

***MÉMOIRE DES SYNDICATS UPA  
PORTAGE ET LAURENTIEN  
AFFILIÉS À LA FÉDÉRATION DE L'UPA DE LANAUDIÈRE***

***PRÉSENTÉ  
AU BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES  
SUR L'ENVIRONNEMENT DANS LE CADRE  
DU PROJET DU TRAIN DE L'EST***

JANVIER 2009



# TABLE DES MATIÈRES

Préambule .....	3
Introduction.....	4
Le contexte agricole dans lequel s’insère le projet .....	5
Les impacts du projet sur l’agriculture .....	7
Impacts directs.....	7
Impacts indirects et futurs .....	9
Conclusion et recommandations .....	13

# PRÉAMBULE

En créant l'Union catholique des cultivateurs en 1924, devenue l'Union des producteurs agricoles en 1972, les agriculteurs et agricultrices du Québec ont résolument opté pour l'action collective en agriculture. Ils se sont donnés ainsi un syndicalisme agricole vigoureux, un mouvement fort et autonome voué à la défense de leurs intérêts et à la promotion de l'agriculture au Québec.

Au fil des années, l'UPA a travaillé à de nombreuses réalisations d'envergure : le crédit agricole, le développement de la presse québécoise (via son journal la Terre de Chez Nous), l'électrification de nos campagnes, la coopération agricole, le développement des campagnes, la mise en marché collective, l'implantation de l'agriculture durable, etc.

Aujourd'hui, l'UPA a pignon sur rue dans toutes les régions du Québec. Elle représente tous les agriculteurs et agricultrices du Québec et, par son lien d'affiliation avec la Fédération des producteurs de bois, elle compte aussi dans ses rangs les producteurs et productrices forestiers. Y sont également affiliés 155 syndicats de base regroupés en 16 fédérations régionales ainsi que 205 syndicats spécialisés appartenant à 21 secteurs de productions.

En ce qui les concernent, nos deux syndicats de base, affiliés à la Fédération de l'UPA de Lanaudière, regroupent les producteurs et productrices en fonction de leur situation géographique. Ils sont un lieu de concertation de la structure générale et spécialisée de l'UPA. En effet, les administrateurs des syndicats spécialisés (par production), résidant sur le territoire, sont aussi administrateurs du syndicat de base à titre de représentants de leur spécialité (production). Nos syndicats de base ont également pour mission de promouvoir, défendre et développer les intérêts professionnels, économiques, sociaux et moraux de leurs membres.

Le Syndicat UPA Laurentien couvre intégralement le territoire de la MRC Les Moulins et en partie celui de la MRC Montcalm. Il regroupe les 420 producteurs et productrices agricoles des municipalités de Terrebonne (secteurs Lachenaie, La Plaine et Terrebonne), Mascouche, Saint-Lin, Saint-Roch-de-l'Achigan et Saint-Roch-Ouest. Le Syndicat UPA du Portage couvre intégralement le territoire de la MRC de l'Assomption et réunit les 237 producteurs et productrices agricoles des municipalités de L'Assomption, Le Gardeur, L'Épiphanie, Saint-Sulpice et Repentigny.

# INTRODUCTION

D'entrée de jeu, l'UPA appuie la venue prochaine d'un train de banlieue dans le nord-est de la grande région montréalaise. Nous croyons en effet que les temps sont aux désengorgements de nos routes, à la lutte contre les gaz à effet de serre, à l'augmentation des services et du niveau de vie des Lanaudois et Québécois. En bref, nous soutenons que la venue du train répond à un réel besoin de notre communauté locale, régionale, voire provinciale.

Dans son ensemble, le projet présenté par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) nous paraît bien fondé. Nous nous attarderons dans ce mémoire à la localisation des gares (celles de Terrebonne et Mascouche) ainsi qu'au trajet qui sera emprunté par le train, en zone agricole ou en frange.

Nous aborderons ainsi l'aspect important de l'étalement urbain, des pressions spéculatives qui en découlent et de l'aménagement du territoire.

# LE CONTEXTE AGRICOLE DANS LEQUEL S'INSÈRE LE PROJET

À priori, il importe de décrire sommairement le milieu agricole régional et local dans lequel s'insère le projet. Cette partie de notre mémoire a pour but de démontrer que les activités agricoles, bien que fragilisées par les pressions de l'étalement urbain, occupent une place très importante tant sur le plan économique, social que territorial dans les MRC de L'Assomption et Les Moulins.

