



# **MÉMOIRE DU SYNDICAT DE BASE DE L'UPA LAVAL**

**PRÉSENTÉ AU BAPE**

**DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION SUR LE**

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A-25  
ENTRE L'AUTOROUTE A-440 ET LE BOULEVARD  
HENRI-BOURASSA**

**JUIN 2005**

# **TABLE DES MATIÈRES**

<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>1. UN PEU D'HISTOIRE</b>	<b>4</b>
<b>2. L'ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A-25 SUR L'AGRICULTURE LAVALLOISE</b>	<b>5</b>
2.1 Un projet qui n'a rien de nouveau	5
2.2 La problématique des marchés pour les produits agricoles lavallois	6
2.2.1 Se rapprocher du consommateur	6
2.2.2 Se rapprocher des fournisseurs et des entreprises clientes	7
<b>3. UN MOT SUR L'ÉTALEMENT URBAIN ET SES EFFETS SUR L'AGRICULTURE</b>	<b>7</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>8</b>

## **INTRODUCTION**

Le Syndicat de base de l'UPA Laval regroupe les productrices et producteurs agricoles de l'île de Montréal, de l'île Jésus et de l'Île-Bizard. Le « membership » du syndicat est d'environ 200 membres. Une caractéristique unique à ce syndicat est d'être là où la population du Québec est la plus concentrée.

La production agricole du Syndicat de base de l'UPA Laval est notamment axée sur l'horticulture et la région de Laval est reconnue comme étant la capitale de ce type de production au Québec, toutefois, des productions maraîchères, cérésières et d'élevage font également partie de cette production.

Le Syndicat de base de l'UPA de Laval a tenu à témoigner devant la commission du BAPE de la vitalité de l'agriculture périurbaine et des enjeux prévisibles que pose, pour la réalité quotidienne de nos membres, le projet de parachèvement de l'autoroute A-25.

## 1. UN PEU D'HISTOIRE

Le syndicat de base de l'UPA Laval revendique, à juste titre, une expertise unique en matière d'agriculture périurbaine. Il est le seul syndicat de base au Québec à avoir conclu, en 1988, un protocole d'entente avec la municipalité régionale de comté (MRC) de Laval assurant ainsi la pérennité de la zone agricole permanente. Ce protocole d'entente avait, au départ, reçu l'approbation de la Confédération de l'UPA et de la Fédération régionale de l'UPA Outaouais-Laurentides; ensuite, les autorités compétentes, dont la Commission de protection du territoire agricole du Québec, ont donné leur aval à ce même protocole et émit un avis favorable aux dispositions qui y étaient inscrites; enfin, le gouvernement du Québec a décrété, par le décret de zone agricole 880 -90, la zone agricole permanente en tout respect des dispositions de ce protocole.

Depuis le 5 mai 1988, soit depuis 17 ans, la MRC de Laval a respecté intégralement sa zone agricole. Les seules modifications intervenues au zonage agricole ont concerné certains lots déstructurés ou certaines inclusions à la zone, tel qu'il était prévu au protocole d'entente. À chaque occasion, le comité consultatif agricole a été parti prenant à la discussion et ses avis ont été suivis.

À titre d'information, mentionnons que pour l'île de Montréal et l'île-Bizard, le syndicat n'a pas réussi à convaincre, voire même intéresser, les élus municipaux à signer une entente similaire. La protection du territoire agricole et des activités agricoles est donc fort différente; les demandes régulières de dézonage adressées à la Commission se règlent devant le tribunal administratif. Ce climat d'instabilité constante limite donc le développement de l'agriculture et le dynamisme des producteurs en est grandement affecté.

