



ENVIRONNEMENT
ET DÉVELOPPEMENT DURABLE
MONTÉRÉGIE

Rapport de consultation pour l'élaboration d'une vision durable du développement économique du corridor de l'autoroute 30

Novembre 2013

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LA MONTÉRÉGIE
1150 rue Saint-Laurent Ouest, Longueuil, J4K 1E3

Téléphone : 450 651 2662

Présentation du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

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

Le CRE Montérégie dispose d'une vaste expérience dans le domaine de l'environnement et du développement durable. Le CRE Montérégie possède une large connaissance du territoire et de ses enjeux. Au fil des années, le CRE Montérégie a acquis une expérience reconnue dans les domaines de la consultation et de l'élaboration de plans de développement durable. A ce titre, le CRE Montérégie est partenaire des 3 conférences régionales des élus (CRÉ) de la Montérégie au sein desquelles il est soit membre de leur Conseil d'administration, soit membre des tables de concertation de leur Plan quinquennaux de développement durable.

Rapport de consultation

Le développement du corridor de l'A-30 doit être guidé par les principes du développement durable énoncés dans la Loi sur le développement durable du Québec. Les consultations entreprises par le gouvernement du Québec devront permettre d'élaborer une vision durable et partagée du développement du corridor de l'A-30. Il nous faudra alors nous intéresser à chacune des dimensions du développement durable, soit l'économie, l'environnement et le social. Le développement de l'A-30 devra d'accorder et soutenir les engagements pris, depuis quelques années, par les collectivités locales tels le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), les Plans quinquennaux de développement durable, les Plans d'action de développement durable, etc.

À ce titre, il aurait été intéressant et constructif pour l'ensemble des personnes et organismes consultés d'introduire un certain nombre d'informations portant sur les dimensions sociale et environnementale dans le document de consultation. Ces deux dimensions sont malheureusement absentes de ce document. Le chapitre 3.1 - *Territoire et activités agricoles, biodiversité et environnement* fait bien mention de la biodiversité et de l'environnement dans son titre. Toutefois, ces deux volets sont absents dans le texte.

Le développement du corridor de l'A-30 aura un impact important sur le territoire. Il nous apparaît donc important de rappeler quelques constats avant d'aborder les questions du document de consultation :

- 1) Nous sommes actuellement en déficit de milieux naturels et de milieux agricoles. L'objectif du PMAD est de protéger 17% du territoire du Grand Montréal et d'augmenter la surface agricole de 6%.

- 2) Le Gouvernement s'est engagé, dans le passé, à ne pas construire de sortie de l'A-30 entre l'A-15 et Kahnawake. Cet engagement était une compensation au changement du tracé de l'A-30 plus au sud du tracé initial sur la route 132. Cet engagement doit être tenu par le Gouvernement.
- 3) Nous avons besoin de cartes et de données sur le territoire traversé par l'A-30. Nous aurions grandement apprécié que ces informations se retrouvent dans le document de réflexion. Il n'y a aucune donnée sur le zonage du territoire, sur les milieux naturels, les parcs industriels, etc. Des documents plus complets doivent être fournis aux personnes et organisations consultées. La réflexion sur le développement de l'A-30 doit être fondée sur ce genre de ressources.
- 4) Nous souhaiterions que cette consultation ne se résume pas à une 1^{eres} série de rencontres. Une réflexion collective nous semble nécessaire et doit être mise en place sur une échelle de temps plus longue. Nous recommandons fortement de mettre en place un comité consultatif permanent où tous les acteurs pourront contribuer à un développement responsable de la périphérie de l'A-30.

À votre avis, quels sont les enjeux (deux ou trois) prioritaires pour votre territoire (MRC et agglomération) au regard de l'A-30?

- 1) Nous sommes actuellement en déficit de milieux naturels protégés. L'objectif du PMAD est de protéger 17% du territoire du Grand Montréal. Or, actuellement, seuls 9,6% du territoire sont protégés (dont 78% en milieu aquatique). Il y a un risque d'aggravation de ce déficit.
- 2) L'objectif du PMAD est d'augmenter la surface agricole cultivée de 6%, ce qui correspond à une augmentation de 4400 hectares¹ d'ici 2031 pour la Couronne Sud et l'Agglomération de Longueuil. Étant donné que l'A-30 traverse des milieux agricoles, une forte pression sera exercée sur ces milieux.
- 3) Comme vous l'avez inscrit dans le document de réflexion : « *Les projets envisagés ne doivent pas concourir à ce que l'A-30 devienne une voie de circulation pour les déplacements locaux ou à ce qu'elle contribue à ouvrir de nouveaux fronts d'urbanisation qui risquent de compromettre sa fonctionnalité.* ». Nous sommes parfaitement d'accord avec ce point. Il faut être particulièrement vigilant sur le fait que l'A-30 ne doit pas devenir un facteur favorisant l'étalement urbain qui, outre ses impacts sur l'occupation du territoire, la pression qu'il exerce sur les milieux naturels et agricoles, les coûts qu'il engendre pour les collectivités locales, etc. pourrait aussi avoir un impact sur la fluidité des déplacements sur l'A-30 et donc sur le transport de marchandises. Dans un contexte de réduction de la dépendance du Québec au pétrole et d'amélioration de l'efficacité énergétique (des transports en autres), cet enjeu est primordial.