Au niveau économique, l'apport de l'agriculture est indéniable. L'agriculture lanauoise totalise 410 M\$ de recettes provenant du marché, emploie environ 4 000 personnes, et procure au-delà de 20 000 emplois indirects. L'industrie agroalimentaire métropolitaine dans son ensemble génère au moins 3,5 milliards de dollars, soit environ la moitié de la contribution économique de l'ensemble du secteur agroalimentaire québécois. Cette industrie est très importante : la transformation alimentaire est en effet le secteur manufacturier le plus important de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). En tout, ce sont au moins 145 000 emplois qui sont directement reliés à l'agriculture et à l'agroalimentaire sur le territoire de la CMM.

Selon le dernier recensement du Canada de 2006, les revenus agricoles totaux bruts, excluant les produits forestiers vendus, pour la MRC L'Assomption, étaient de 35 938 107 M\$. La valeur totale du capital agricole (valeur marchande) pour cette même MRC était de 162 131 852 M\$. Pour leur part, les revenus agricoles totaux bruts de la MRC Les Moulins étaient de 16 830 793 M\$ et la valeur totale du capital agricole de 92 024 907 M\$.

Au niveau territorial ces deux MRC représentent 13 % du territoire municipalisé de la CMM avec environ de 51 597 ha. La zone agricole lanauoise métropolitaine totalise 33 686 ha, c'est-à-dire :

- 16 % de la zone agricole de la région de Lanaudière (206 169 ha);
- 15 % de la zone agricole de la CMM (221 200 ha);
- 36 % de la zone agricole de la couronne Nord (95 000 ha).

En ce qui concerne les pertes de territoire agricole depuis 1986, plus de la moitié des terres agricoles dézonées de la région de Lanaudière se retrouvent dans ces deux MRC.

De 1975 à 2000, on estime que la zone agricole de la CMM a perdu 27 600 ha. Plus de 28 % de ces pertes territoriales résultent du dézonage massif dans nos deux MRC. Pour l'année 2003-2004 par exemple, 22 % des superficies exclues au Québec par la CPTAQ se situaient dans la région de Lanaudière. Depuis 1986, la zone agricole de la MRC Les Moulins a perdu plus de 5 500 ha, soit environ 30 % de son territoire agricole. Depuis 1986, la zone agricole de la MRC L'Assomption a perdu au delà de 2 200 ha, soit 10 % de son territoire agricole.

Avec de telles pertes, il semblerait normal que la zone agricole ne soit plus jamais convoitée. Or, la réalité démontre le contraire; la MRC L'Assomption poursuit au Tribunal d'appel la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) qui lui refusait l'an dernier l'exclusion de la majorité des 280 hectares demandés.

En 1978, la loi sur la protection du territoire agricole est venue répondre à une situation d'urgence. En effet, les meilleures terres agricoles du Québec, particulièrement celles dont on parle aujourd'hui en périphérie de Montréal, étaient menacées par l'étalement urbain et une expansion anarchique de l'urbanisation. Malheureusement, cette situation déplorable est encore bien présente aujourd'hui. La zone agricole représente un patrimoine collectif qui, par sa faible envergure (2 % seulement du territoire québécois) et la qualité de sa ressource, constitue un atout majeur pour la société. Cette ressource, rare et non renouvelable, assure à tous les québécois une sécurité alimentaire. Avoir le souci de protéger notre patrimoine, le territoire agricole québécois pour sa population d'aujourd'hui et les générations futures, est une responsabilité qui nous appartient en partie certes, mais qui appartient aussi à toutes les instances gouvernementales.

Le territoire agricole de nos deux MRC nous semble plus que jamais convoité. Les pressions spéculatives sont énormes, le haut taux de location des terres, la présence de nombreuses terres en friches font en sorte que les terres sont rares et difficilement accessibles aux producteurs agricoles. Le ratio de location est effectivement très élevé sur le territoire de la CMM en comparaison avec le reste du Québec. (Les superficies cultivées sur le territoire agricole de la CMM sont à environ 45 % louées.) D'ailleurs, le nombre des cultures sous location augmente sans cesse depuis 1996. Les terres en location sont souvent sous-exploitées par leurs propriétaires non-agriculteurs et spéculateurs qui voient souvent, à tort, l'intérêt de les louer à court terme ou de les laisser pousser en friche, dans l'espoir de les « bétonner » un jour.

