

**Le Projet de prolongement de l'autoroute 25
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa**

**Mémoire
présenté
lors de la séance des audiences publiques
du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**

**par
Normand Legault
juin 2005**

Importance de la production maraîchère

Au Québec, la superficie de la production maraîchère est de 22 400 hectares. Selon les données statistiques du secteur maraîcher pour l'année 2003, il y a 1 918 entreprises en production de légumes frais. Selon le profil sectoriel de l'industrie bio-alimentaire au Québec, les recettes monétaires pour les ventes à la ferme des légumes et petits fruits rapportent 210 millions de dollars pour l'année 2003. Par ailleurs, les exportations de légumes frais se chiffrent à 73 millions de dollars.

Bien que l'on puisse retrouver des entreprises agricoles sur l'ensemble du territoire du Québec, la concentration des entreprises maraîchères se retrouve principalement dans un rayon de 70 kilomètres de Montréal (Rapport annuel 2003-2004, Commission de protection du territoire agricole du Québec, p.56)

La nature des sols étant propice à la production maraîchère dans la région périphérique de Montréal, la proximité des consommateurs de la région métropolitaine de Montréal ainsi que la courte distance de la frontière américaine ont favorisé cette concentration. De plus, les produits récoltés en proportion de 40 % en valeur monétaire sont exportés vers les marchés nord-américains.

La production maraîchère occupe donc une place importante dans l'agriculture périphérique de Montréal. Puisque les retombées économiques de ce secteur sont en croissance continue, il est impensable de permettre de changer la fonction de la culture des sols à d'autres fins que celles de l'agriculture.

Ainsi, la porte-parole de Statistique Canada précise l'importance de conserver les meilleures terres agricoles : « Historiquement, les gens se sont installés là où les terres agricoles étaient les plus belles et c'est là où l'étalement urbain est le plus intense aujourd'hui ». L'auteure ajoute que cela aurait même un effet pervers pour l'environnement : « sur des terres de moins bonne qualité, on a plus recours aux engrais et aux pesticides chimiques pour obtenir les mêmes rendements » (*La Presse*, édition du mardi 1er février 2005).

À Laval, lors de la consultation publique sur le *Plan de développement durable du Québec*, la Fédération des producteurs maraîchers du Québec affiliée à l'Union des producteurs agricole déclarait dans son mémoire: « **Depuis toujours, l'urbanisation est l'impact négatif le plus important sur la pérennité pour le développement de la culture maraîchère.** »

L'occupation du territoire agricole de la CMM

Au cours des trente dernières années, l'aire urbanisée totale de la région de Montréal a plus que doublée, passant de 53 850 hectares en 1971 à 109 020 hectares pour l'année 1997 (*Vision stratégique*, Tome 1, CMM, décembre 2002, p.161). Pendant la même période, la densité de l'aire urbanisée chute significativement. La densité de population calculée sur le territoire résidentiel passe de 10 027 à 5 471 personnes au km² (*Vision stratégique*, Tome 1, CMM, décembre 2002, p. 162).

Cette situation a entraîné la perte de 26 327 hectares sur le territoire agricole pour la période de 1981 à 1991 (*Vision stratégique*, Tome 1, CMM, décembre 2002, p. 161).

Le parachèvement du Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa ne pourra que continuer à favoriser, et ce, sans précédent, l'étalement urbain. Ce parachèvement mettra une pression accrue sur les demandes d'usage non agricole sur le territoire de la CMM et en bordure nord de celle-ci, entre autres, dans la MRC de Montcalm.

Sur le territoire des communautés métropolitaines de Montréal, dans l'agglomération et son pourtour, lequel est constitué de municipalités adjacentes dotées d'une zone agricole, les pressions relatives à l'étalement de l'urbanisation sont déjà très fortes (Rapport annuel 2003-2004, Commission de protection du territoire agricole du Québec, p. 56).