¹ Sources : CPTAQ, Rapport annuel 2010 ; MAPAQ, Enregistrement des exploitations agricoles du Québec, 2004 (à jour janvier 2005) et version certifiée 2010. La surface agricole cultivée dans la Couronne Sud et l'Agglomération de Longueuil est de 73 492 hectares.

Quelles sont les forces sur lesquelles il faut miser pour le développement le long de l'A-30 sur votre territoire?

- Le territoire concerné compte déjà plusieurs parcs industriels qui ne sont pas encore complétés et pour lesquels des terrains ont déjà été prévus. Maximisons l'utilisation des espaces encore disponibles avant lancer vers un dézonage des terres agricoles et des espaces verts.
- L'A-30 traverse les meilleures terres agricoles du Québec.
- L'écotourisme de proximité est en plein essor dans la région. Les parcs nationaux des Îles-de-Boucherville et du Mont-Saint-Bruno voient leurs fréquentations fortement augmenter, ce qui n'est pas le cas de la plupart des parcs nationaux, preuve de l'intérêt de la population locale et du potentiel de l'éco tourisme de proximité. Un nouveau parc national pourrait voir le jour sur le territoire de Brossard et la Prairie. Le potentiel, l'intérêt et la clientèle sont là. Le développement de ce secteur économique est essentiel.

À votre avis, que manque-t-il à l'offre actuelle de votre MRC pour accueillir les projets porteurs qui soient compatibles avec la vocation de l'A-30?

Nous croyons qu'une vision du développement à l'échelle des MRC ne peut être envisageable qu'avec la mise en place d'une fiscalité partagée à l'échelle des MRC. L'ensemble des Municipalité d'une même MRC doivent mettre en commun une partie de leurs ressources fiscales. Il sera difficile d'avoir une véritable vision du développement par MRC tant que la fiscalité locale ne sera organisée qu'au niveau municipal. Les bénéfices et les inconvénients doivent être partagés par l'ensemble des Municipalités d'une MRC. Tant que la fiscalité locale ne sera pas revue, les Municipalités se livreront une compétition continue pour attirer les retombées fiscales.

Quels types de projets devrions-nous soutenir pour assurer le développement économique durable de votre territoire (secteurs industriels et types d'entreprises)?

Nous pensons que vous devriez soutenir les projets suivants :

- Les projets permettant d'améliorer la qualité de vie de la population;
- Les projets de développement des alternatives à l'auto-solo : co-voiturage, transport en commun, transport actif, etc.;
- Les projets d'écotourisme de proximité.
- Les projets de pôles multimodaux qui permettent d'améliorer les transferts de flux (de marchandises ou de personnes) d'un moyen de transport vers un autre. Ces pôles permettent d'améliorer l'efficacité énergétique du transport et participent à la réduction de notre dépendance au pétrole. De plus, ils sont générateurs d'emplois et de retombées financières pour l'économie locale.

Comment favoriser une meilleure collaboration entre le gouvernement et les acteurs régionaux pour le développement économique durable le long de l'A-30?

Tout d'abord, il est essentiel de cesser de dissocier les dimensions économique, sociale et environnementale pour assurer un développement durable du corridor de l'A-30 et, plus globalement, de l'ensemble du territoire.

Il faut vous assurer d'une meilleure collaboration entre les différents ministères. Le développement de l'A-30 doit respecter la Loi sur le développement durable qui place le développement durable au cœur de l'action gouvernementale et instaure 16 principes pour guider l'action de l'administration publique. Il appartient au ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, présent au sein du Comité ministériel de la région métropolitaine, de faire respecter cette loi. L'intégration de nouveaux partenaires des secteurs sociaux, environnementaux et économiques permettra d'enrichir cette démarche entreprise par le gouvernement du Québec. Le Gouvernement a pour rôle et responsabilité de protéger la population et le territoire.

Enfin, nous vous suggérons de mettre en place un comité consultatif permanent où tous les acteurs pourront travailler ensemble et contribuer à un développement responsable et durable de la périphérie de l'A-30.

Conclusion :

C'est avec grand intérêt que nous avons participé à votre tournée de consultation pour l'élaborer d'une vision durable du développement du corridor de l'autoroute 30 entre Sorel-Tracy et Vaudreuil-Soulanges en Montérégie. Nous vous félicitons et vous remercions pour cette initiative.

Cette vision et les choix qui en découleront devront impérativement respecter les principes du développement durable énoncés dans la Loi sur le développement durable du Québec. Le développement de l'A-30 devra soutenir et consolider les efforts et le travail entrepris par les collectivités locales en terme de développement durable du territoire. Nous rappellerons que les 82 Municipalités composant la Communauté métropolitaine de Montréal se sont entendues et ont été récompensées pour l'élaboration et l'adoption du premier PMAD du Grand Montréal.

Afin que cette consultation ne se résume pas à une série unique de rencontres. Nous vous conseillons de mettre en place un consultatif permanent regroupant l'ensemble des acteurs locaux afin de mener une réflexion collective sur une échelle de temps plus longue. Cela permettra de tenir compte de l'ensemble des points de vue et des enjeux associés au développement de l'A-30.

L'A-30 traversant les meilleures terres agricoles du Québec ainsi que des milieux naturels sensibles et menacés, une attention particulière devra être portée sur les pressions qui seront exercées sur ces milieux importants pour la biodiversité et l'ensemble de la communauté. Comme vous le mentionnez dans le document de réflexion, l'A-30 ne doit pas devenir un axe de circulation locale favorisant l'étalement urbain.