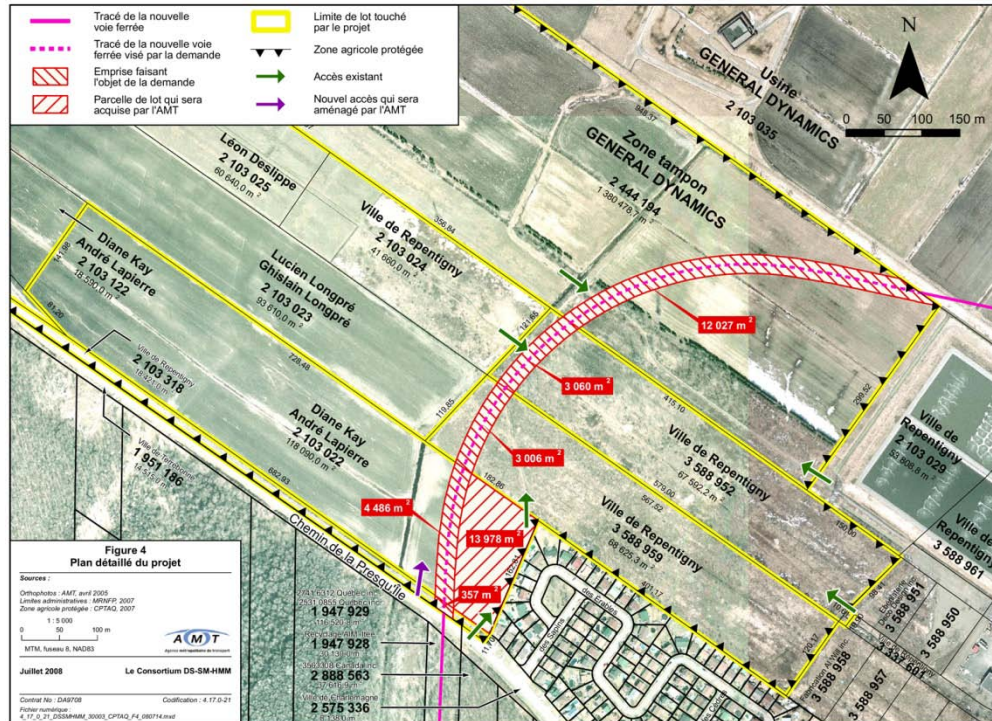
Force est de reconnaître que l'agriculture et l'agroalimentaire sont des moteurs économiques importants pour les MRC L'Assomption et Les Moulins. Ainsi, par son contexte géographique, l'agriculture du sud de la région contribue d'un apport certain à son économie et à sa diversification. Toutefois, cette combinaison gagnante est fragilisée car, au risque de nous répéter, les entreprises agricoles doivent conjuguer avec les pressions induites par la spéculation foncière et l'étalement urbain. Voilà notre réalité agricole métropolitaine : une agriculture dynamique et diversifiée, gage d'un potentiel unique de développement, tout en étant si fragile à la fois.

# LES IMPACTS DU PROJET SUR L'AGRICULTURE

## Impacts directs

En termes d'impacts négatifs et immédiats à l'agriculture, le projet soustraira quelque 36 914 m<sup>2</sup> de sol agricole de haute qualité. En effet, la boucle que fera le train à Repentigny afin de rejoindre l'autoroute 640 (voir figure 1), en plus de gruger la zone agricole, isolera un bloc de terre qui sera alors plus difficilement cultivable. Le projet créera ainsi une brèche importante dans un milieu agricole actif et pour l'instant encore homogène, dans un milieu où les besoins en terres agricoles sont très élevés. Ce sont les dernières terres à l'ouest, dans la ville de Repentigny, qui y passeront. « C'est l'histoire qui se répète » diront nos pionniers... Nos excellents sols agricoles offrant de très bons potentiels de rendement qui disparaissent au profit des exigences urbaines.

Figure 1



L'ATM a étudié différents scénarios de tracés et celui retenu est de moindre impact et le plus justifié aux points de vue économique, social, visuel, etc. D'ailleurs, si le tracé avait été au sud ou au nord de la 640, les répercussions négatives sur l'agriculture auraient été encore plus importantes. Cela dit, les impacts à l'agriculture semblent minimisés :

« Le milieu agricole ne recèle pas de grand potentiel et se morcèle de plus en plus en raison des occupations du sol qui s'y développent (usine de General Dynamics, étangs aérés de la Ville de Repentigny, prolongement du secteur industriel de Repentigny, etc.) » (*Réf. : Demande d'autorisation pour l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, ATM, Juillet 2008*)

Premièrement, le milieu agricole recèle de plein potentiel et oui, il se morcèle de plus en plus, justement puisqu'il qu'il est convoité pour différents projets autres qu'agricoles (comme le train)!