Portrait maraîcher lavallois

Selon les données économiques de l'année 2003 du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), les revenus de la production maraîchère de légumes et de fruits représentent 50 % des recettes totales de l'agriculture lavalloise et la production ornementale, 46 % des recettes totales de l'agriculture lavalloise. Comme nous pouvons le constater, la culture des légumes occupe une grande superficie du territoire agricole et elle est la principale composante des revenus pour les entreprises agricoles.

Il faut rappeler que la superficie totale de Ville de Laval est de 24 540 hectares. Lors du décret adopté en novembre 1978 par le Gouvernement du Québec, la *Loi sur la protection du territoire agricole* déterminait que la superficie en culture était de 11 500 hectares, soit 47 % du territoire lavallois. Cependant, selon le *Second Projet de schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval*, en juillet 2004, il ne reste que 6 967 hectares répertoriés dans la zone agricole, soit 28,4 % du territoire de Ville de Laval.

En mars 1988, afin de permettre la réalisation du Schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval, une exclusion de 4 533 hectares de terres agricoles en production a été négociée. Un protocole d'entente entre Ville de Laval, la MRC Laval et le Syndicat de l'UPA de Laval a été conclu pour éviter les contestations continues des promoteurs auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec. Ces demandes visaient des lotissements pour la construction de projets résidentiels en zone agricole, et ce, malgré l'application du décret qui avait été promulgué en 1978, *La Loi sur la protection du territoire agricole*, par le Gouvernement du Québec.

Ainsi, 4 533 hectares de la zone agricole ont été soustraits de la superficie à l'origine du décret de novembre 1978. Il appert donc que 39,4 % du territoire initial de la zone agricole permanente a perdu l'affectation agricole.

Les terres lavalloises, recouvertes autrefois par l'ancienne mer de Champlain, sont très fertiles et comptent parmi les terres les plus productives au Québec. Deux rivières bordent l'île Jésus, la rivière des Mille-îles et la rivière des Prairies, et contribuent à tempérer le climat, permettant ainsi une saison longue de production ayant une période sans gel variant de 140 à 155 jours.

Les sols de formation pédologique sont dans une proportion de 90 % de texture propice à la production maraîchère. En effet, ces terres, naturellement très fertiles, se réchauffent rapidement au printemps et permettent ainsi des récoltes les plus hâtives de la région métropolitaine de Montréal.

**Tableau explicatif
de la zone agricole de Laval**

Tableau d'occupation du territoire et espaces vacants : superficie en hectares

Affectation	Superficie	Superficie construite	Superficie vacante	Pourcentage d'occupation
agricole	7 400			86 %
commerciale	1 190	860	330	72 %
industrielle	2 290	1 140	1 150	50 %
institutionnelle		890		
espaces verts		930		
résidentielle	11 610	7 590	4 020	65 %
total	22 490	11 410	5 500	

Source : Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la région
métropolitaine de Montréal, 2001

On peut constater que le pourcentage d'occupation de la zone agricole est de 86%, soit le taux d'occupation le plus élevé de tous les secteurs à vocation économique.

Demande d'usages non agricoles sur le territoire de Laval

À la lecture du document *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* (PSMAD), de mars 2005, on découvre une proposition d'inclure des activités non agricoles totalisant 290 hectares dans la zone agricole permanente de Laval.

Entre autres, nous pouvons facilement observer sur la fiche identifiée La-65005-01 que la superficie totale, soit 83,91 hectares, est encore à ce jour cultivée intégralement. Seulement quatre années après la construction de la route 335, le prolongement de l'autoroute 19 vers le nord, une demande a été faite d'exclure de la zone agricole dynamique du secteur Auteuil une terre de 83,91 hectares présentement en culture.