En 2004, la MRC de Laval a adopté un nouveau schéma d'aménagement qui reprend, en page 42, cet engagement municipal de respecter la zone agricole qui couvre près de 30 % du territoire lavallois (7 000 hectares). Un tel protocole est vu, dans de nombreuses régions du Québec, comme une réussite extraordinaire pour le monde agricole et permet d'asseoir les bases d'une relation de cohabitation harmonieuse avec le voisinage et les autres utilisateurs du sol. Le fait que ce protocole ait pu être négocié, il y a près de vingt ans, dans une grande ville en pleine urbanisation, ne laisse pas d'étonner certains observateurs. Il faut dire ici qu'il y a toujours moyen de se comprendre et de trouver les solutions afin de faire avancer en parallèle les intérêts de tous les groupes qui composent notre société.

La signature du protocole entre le Syndicat de base de l'UPA Laval et la MRC de Laval n'a cependant pas signalé la fin des relations entre les deux partenaires. Ainsi, depuis ce temps, les objectifs énoncés au protocole ont été confirmés par le Conseil régional de développement de Laval, aujourd'hui la Conférence régionale des élus de Laval, instance de consultation regroupant les partenaires socio-économiques de la région de Laval, dans un mémoire intitulé « Laval.... Une île, une ville, une région »; les orientations du protocole à l'effet de considérer l'agriculture comme un des pôles importants de l'économie et de la société lavalloise ont également été confirmées par des activités et des programmes; citons, entre autres, les sommes investies par Laval Technopole pour l'Agropôle lavallois; la corporation AGRIL avec

son programme de remembrement et de remise en culture des terres morcelées et en friche de la zone agricole crédible et permanente de la MRC de Laval; l'aide précieuse offerte par la

Table de concertation agro-alimentaire de Laval et la corporation suprarégionale Hortiparc dans la promotion et le développement de notre agriculture.

Pour les productrices et les producteurs agricoles du Syndicat de base de l'UPA Laval, cet état de fait est probablement la valeur ajoutée la plus visible et bénéfique de leur existence, car ils sentent qu'ils font partie de cette société et qu'ils contribuent, peut-être davantage que tout autre groupe, à en définir la personnalité – Laval, une ville-campagne. D'ailleurs, l'orientation contenue au nouveau schéma d'aménagement de la MRC de Laval à l'effet de densifier l'occupation du territoire correspond intégralement à l'orientation de nos membres.

Pour nous, producteurs, la vie nous apprend constamment que la qualité d'une relation patiemment établie avec les autorités municipales se doit d'être préservée. Nous ne permettrons pas que les dissensions qui font jour ailleurs sur des problématiques telles que l'étalement urbain, que nous avons connu au début des années 80, mais que nous avons réglé par des orientations communes et actualisées, dont la densification urbaine introduite au schéma d'aménagement, viennent polluer un processus d'analyse, au moment où le projet de prolongement de l'autoroute A-25 reliant Montréal à Laval est soumis en audiences publiques devant une Commission du BAPE.

## **2. L'ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A-25 SUR L'AGRICULTURE LAVALLOISE**

### **2.1 Un projet qui n'a rien de nouveau ....**

Le projet de prolongement de l'autoroute A-25 par la construction d'un pont sur la rivière Des-Prairies à la hauteur de la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec (Duvernay-Anjou) n'est pas nouveau.

Au début des années 70, diverses expropriations ont été faites et les bâtiments, situés dans le corridor visé (le long de la Montée Masson et du boulevard Lévesque), ont été déménagés ou démolis en fonction de leur valeur ou de leur solidité.

Certaines prétentions quant au fait que les meilleures terres du Québec seraient soustraites définitivement à leur vocation agricole à cause de la réalisation du projet, nous semblent peu fondées pour la simple raison que la décision finale et gouvernementale concernant ces terres a été prise il y a 17 ans. Entre temps, nous n'avons ménagé aucun effort pour développer et consolider les bonnes terres que représente le 30 % de la zone crédible et permanente de la MRC de Laval.

Ceci étant dit, il nous apparaît important de rappeler qu'une fois le prolongement de l'autoroute A-25 complété, soit dans trois ou quatre ans, ces terres pourraient, pour une bonne partie d'entre elles, être maintenues en production pendant plusieurs années, le temps nécessaire au développement de se concrétiser.