Nous sommes d'avis que les possibilités d'utilisation de ce secteur pour l'agriculture sont toujours présentes puisque les seules terres en friches dans le secteur sont celles appartenant à la Ville.

« Le tracé ferroviaire s'inscrit dans un milieu agricole en marge d'un secteur urbain en pleine expansion avec des implantations résidentielles, industrielles et d'utilités publiques récentes qui se sont effectuées sur d'anciennes terres agricoles. Les pressions sont donc très fortes sur la vocation agricole de cette partie du territoire à l'intérieur de laquelle sera réalisé le projet, et compris entre les terrains de General Dynamics au nord, la zone industrielle de la Ville de Repentigny et le secteur résidentiel de la Ville de Charlemagne le long du chemin de la Presqu'île à l'est, ainsi que le chemin de la Presqu'île au sud-ouest. La Ville de Repentigny possède trois lots dans ce secteur qui sont actuellement en friche, dont un lot qui correspond à l'emprise de la rue de la Couronne et qui permet de desservir les entreprises qui se sont implantées dans ce secteur. (...) Dans cette optique, la Ville de Repentigny a déposé à la CPTAQ en 2007 une demande d'exclusion pour tout le secteur compris entre le secteur industriel existant et le chemin de la Presqu'île. » (*Réf. : Demande d'autorisation pour l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, ATM, Juillet 2008*)

Nous reviendrons sur le choix de la localisation des gares de Mascouche et Terrebonne dans la section suivante de notre mémoire; les impacts se feront sentir si rapidement que nous aurions aussi bien pu les inclure dans les impacts directs et immédiats du projet.

Ainsi, les impacts directs peuvent se résumer ainsi :

- perte nette en superficie pour l'agriculture;
- perte de revenus agricoles pendant et après les travaux;



- complication de l'accès aux terres par les exploitants;
- modification du drainage et de l'égouttement des terres.

Évidemment, l'ATM devra compenser pour ces impacts et il va de soi qu'elle devra le faire dans le plus grand respect des producteurs et productrices agricoles directement concernés.

## Impacts indirects et futurs

Afin de démontrer l'impact de l'implantation des gares de Mascouche et Terrebonne sur l'urbanisation autour de celles-ci, nous pouvons nous référer au concept de *transit oriented development* (TOD) qui est préconisé par le promoteur du projet. Ce concept d'aménagement, relatif à la planification du transport en commun, a déjà été appliqué ailleurs au Québec et dans le monde. Il a pour but de développer des quartiers offrant tous les services au pourtour de la gare de train en favorisant ainsi un accès rapide à la gare à l'intérieur de l'agglomération. Dans son application, ce concept vise à centraliser la gare dans un noyau urbain afin que les résidents les plus éloignés n'aient que quelques minutes de marche à faire pour se rendre à la gare.

L'ATM opte pour ce type de planification pour le projet du train de l'est comme outil de développement économique.

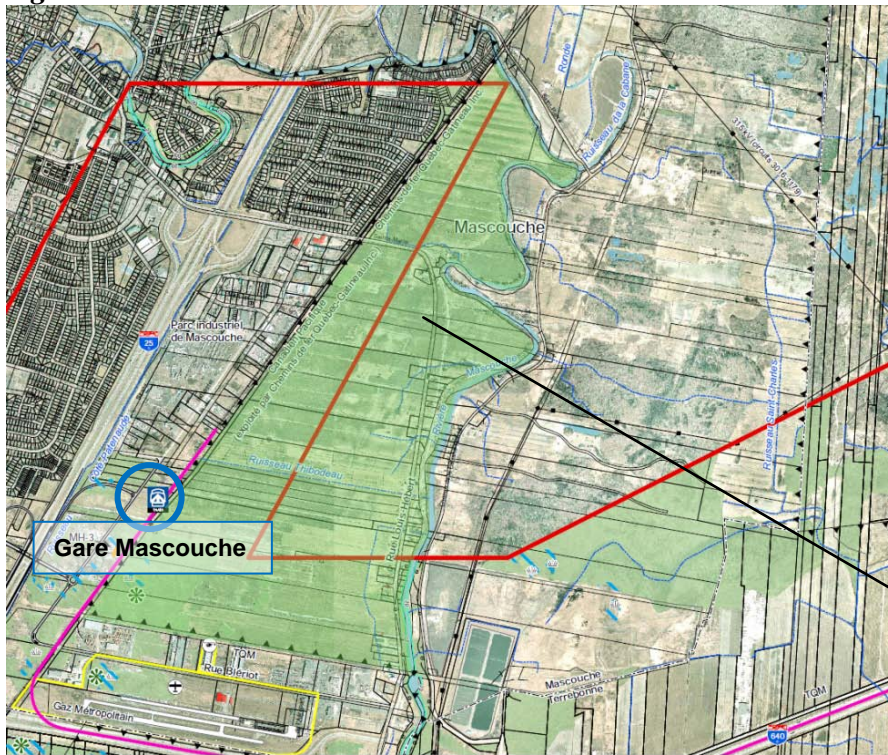
(Réf : [http://www.amt.qc.ca/grandsprojets/traindelest/docs/maj\\_18122008/DA4.pdf](http://www.amt.qc.ca/grandsprojets/traindelest/docs/maj_18122008/DA4.pdf)).