Dynamisme du secteur agricole

Entre 1971 et 1996, on a pu observer une diminution de la superficie totale des terres agricoles sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. En effet, au cours de cette période, la surface agricole a connu une perte de près 7 000 hectares. Selon la *Vision stratégique* de la Communauté métropolitaine de Montréal, de décembre 2002, **la superficie en culture a, quant à elle, connu une augmentation de l'ordre de 6 250 hectares.**

Les terres cultivables représentent moins de 2 % du territoire québécois. Elles sont fragiles et non renouvelables. S'il est fréquent de voir un champ de brocoli et de laitue se transformer en mégacentre commercial ou encore en projet domiciliaire, on n'a jamais vu l'inverse se produire.

Des pertes de superficie attribuables à l'emprise de l'infrastructure sont de 45,99 hectares en zone agricole permanente du territoire de Laval (information donnée à la question 11 soumise au promoteur lors des soirées de consultation publique, mai 2005). Ces pertes sont importantes puisque ces superficies en culture le sont depuis fort longtemps. Considérant le dynamisme du secteur agricole, il faut compenser ces pertes de superficie dans le cadre du Plan de développement durable.

Une superficie d'environ 700 hectares va subir une perte de ses activités agricoles dans une très courte période. Ces superficies visées ont toujours été en culture depuis plusieurs décennies. Ces pertes de superficies agricoles ne peuvent donc être considérées comme étant négligeables, car elles entraîneront une compétition accrue des terres en location. Les pertes de superficie de 700 hectares peuvent affecter la pérennité de certaines entreprises agricoles.

Remise en culture des terres en friche

Aucune étude pour recenser la superficie des terres agricoles non productives sur le territoire de la CMM n'a été réalisée jusqu'à ce jour. Pourtant, dans ses représentations lors de la préparation du Projet de loi sur le zonage agricole, dite Loi 90, votée en 1978, l'Union des producteurs agricoles défend la protection du territoire agricole, l'amélioration des sols et, encore plus, la remise en valeur des terres en friche.

On peut donc s'interroger aujourd'hui sur l'absence d'informations et même de statistiques en regard du développement de l'agriculture puisque, par ailleurs, l'affectation agricole occupe plus de la moitié du territoire de la CMM.

Valorisation des terres décapées en zone agricole

Le surplus d'excavation des terrains publics gouvernementaux fédéraux, provinciaux ou municipaux doit servir à la remise en état des terres décapées en zone agricole. Le sol végétal, propriété de l'État, appartient à l'ensemble des Québécois. Toutefois, l'entrepreneur des chantiers gouvernementaux ne devient pas automatiquement propriétaire de ce sol végétal ; il ne peut donc pas en disposer comme bon lui semble, et il ne peut, encore moins, le vendre.

Recommandation

Pour toutes les superficies cultivées présentement et soustraites dans le tracé du Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, **le sol végétal provenant de secteur à vocation agricole doit être destiné à la remise en culture des terres décapées en zone agricole.**

Impacts négatifs sur l'agriculture du prolongement de l'autoroute 25

La construction du **Pont de l'autoroute 25** est incohérente avec la vision et les objectifs du Plan de transport de Montréal, de mars 2005 :

- réduction de la dépendance à l'automobile;
- usage accru du transport en commun;
- usage accru des transports actifs.

Le Docteur Philippe Rochette, agrométéorologue chez Agriculture et Agroalimentaire Canada, affirme que « d'ici la fin du siècle, la température moyenne journalière au Québec augmentera de 1 à 4⁰ C l'été et de 2 à 6⁰ C l'hiver ». La cause du réchauffement de notre planète est attribuable essentiellement au phénomène de l'« effet de serre ». Le CO₂ généré, entre autres, par l'industrie et le transport, représente, au Canada, près de 80% des gaz responsables de cet « effet de serre ».