## **2.2 La problématique des marchés pour les produits agricoles lavallois**

### **2.2.1 Se rapprocher du consommateur :**

Du point de vue des producteurs agricoles de Laval, l'accès aux marchés est une problématique en évolution. Ainsi, suite à divers aléas affectant la survie et le développement de l'agriculture au Québec, il a été convenu, dans un récent congrès spécial de l'UPA provinciale sur la crise des revenus agricoles (juin 2004), de considérer le rapprochement entre les producteurs et les consommateurs comme un axe prioritaire d'accroissement des revenus des producteurs.

Nous croyons que la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute A-25 s'inscrit dans cet axe prioritaire de la stratégie de développement pour les raisons suivantes :

- Le fait de développer au fil des prochaines années les zones urbaines à proximité de la zone agricole permanente permettra d'accroître les revenus des kiosques fermiers, phénomène propre à l'agriculture périurbaine de Laval. Cette mise en marché particulière constitue souvent la différence, en fin d'année, entre un bénéfice et un déficit pour maints producteurs. Cette pratique, initiée et bonifiée avec la création de la Corporation économique de Laval (CODEL) et la création, en 1995, de Laval Technopole, est constamment analysée au sein de l'Agropôle de Laval Technopole en complicité avec la Table de concertation agro-alimentaire de Laval et Hortiparc. C'est une opportunité et un moyen privilégié pour nos producteurs de tirer le plein avantage de la situation.
- La densification urbaine, en harmonie avec les différentes affectations de notre MRC-Ville qui vont faire suite à la réalisation du projet, permettra d'accroître le phénomène d'autocueillette dans les champs ce qui en soi est une autre manifestation tangible de rapprochement avec les consommateurs. La pratique de l'autocueillette, qui avait été délaissée au cours des dernières années, est maintenant de plus en plus répandue et contribue positivement à l'équilibre financier des producteurs.

## **2.2.2 Se rapprocher des fournisseurs et des entreprises clientes :**

L'autre volet de notre activité qui risque d'être positivement affecté par la réalisation du projet de prolongation de l'autoroute A-25 est le rapprochement effectif de nos clients et de nos fournisseurs.

En l'absence d'un lien routier direct, les fournisseurs de machineries, d'équipements et d'engrais qui sont généralement concentrés en Montérégie doivent, pour servir les producteurs lavallois majoritairement concentrés dans l'Est, effectuer des détours par le réseau routier situé plus à l'ouest pour ensuite revenir vers l'est. Ces détours augmentent le coût de plusieurs intrants et font perdre beaucoup de temps.

En sens inverse, la production agricole de Laval perd du temps et de la valeur pour se rendre aux entrepôts des grossistes, généralement situés sur la Rive Sud. Ainsi, la réalisation d'un lien routier direct permettrait à la production agricole de Laval d'être vendue à de meilleurs prix et d'être exportée plus facilement, puisque, dans ce type de production, le temps est un facteur critique de qualité. Si les entreprises manufacturières sont aux prises avec des obligations de livrer « en temps requis », nos produits, surtout les produits maraîchers, font aussi face à ce type de contrainte et de façon encore plus évidente, puisque leur durée de vie est limitée; chaque heure épargnée par les camions de livraison, lesquels n'auraient plus à faire de détours ou emprunter l'autoroute métropolitaine, déjà totalement congestionnée, pour traverser l'île de Montréal, serait un gain économique important pour les producteurs lavallois. Quant aux productions céréalières, l'impact positif serait dû non pas à un gain de valeur du fait de la proximité des marchés d'exportation, mais à une baisse du coût du transport vers les entreprises clientes situées dans la région maskoutaine.