D'ailleurs, l'idée d'offrir des services de proximité autour de la gare est déjà véhiculée localement (exemple : projet de garderie).

Or, rappelons que la localisation géographique du projet, principalement des gares de Mascouche et Terrebonne, est à la limite de la zone agricole. Les impacts directs à l'agriculture pourraient sembler nuls, puisque les gares sont situées en zone blanche, mais il en est tout autrement. Une image vaut mille mots. (Voir figures 2 et 3).

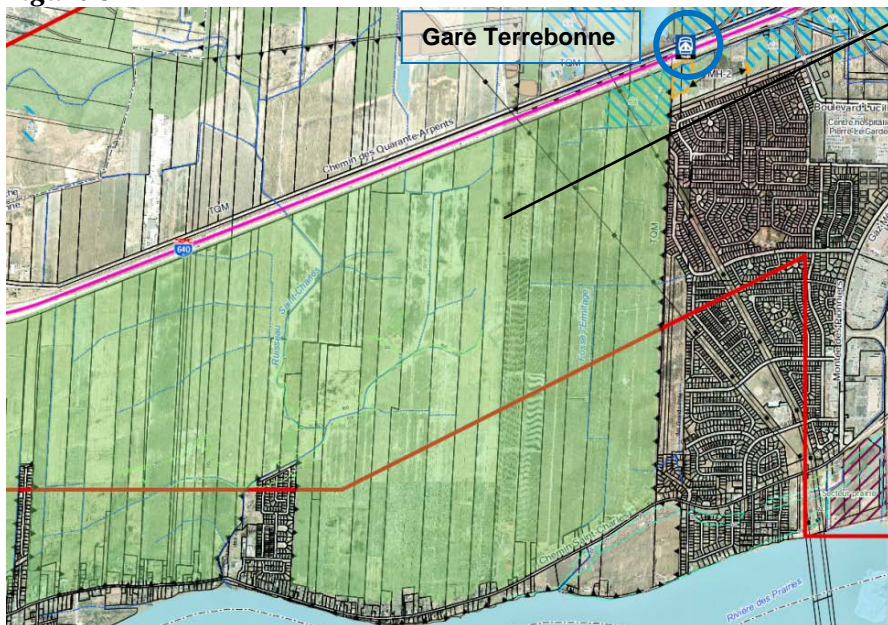
L'implantation des gares de Mascouche et Terrebonne se traduira incessamment par une hausse de la spéculation sur les terrains avoisinants la future gare, et par la suite, par un développement urbain massif de proximité, respectant ainsi le concept de TOD tel que préconisé par l'AMT. Le tout au détriment de l'agriculture, nul besoin de le répéter.

Figure 2



*Terres agricoles menacées à la limite de la zone blanche*

Figure 3



Selon les promoteurs que nous avons rencontrés avant la publication de l'étude d'impact, nous craignons en vain l'étalement urbain et les pressions spéculatives. D'après eux, comme « les portes de la gare feront dos à la zone agricole », la pression sera minime. À moins que nous ayons mal interprété ces propos, cette affirmation illustre le peu d'importance réelle accordée à la question.

De plus, nous déplorons qu'encore en 2009, des investissements collectifs si importants en transport en commun soient faits avec si peu de préoccupations quant à leurs impacts sur l'aménagement du territoire. Conséquemment, nous aurions souhaité que le promoteur documente davantage la question de l'aire d'influence des gares à la frange de la zone agricole avant d'arrêter ses choix; afin de s'assurer que la localisation des gares soit optimale et n'ajoute pas à l'étalement urbain.