Par conséquent, l'impact du réchauffement climatique comporte plusieurs inconvénients :

1. Une des craintes concerne les ennemis des cultures. En effet, une élévation des températures risque de favoriser l'introduction chez nous de nouvelles espèces d'insectes nuisibles.
2. La diminution du couvert de neige compromettra la survie hivernale des luzernières au point où il deviendra très difficile de cultiver ce type de fourrage dans le sud-ouest du Québec.
3. La variabilité interannuelle du climat devrait prendre de l'ampleur. Cela signifie qu'on connaîtra des étés chauds suivis d'été frais et ce phénomène sera identique en ce qui a trait aux précipitations.
4. Une augmentation de la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes, comme la grêle et les tornades, devrait être observée.

À cet égard, le Docteur Rochette, agrométéorologue chez Agriculture et Agroalimentaire Canada, affirme que « Kyoto est un début de solution, il ne fait que reporter de 20 ans, la date où la concentration de CO₂ dans l'atmosphère sera le double de ce qu'elle est aujourd'hui ». Il faut rappeler que le protocole de Kyoto exige une réduction de 55% des émissions de gaz à « effet de serre » à l'échelle mondiale (*La Terre de chez nous*, Cahier spécial « Il fait toujours beau au Québec », janvier 2005 , dans l'article « Réchauffement climatique : Impact positif pour l'agriculture québécoise »).

Un groupe de travail international propose comme objectif mondial de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre à un niveau qui limiterait la hausse des températures à 2 degrés Celsius : « Il est probable, par exemple, qu'au-delà d'une telle hausse, il y aura des pertes agricoles substantielles » (*La Presse*, le 26 janvier 2005, Montréal, dans l'article « Climat : le point de non-retour approche »).

Par l'ajout d'un nouveau pont, les émissions de gaz à effet de serre (GES) n'iront pas en diminuant. De plus, l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto, en vigueur depuis le mercredi 16 février 2005, ne pourra se réaliser que dans un avenir encore plus lointain.

Une des éléments de la vision stratégique du document *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* (PSMAD), de mars 2005, stipule qu'il faudra favoriser l'accroissement de l'utilisation de modes de transport collectifs et de modes alternatifs à l'automobile. Ceci aura pour conséquence de réduire l'émission des gaz à effet de serre : le schéma métropolitain entend ainsi participer à l'application du protocole de Kyoto.

Ville de Laval appuie le Protocole de Kyoto et elle s'engage à respecter les objectifs canadiens de réduction d'émissions de GES, soit 6 % en deçà des émissions de 1990 pour les années 2008-2012.

Toujours dans un esprit de développement durable, **l'équité sociale entre les générations** peut être difficilement compatible avec l'addition de véhicules moteurs sur les routes.

En effet, selon le sondage Léger-Transport 2000 réalisé en novembre 2004, il faut rappeler que « les solutions préconisées par la population pour améliorer la situation du transport privilégient les modes de transport collectif dans une proportion de 75 % de répondants... Les répondants de la Rive-Nord sont favorables à une amélioration prioritaire du train de banlieue pour faciliter l'accès au centre-ville de Montréal dans une proportion de 38 % ».

Comment le ministère des Transports du Québec justifie-t-il la réduction de la moitié du temps d'attente pour l'heure de pointe du soir, soit 5 millions d'heures de perdues dans la congestion routière quotidienne ? Comment le Ministère peut-il avancer de tels propos quand il n'y a maintenant aucune voie additionnelle à celle existante pour la fluidité des véhicules automobiles en direction nord, soit vers le pont Lepage ?

Présentement, la circulation locale est grandement affectée lors de l'heure de pointe du soir, à savoir :

- la route 125 direction nord, montée Masson en direction du pont Terrebonne;
- la montée Saint- François vers le nord et le boulevard Sainte-Marie en direction du pont Lepage, autoroute 25.

Quel sera l'impact sur la circulation locale des routes décrites précédemment à l'heure de pointe du soir dans une perspective de 10 années après l'ouverture du prolongement de l'autoroute 25? À cette question, le promoteur a apporté la précision qu'aucun élargissement de l'autoroute 25 en direction nord entre Laval et l'île Saint-Jean n'est prévu dans un échéancier futur.

