-Hubert » identifiait la présence de plusieurs espèces végétales sont classées parmi les plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (exemples : bartonie de Virginie, claytonie de Virginie, chêne bicolore ou le caryer ovale).

Enfin, la Ville de Longueuil a mandaté Nature-Action Québec afin d'inventorier les milieux naturels de son territoire en 2013. Les résultats de l'étude étaient attendus pour l'automne 2015.

Malgré tout cela, de nombreux certificats d'autorisation ont été délivrés par le MDDELCC à la Ville de Longueuil et des propriétaires fonciers pour des travaux dans le boisé Maricourt lui-même ou ayant des impacts importants sur le boisé. Face à cette situation, des riverains ont interpellé la Ville de Longueuil et les médias afin de faire part de leur étonnement et de leur mécontentement. La mairesse de Longueuil, madame Caroline St-Hilaire, a déclaré qu'il n'y aurait pas de nouveaux projets de développement dans le secteur industriel de l'arrondissement de Saint-Hubert tant que l'inventaire des milieux naturels ne sera pas complété.

On peut également noter que le boisé Maricourt dans son intégralité est identifié, dans le projet de SAD, comme "site de développement résidentiel et industriel" (carte 5). On observe sur la carte 7 du projet de SAD qu'un "réseau routier structurant d'agglomération projeté" (le prolongement du boulevard Moïse-Vincent) traverse le boisé Maricourt d'un bout à l'autre dans l'axe nord-sud. Comme l'indique la carte 9, ce réseau routier serait également un "axe de

transport en commun structurant métropolitain à l'étude ou projeté" et un "axe de transport en commun structurant rapide d'agglomération (bus RTL)". Une des actions prioritaires identifiées dans le projet de SAD en matière de transport en commun et actif est : « Compléter les étapes préalables à la construction du boulevard Moïse-Vincent (caractérisations environnementales, concept et localisation, consultations publiques, etc.) afin de réaliser ce corridor-clé dans la desserte nord-sud et interne de l'agglomération en transport collectif ».

Ces projets semblent donc incompatibles, d'une part, avec l'obligation de se mettre en concordance avec le PMAD de la CMM et ses objectifs environnementaux. Le PMAD identifie le boisé Maricourt comme un boisé métropolitain et un corridor forestier. D'autre part, il faut s'assurer qu'un tel projet respecte les lois en vigueur sur la protection des espèces menacées et les milieux humides.

On peut donc s'interroger sur la pertinence de ce zonage industriel et résidentiel ainsi que du projet d'axe de transport en commun structurant sous cette forme. Le CRE Montérégie ne s'oppose pas à un éventuel projet de réseau de transport en commun mais à la manière dont celui-ci pourrait être réalisé. Un tracé traversant le boisé Maricourt aurait pour effets de morceler et d'appauvrir ce milieu naturel mais aussi de participer à l'étalement urbain. En effet, une infrastructure telle qu'un axe structurant de transport génère, à plus ou moins long terme, un développement immobilier (résidentiel, commercial ou industriel) à ses abords.

Un tel projet ne justifie pas le morcèlement et la destruction d'un milieu naturel tel que le boisé Maricourt alors que des voies de circulation existantes pourraient faire l'objet d'un redéveloppement afin de répondre aux besoins. Cette option serait d'autant plus profitable qu'elle mettrait en valeur les entreprises déjà présentes et permettrait de préserver le boisé.

Le CRE Montérégie recommande donc à l'Agglomération de Longueuil de saisir l'opportunité offerte par le projet de SAD pour protéger tous ses boisés d'intérêt tels que le boisé Maricourt qui bénéficie à l'ensemble de la collectivité.