## **3. UN MOT SUR L'ÉTALEMENT URBAIN ET SES EFFETS SUR L'AGRICULTURE**

Selon la compréhension que nous avons des hommes et des choses, il ne nous est pas apparu évident que l'absence de lien routier direct dans l'est de la grande région de Montréal a permis de freiner l'étalement urbain. Le phénomène d'urbanisation devrait logiquement se réaliser en tache d'huile, de façon continue, tout en permettant aux quartiers déjà urbanisés de se redévelopper en se concentrant sur de nouvelles clientèles et de nouvelles vocations. Or, depuis trente ans, on constate plutôt que le développement urbain « passe par-dessus l'est de Laval » et se concentre dans la couronne nord, qui est le secteur qui a le plus fort taux de croissance de toute la région métropolitaine. On a souvent entendu dire qu'il y a plus de pont entre Laval et la Rive-Nord qu'entre Laval et Montréal, ce qui est assez étonnant en soi, mais

cela explique aussi pourquoi le développement a eu tendance à éviter l'est de Laval pour se faire en « saute-mouton ». Nous pensons que cette situation créera des pressions sur le

maintien d'une zone agricole importante dans ces territoires. À l'inverse, pour le territoire de Laval, où la mise en valeur de l'agriculture a permis sa régénérescence et où elle est considérée comme un des axes de développement des plus dynamiques (Rapport financier de Laval Technopole), l'obtention de tels résultats n'est pas le fruit du hasard, mais bien de l'addition d'actions soutenues.

En conséquence, nous nous permettons de suggérer à la Commission de recommander que le gouvernement du Québec oblige, dans ce qu'il faudrait probablement appeler des « normes minimales d'occupation du territoire », une densification urbaine dans les territoires périurbains. L'inclusion d'une telle orientation dans le nouveau schéma d'aménagement de la MRC Laval constitue une avancée intéressante que soutient le Syndicat de base de l'UPA Laval. Cette orientation sera également suggérée lors de la consultation sur le schéma d'aménagement de la CMM qui aura lieu prochainement.

## **CONCLUSION**

Le syndicat de base de l'UPA Laval croit que le projet porteur de prolongement de l'autoroute A-25 par la construction d'un pont reliant Montréal et Laval est positif et que sa réalisation apportera des bienfaits à l'agriculture lavalloise. Cependant, nous soumettons à la Commission les recommandations suivantes pour assurer une transition acceptable à tous.

### **RECOMMANDATION N° 1**

La Commission devrait suggérer que des mesures de mitigation soient adoptées en marge du projet afin de conserver la productivité des sols actuellement cultivés hors de la zone agricole (notamment lors de ventes de parcelles), et ce, aussi longtemps qu'il sera possible de cultiver ces terres, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'elles soient graduellement requises à des fins de développement et telles qu'il avait été entendu avec le promoteur et la Ville en 1988.

### **RECOMMANDATION N° 2**

Les travaux de construction du tronçon routier situé sur le territoire de Laval, au nord du pont, devront respecter le besoin de drainage de surface, afin de maintenir en production le plus



longtemps possible les sols cultivés, hors de la zone agricole, et qui se situent à proximité immédiate de la zone des travaux.

### RECOMMANDATION N° 3

Par cette dernière recommandation, le syndicat de base de l'UPA Laval pousse plus loin la réflexion sur l'étalement urbain parce que « ... l'étalement urbain est encore la forme la plus commune de croissance urbaine et elle est cette incapacité de générer en leurs vieux centres urbains une régénérescence des fonctions économiques selon des critères modernes. Cette forme de croissance se caractérise en un tissu urbain étendu sur une grande surface en couche fine, c'est-à-dire avec une densité relativement faible. Elle serait celle qui permet le mieux aux citoyens de vivre selon les critères qui se rapprochent le plus du milieu de vie optimale que recherche toute personne. Ce mode de développement a été rendu possible par l'intervention de nouvelles technologies, dont l'automobile. Toutefois, il consomme beaucoup d'espace et les coûts associés à la desserte des lots deviennent de plus en plus prohibitifs. Les critiques contre l'étalement urbain viennent aussi des autorités des villes centrales qui veulent faire partager par les municipalités périphériques les coûts de certaines fonctions jouées par les villes centrales et elles sont en relation directe avec la limite administrative... »<sup>1</sup>