Par ailleurs, aucune information n'est transmise dans les documents du promoteur, le ministère des Transports, concernant l'heure de pointe du soir. De même, aucun résultat n'est transmis sur l'évaluation du débordement sur les routes rurales Montée Saint-François et boulevard Sainte-Marie ainsi que la Montée Masson et la route 125.

Dans le document *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* (PSMAD), de mars 2005, l'aménagement du territoire doit s'inscrire dans les principes du développement durable. D'ailleurs, la Communauté métropolitaine de Montréal adhère à ces principes de développement durable.

Toutefois, le prolongement de l'autoroute 25 nord se fera-t-il en intégrant les éléments du développement durable, tel que défini, en 1987, par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, la Commission Brundtland, dans son rapport *Notre avenir à tous* ? Correspondra-t-il à ce que la Commission nomme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs »?

Les trois éléments du **développement durable** déterminés dans le rapport de la Commission Brundtland sont les suivants :

- **la durabilité écologique ;**
- **le développement économique ;**
- **l'équité sociale entre les populations et entre les générations.**

Le prolongement de l'autoroute 25 nord va-t-il stimuler le développement des parcs industriels de la MRC de Montcalm en bordure nord de la CMM ? Permettrons-nous d'accroître le phénomène de « saute-mouton » en prolongeant l'autoroute 25 nord et d'aller, de cette façon, à l'encontre d'un développement urbain consolidé, densifié et dynamique ?

Il faudra ici rappeler que l'une des recommandations de l'Ordre des ingénieurs du Québec lors de la consultation publique sur le *Plan de développement durable du Québec* était de favoriser le transport collectif. En effet, le transport en commun réduit plusieurs effets néfastes associés aux déplacements urbains et améliore la qualité de vie sur le territoire.

Les déplacements en transport en commun permettent ainsi de diminuer la pollution (quatre fois moins), les accidents (12 fois moins), la consommation d'énergie (cinq fois moins) et l'espace utilisé sur le réseau routier (20 fois moins). Ces informations proviennent du document **Les Cahiers Scientifiques du Transport** par *Yves Bussière et Luc-Normand Tellier*, extraites de l'article « *Le couple mobilité-immobilité au cœur de l'étalement urbain : le cas montréalais* ».

Recommandation

Les éléments suivants devraient être mis en place avant même le prolongement de l'autoroute 25 :

- . instaurer un train de banlieue qui pourrait relier le métro de Laval aux municipalités de Terrebonne et de Mascouche;
- . organiser le transport collectif en fonction de la venue du métro de Laval.

Conclusion

Comme on l'a vu, la production maraîchère occupe une place prépondérante dans l'agriculture périphérique de Montréal. Puisque l'urbanisation met en péril la pérennité du développement de la culture maraîchère, il faut s'inquiéter de la pression accrue sur les demandes d'usage non agricole sur le territoire nord de la CMM et en bordure nord de celle-ci.

Dans la réalisation des objectifs du développement durable, une compensation pour la perte des superficies en zone agricole permanente équivalente en superficie cultivable doit être apportée. Remettre en culture des terres décapées situées dans la zone agricole dynamique constitue, pour les générations futures, un des éléments du développement durable assurant la continuité dans la pratique de l'agriculture.

Par ailleurs, dans le secteur ouest de l'autoroute 25, pour la période de pointe du soir, des études additionnelles devraient être complétées afin de connaître les effets à long terme de l'augmentation de l'achalandage dans la circulation de débordement sur les routes rurales.

En dernière instance, il demeure donc crucial de s'attarder à la pression exercée sur les terres cultivées par le projet du **Pont de l'autoroute 25**. Dans la réalisation des objectifs du développement durable, la conservation du patrimoine agricole tout autant que la conservation du patrimoine naturel demeurent d'une importance capitale.