Dans cette perspective, l'UPA a toutes les raisons de craindre l'implantation structurante des gares à la limite de la zone verte car cela se traduira, inéluctablement, par une pression à l'étalement urbain au détriment du territoire et des activités agricoles. Nous estimons que les pressions pour du dézonage se feront sentir sur les terres immédiatement au pourtour, mais éventuellement aussi dans la deuxième couronne de la CMM (ex. Lavaltrie, Joliette, St-Roch-de-l'Achigan, etc.). Et cessons de pointer du doigt ceux (ils se font rares) qui dénoncent l'étalement urbain. Même Environnement Canada fait campagne en ce sens :

« Si la société aspire à la viabilité des villes, elle doit être prête à consentir des efforts pour freiner l'étalement urbain. L'étalement urbain ou la prolifération des banlieues n'est pas une question prioritaire pour la plupart des Canadiens. Pourtant, c'est une question qui nous touche tous de près, car c'est l'ensemble de la société qui en assume les coûts, et n'en doutons pas, l'étalement urbain engendre des coûts. La prolifération des banlieues contribue à la détérioration des centres-villes, à la ségrégation sociale, à la hausse des taxes, à l'engorgement des routes, à la détérioration de la qualité de l'air, à la destruction des habitats et à la perte de terres agricoles. »

(Réf : <http://www.mb.ec.gc.ca/community/ecoaction/jp-pf/page.asp?lang=fr&id=AB-11177>)

Tout cela étant dit et nonobstant la localisation des gares à la limite de la zone agricole, le concept du TOD (densification des usages autour de la gare centrale) se rapproche des revendications de l'UPA Lanaudière lors de la récente Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire du Québec :

« La population de Lanaudière ayant plus que doublé au cours des 30 dernières années, l'urbanisation s'est déployée tantôt de façon planifiée, tantôt de façon anarchique. Les espaces verts sont bien souvent considérés comme des réserves d'urbanisation à plus ou moins long terme; la ville est en effet presque toujours développée au détriment des meilleurs espaces agricoles et forestiers. Dans Lanaudière, comme un peu partout au Québec, le style d'habitation privilégié est

la résidence unifamiliale. Considérant la croissance démographique dont jouit notre région, sans une meilleure densification de la zone blanche, la zone et les activités agricoles subissent une pression démesurée. [...] Il va de soi que si le développement résidentiel, commercial et industriel poursuit sa progression au détriment de la zone agricole, cela accentuera les conflits d'usage et restreindra les possibilités de pratiquer une agriculture et une foresterie durable à tout jamais, d'autant plus qu'il s'agit d'un développement anarchique. »

*(Réf: Mémoire de la Fédération de l'UPA de Lanaudière présenté à la Commission sur l'avenir de l'agriculture et de l'agroalimentaire québécois, Joliette, le 4 avril 2007)*

# CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Tous semblent unanimes, la venue du train de banlieue dans le Nord-est de Montréal est essentielle et il grand temps qu'un tel projet d'envergure voit le jour. Nous ajoutons notre voix à ceux qui le croient fermement. Après tout, la question de la lutte aux gaz à effets de serre préoccupe les producteurs et productrices agricoles. Nous considérons que l'agriculture fait partie prenante des solutions visant à lutter contre cet ennemi de la nature.

Cela dit, nous avons tenté de sensibiliser les autorités au fait que le projet de Train de l'est, principalement la localisation des gares à la limite de la zone verte, apportera des impacts irréversibles à l'agriculture. C'est l'intérêt de protéger étroitement la ressource sol de qualité, de préserver au maximum l'homogénéité du milieu agricole sud-lanaudois, et de maintenir les meilleures conditions favorables à la pratique et au développement de l'agriculture qui poussent nos deux syndicats à ne pas laisser ces questions passer sous silence.

Un signal clair de votre Commission visant à contenir l'étalement urbain et viser la densification pourrait contribuer à briser cette fâcheuse tendance à demander à la zone agricole de se sacrifier dès qu'un problème d'aménagement urbain apparaît. Cette question de l'étalement fut sous-documentée, voire négligée, lors de l'élaboration de l'étude d'impact.

L'agriculture durable et notre souveraineté alimentaire dépend de la pérennité du territoire agricole et de la volonté gouvernementale de le préserver. L'étalement urbain va à l'encontre de la politique du gouvernement sur le développement durable; il serait dommage qu'un tel projet d'envergure environnemental accentue un problème écologique d'une autre nature.