Comment peut-on limiter les effets déstabilisants de l'étalement urbain sur la protection du territoire et des activités agricoles? Depuis les écrits en 1992 de Claude Langlois, une nouvelle réalité a vu le jour : on a « OSÉ la Métropole ». L'aménagement du territoire est donc devenu un axe de développement prioritaire, sous la responsabilité de la Communauté métropolitaine de Montréal, permettant ainsi une approche différente, équilibrée et capable de faire face à la mondialisation.

En conséquence et afin de rassurer le monde agricole, la Commission doit, elle aussi, inviter le gouvernement et les administrations municipales à :

- Rendre obligatoire des normes de densification urbaine sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal afin d'économiser et de donner aux terres nourricières et rares de notre grande région, leur importance pour les générations futures;
- Trouver rapidement, avec la fin du pacte fiscal en 2005, un mode d'évaluation et de taxation des entreprises agricoles adapté à notre réalité;
- Voir à ce que les règlements d'urbanisme des différentes villes, villages et agglomérations soient conséquents avec les différentes affectations du territoire, le monde agricole est trop souvent victime d'une intolérance exagérée...;
- Contrer les effets paralysants de la spéculation foncière en zone agricole permanente et ce :

---

<sup>1</sup> « L'étalement urbain, un phénomène qui s'accroît rapidement et qui a des conséquences négatives sur l'environnement, les infrastructures, les services sociaux, les services de santé, les services de police et de sécurité, les services de transport, les services de soins de santé, les services de justice, les services de culture, les services de loisirs, les services de jeunesse, les services de personnes âgées, les services de personnes handicapées, les services de personnes à faible revenu, les services de personnes à risque de violence, les services de personnes à risque de suicide, les services de personnes à risque de toxicomanie, les services de personnes à risque de dépendance, les services de personnes à risque de criminalité, les services de personnes à risque de violence familiale, les services de personnes à risque de violence sexuelle, les services de personnes à risque de violence conjugale, les services de personnes à risque de violence intergénérationnelle, les services de personnes à risque de violence communautaire, les services de personnes à risque de violence collective, les services de personnes à risque de violence internationale, les services de personnes à risque de violence transnationale, les services de personnes à risque de violence globale... » (Langlois, 1992)

- afin que les activités agricoles puissent être faites selon les critères et les exigences d'une agriculture durable et moderne;
- afin de trouver le moyen de cultiver les terres en friche, les terres morcelées et les terres inaccessibles (refus du propriétaire) de la zone agricole permanente;
  
- afin d'offrir à nos filles et fils, formés ou non formés, la chance de réaliser leurs rêves;
- afin de contribuer, de façon bien simple et peu coûteuse pour la société, à l'amélioration et à la conservation du paysage;
- afin d'assurer une logique économique à ces femmes et à ces hommes qui ont relevé ce grand défi d'être un entrepreneur agricole.

Nous espérons que les éclaircissements fournis dans ce mémoire aient pu faire comprendre aux membres de la Commission du BAPE qu'à Laval, en matière d'agriculture, le passé est garant de l'avenir et que le partenariat établi, entre les producteurs agricoles et les autorités municipales, est dynamique. Comme tout bon producteur agricole le sait, il faut semer pour récolter tout en récitant les vertus de la patience. C'est ce que nous avons fait, année après année, sur notre territoire et la vitalité de nos producteurs est un fort témoignage des bénéfices d'une telle approche. Nous souhaitons que cette façon de faire soit adoptée partout, en bonne intelligence.

## COORDONNÉES



**3380, boulevard Ste-Rose  
Laval (Québec) H7P 4K8  
Téléphone : (450) 622-2866  
Télécopieur : (450) 622-0161**