

**Commentaires sur la définition de la vision  
stratégique régionale de développement durable  
dans le cadre de l'élaboration du Plan territorial  
de mobilité durable de Lanaudière**

Présentés à la Direction régionale des Laurentides et de Lanaudière  
du Ministère des Transports du Québec  
par

**Le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière**

365 rue Saint-Louis  
Joliette J6E 7N3



Décembre 2011

## ***Présentation du CREL***

Fondé en 1991, le Conseil régional de l'environnement de Lanaudière (CREL) est un organisme de concertation et de consultation en matière d'environnement reconnu par le Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec. Il regroupe des organismes et des individus préoccupés par la protection et la mise en valeur de l'environnement et par la promotion du développement durable dans la région de Lanaudière.

Le CREL se veut le défenseur du droit de la population lanaudoise à un environnement sain. Pour ce faire, il plaide pour la conservation de l'intégrité du milieu naturel, réalise des projets à caractère environnemental et propose des moyens d'action et des stratégies pour aider à solutionner les problèmes environnementaux.

Les membres du CREL proviennent de divers milieux dont des groupes environnementaux, des groupes intéressés à la conservation des ressources naturelles, des gouvernements locaux, des entreprises et des citoyens.

## ***Réponses aux questions***

### **1. En liens avec la mission de votre organisation, comment voyez-vous le développement de la région d'ici 15 ans ?**

La partie de la région se trouvant près de Montréal et la région de Joliette sont appelées à connaître une croissance démographique importante lors de cette période. Il faudra alors porter une attention particulière à l'aménagement du territoire et au modèle de développement urbain mis de l'avant en prenant soin de préserver les milieux humides, voire même d'en renaturaliser certains, de préserver le territoire agricole et de préserver ainsi que d'améliorer le couvert forestier dans ces régions. Malheureusement, le développement de ces régions lors des dernières années basé sur un modèle du tout à l'auto à « gâché » l'opportunité de bien urbaniser la région – il est beaucoup plus facile de créer de nouveaux quartiers bien aménagés que de reconstruire et réaménager avec le patrimoine bâti.

Le développement économique ne doit pas être dépendant d'un mode particulier de transport. Il y a donc plusieurs façons de combler les besoins de transport engendrés par le développement. Ce que nous voulons dire, c'est que la mobilité durable nous oblige à chercher des moyens de transport respectueux de l'environnement tant en ce qui concerne les personnes que les marchandises. Cela implique, au quotidien et dans toutes les planifications, de réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques dus aux transports, de limiter l'usage des sources d'énergie non-renouvelables (et de réduire ainsi notre dépendance au pétrole), de réduire l'utilisation des terres et de réduire les « pollutions » sonores et lumineuses, bref, de diminuer l'empreinte écologique attribuable aux transports et à l'aménagement du territoire.

La pression démographique des prochaines années se fera également sentir au nord de la région. L'ouverture du territoire facilitera certes les communications, surtout est-ouest, mais elle aura des impacts sur les écosystèmes. Il faudra alors porter une attention particulière à ce point. Une meilleure accessibilité au territoire plus au nord de la région est une occasion pour les communautés d'attirer plus de villégiateurs et d'ainsi dynamiser leur économie. Toutefois, il ne faudrait pas copier le modèle des Laurentides. Une meilleure accessibilité peut également se faire par une meilleure desserte en transport collectif si au point d'arrivée, un système permet de se transporter en milieu rural : chaque village pourrait avoir sa propre entreprise de location de voitures ou un service d'auto-partage qui permettrait de pouvoir se déplacer convenablement une fois rendu dans le village de destination rejoint par un service intéressant d'autobus.

L'aménagement durable du territoire sera l'élément qui contribuera le plus à la forme finale de notre réseau de transport. Nous plaillons pour une restriction active de l'étalement urbain notamment parce que le modèle de développement qui a eu cours jusqu'à présent a produit une performance médiocre quant à l'usage durable du territoire et à la mobilité durable. L'impact environnemental des modes de transports actuels, notamment en termes d'émissions de GES, est clairement insoutenable et doit impérativement être réduit. D'où notre préférence pour la densification des noyaux urbains et villageois, basée sur une augmentation et une diversification des services locaux appuyée sur un réseau efficace de transport en commun prenant aussi en compte les alternatives de transports actifs. L'objectif devrait être de réduire le kilométrage routier réalisé en auto solo malgré l'expansion démographique prévue pour notre région, surtout dans la portion sud du territoire. En conséquence, un bon indicateur de l'efficacité d'un futur plan de mobilité durable serait une diminution du taux de motorisation.

Toujours au sud, l'utilisation de voies réservées sur les voies d'entrée vers Laval et Montréal est un élément que nous réclamons depuis plusieurs années. Pourtant, cette implantation est relativement simple et pourrait être mise en œuvre rapidement. Plus généralement, lors de la planification et de la construction de nouveaux développements routiers ou lors de réaménagements de routes existantes, on devrait prioriser les modes de transport dans l'ordre suivant :

- a. Transport en commun ;
- b. Transport en auto à plusieurs occupants ;
- c. Transport des marchandises ;
- d. Transport en auto solo.

## **2. En liens avec la mission de votre organisation, quels sont les trois grands projets de développement régional qui interpellent le plus votre organisation ?**

- a. Le réaménagement des principales villes grâce à un moratoire de dézonage de la zone agricole ;
- b. La création de corridors et d'interconnexions de massifs forestiers dans la partie plus agricole et urbanisée de la région ;

- c. La mise en place d'un vrai réseau efficace et attrayant de transport en commun régional entre tous les pôles de 5 000 habitants et plus ;
- d. À court terme, la mise en place d'un système de covoiturage régional et accessible (pour reprendre les constats des consultations des RDV de l'énergie).

### 3. En matière de développement durable, quels sont les préoccupations, programmes, orientations et politiques qui régissent l'action de votre organisation ?

Notre organisation travaille à la protection et à la valorisation de l'environnement lanauchois. L'action du CREL, même si elle ne représente pas une intervention concrète et physique sur l'environnement, demeure une action de protection et d'amélioration de l'environnement en cherchant à sensibiliser, informer, mobiliser, éduquer et changer les comportements face à l'environnement. Le but : inculquer le souci de protéger l'environnement naturel, de le respecter et de l'aimer.

Nos préoccupations sont donc prioritairement dirigées vers la conservation et la "santé" de nos milieux naturels pour notre bénéfice et celui des générations futures. Nous considérons que le développement durable est un outil essentiel à l'accomplissement de cette mission et nous en faisons donc la promotion.

Le développement durable fait appel à une série de concepts simples : équité sociale et intergénérationnelle, viabilité économique et respect de l'environnement. Lors de la publication de la version française du rapport Bruntland en 1989, on a fait le choix de préférer le terme « durable » à celui de « soutenable » auquel fait référence la terminologie anglaise de *Sustainable Development* (Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 1989). Selon nous, le terme « soutenable » aurait été préférable pour rendre compte du sens premier du concept qui réfère à la **capacité de l'ensemble du système économique-socio-environnemental à fournir, du point de vue des ressources, et à endurer, du point de vue des impacts, le développement envisagé**. En ce sens, le développement durable est celui qui peut être soutenu par le système économique, par la société et par les écosystèmes et non pas simplement celui qui se voit favorisé dans le but d'assurer sa propre pérennité, sa propre durabilité.

Le CREL est en partie financé par le MDDEP dans le cadre du programme de soutien aux Conseils régionaux de l'environnement du Québec. Le protocole d'entente que nous avons avec le MDDEP stipule que le CREL a, entre autres, le mandat de faire la promotion du développement durable dans la région de Lanaudière.

**4. En liens avec la mission de votre organisation, quels sont les deux principales forces et les deux principaux points à améliorer pour la région en matière de développement durable ?**

a. Points à améliorer :

- i. Compréhension du concept de développement durable de la part des décideurs ;
- ii. Intégration du concept de développement durable dans les décisions et les planifications des directions régionales des ministères, des élus et fonctionnaires régionaux, des élus et fonctionnaires municipaux, des agences régionales gouvernementales, des organismes de développement locaux et régionaux, etc.

b. Forces :

- iii. L'adoption par la CMM du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui vise un développement significatif des transports collectifs sur l'ensemble de son territoire. Une portion importante du territoire lanauois est concernée, dans un contexte où c'est de cette portion que viendront les pressions les plus importantes de développement, lié à une démographie galopante.
- iv. Présence sur le territoire d'initiatives de développement durable par les communautés (style Agenda 21).

**5. En matière de développement durable, quels impacts ont le transport des personnes et le transport des marchandises dans la région relativement à la mission de votre organisation (deux impacts positifs et deux impacts négatifs) ?**

a. Impacts positifs :

- i. Les infrastructures de transport, comme toute infrastructure de communication, favorise le dynamisme les échanges économiques. Jusqu'à un certain point, ces infrastructures améliorent la qualité de vie en permettant le développement économique. C'est à nous de moduler ce développement pour qu'il réponde aux impératifs sociaux et environnementaux du développement durable. Encore une fois, le transport participe au développement durable en autant qu'il permette de préserver ou d'augmenter la superficie des milieux humides, de préserver le territoire agricole et de préserver et d'améliorer le couvert forestier dans les régions en développement.
- ii. ???

b. Impacts négatifs :

- i. Les infrastructures de transport et l'aménagement des villes en fonction de l'automobile ont d'énormes impacts sur les milieux naturels : destruction de milieux naturels (humides, forestiers, riverains) et fragmentation des écosystèmes, destruction de milieux agricoles.
- ii. Dégradation de la qualité de l'air, laquelle a des incidences énormes sur la santé cardio-respiratoire des citoyens.

- iii. Dégradation de la qualité de vie dans les villes et le long des axes de transport importants (bruit, stress, îlots de chaleur, perte d'espaces publics).
- iv. Le transport des marchandises et de personnes consomme une quantité importante d'énergie, la quasi totalité d'origine fossile, émettant dans l'atmosphère des gaz à effet de serre contribuant aux changements climatiques. Ces changements ont à leur tour des impacts sur les écosystèmes, la santé publique et les activités socio-économiques (agriculture, foresterie, tourisme, entretien des infrastructures, etc.).
- v. Le coût d'exploitation des infrastructures de transport, l'importation des véhicules utilisés et l'importation de l'énergie nécessaire à l'utilisation de ces véhicules représentent des dépenses faramineuses qui appauvrissent le Québec et la région, laissant un fardeau supplémentaire aux générations futures, ce qui va à l'encontre d'un principe fort du développement durable.

***Mise en contexte du document joint :***

***Bilan forums régionaux des Rendez-vous de l'énergie***

À l'hiver dernier, 2010-2011, les Conseils régionaux de l'environnement du Québec ont mené dans leur région respective un exercice de consultation concernant les enjeux énergétiques de la région, projet connu sous le nom des *Rendez-vous de l'énergie*.

Dans Lanaudière, 4 forums de discussions ont eu lieu où près de 150 citoyens et représentants d'organisation socio-économiques ont pu s'exprimer. Une grande partie des discussions tenues et recommandations qui ont découlé de ces exercices concernent le transport et l'aménagement du territoire. À l'occasion de la consultation relativement au PTMD, il apparaît pertinent et important de profiter de l'occasion pour soumettre à la direction régionale du MTQ ces recommandations.

Vous trouverez donc, en plus des réponses aux questions soumises, un document qui reprend les éléments concernant le transport et l'aménagement du territoire du *Bilan des forums régionaux des Rendez-vous de l'énergie*. Bien que certains de ces éléments sortent peut-être du cadre du PTMD, d'autres sont tout à fait en lien avec une stratégie plus globale de l'organisation des transports dans la région. Les recommandations plus locales ne doivent toutefois pas être systématiquement évacuées car elles pourraient permettre d'améliorer les orientations régionales d'aide aux infrastructures locales.

Sources : Gilles Côté, directeur général  
Charles Gratton, chargé de projets