

***MÉMOIRE DES FÉDÉRATIONS DE L'UPA
LANAUDIÈRE ET OUTAOUAIS-LAURENTIDES***

***PRÉSENTÉ AUPRÈS DU BAPE
DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE SUR LE
PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25
ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA***

9 JUIN 2005

TABLE DES MATIÈRES

UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES	2
Introduction	3
1. Portrait du dynamisme agricole de la CMM	4
2. Le contexte agricole dans la couronne Nord et la MRC de Laval	5
2.1 La spéculation foncière	5
2.2 Étalement urbain : source de financement de municipalités	6
3. Une zone agricole amputée (historique des demandes d'exclusion répétées par territoire)	7
Depuis 2001.....	7
3.1 Le territoire de la Fédération de l'UPA Lanaudière	8
3.2 Le territoire de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides.....	8
4. Retour sur le projet de prolongement de l'autoroute 25.....	9
5. Conséquences du projet sur le territoire agricole de la couronne Nord de la CMM et de la MRC Laval	10
6. Paradoxe : développement durable versus autoroute.....	10
Conclusion	11
Annexe I	12
Annexe II	13
Annexe III	14
Annexe VI.....	15

UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES

En créant l'Union catholique des cultivateurs en 1924, devenue en 1972 l'Union des producteurs agricoles (UPA), les agriculteurs et les agricultrices du Québec ont résolument opté pour l'action collective en agriculture, et cet engagement ne s'est jamais démenti. Ils se sont donnés ainsi un syndicalisme agricole vigoureux, c'est-à-dire un mouvement autonome voué à la défense de leurs intérêts et à la promotion de l'agriculture.

Au fil de son histoire, l'UPA a travaillé avec acharnement à de nombreuses réalisations : le crédit agricole, le développement de la presse québécoise (avec son journal *La Terre de chez nous*), le coopératisme agricole, l'électrification rurale, le développement éducatif des campagnes, la mise en marché collective, la reconnaissance de la profession agricole, l'implantation de l'agriculture durable, etc.

Aujourd'hui, l'UPA regroupe 16 fédérations régionales et 25 groupes spécialisés. Elle compte sur l'engagement direct de plus de 3 000 producteurs et productrices agricoles à titre d'administrateurs.

La Fédération de l'UPA de Lanaudière est l'une des 16 fédérations régionales regroupées au sein de la Confédération de l'UPA. Elle représente aujourd'hui 2 490 producteurs et productrices agricoles et regroupe 8 syndicats de base, 13 syndicats spécialisés et 3 syndicats de service. Elle épouse intégralement le territoire de la région administrative de Lanaudière à l'exception d'une municipalité (Saint-Didace).

Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Fédération de l'UPA de Lanaudière représente les producteurs agricoles des MRC des Moulins et l'Assomption, soit un total de 284 entreprises représentées par 390 membres.

Pour sa part, la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides est composée de 16 syndicats de base ainsi que de 18 syndicats spécialisés. Son territoire est vaste; il couvre l'Outaouais, les Hautes et Basses Laurentides ainsi que Laval et l'Île de Montréal, soit 16 MRC et une partie de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides représente les producteurs agricoles des territoires des MRC de Deux-Montagnes, de Thérèse-de-Blainville, de Mirabel, de Laval et de l'Île de Montréal, soit au total 936 entreprises agricoles représentées par 1 339 membres.

Introduction

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 à Laval interpelle grandement les Fédérations de l'UPA Lanaudière et d'Outaouais-Laurentides. C'est pourquoi elles désirent prendre part aux travaux de la Commission du BAPE en lui déposant le présent mémoire.

Précisons que nous n'avons pas la prétention de critiquer le projet d'un point de vue technique, nous laissons cela aux professionnels en la matière. Toutefois, nous vous présenterons le contexte dans lequel les entreprises agricoles doivent conjuguer pour réussir à se développer, et pour certaines, à se maintenir.

Certains croient que le projet de prolongement de l'autoroute 25 n'est qu'une problématique de gestion de transport. Nous sommes plutôt d'avis qu'il s'agit d'un choix de société. Doit-on poursuivre la tendance à l'étalement urbain au détriment de nos meilleures terres agricoles? Nous considérons que le projet doit être évalué globalement afin de bien cerner l'impact qu'il aura sur le développement urbain, non seulement dans l'est de la Ville de Laval, mais aussi sur les territoires des Laurentides et de Lanaudière.

L'UPA est appelée régulièrement à faire des représentations auprès de différents intervenants afin de s'opposer aux nombreuses requêtes d'exclusion des villes et des MRC. L'implantation du projet viendra décupler l'arrivée de familles en recherche d'une certaine qualité de vie à moindre coût sur la couronne Nord où les municipalités seront heureuses de les accueillir au détriment de la zone et de la production agricole¹.

Finalement, nous reviendrons sur les propos du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à l'effet que le projet cadre avec sa politique de développement durable.

¹ Voir les cartes en annexe I et II.

1. Portrait du dynamisme agricole de la CMM

À priori, il est important de tracer le portrait agricole de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et de la MRC Laval dans un contexte plus large à savoir celui de la CMM. En effet, les zones agricoles de la couronne Nord et de la MRC Laval sont à l'image de celles de la grande région métropolitaine; elles bénéficient des mêmes attributs, avantages et inconvénients.

La zone agricole de la CMM profite des conditions climatiques les plus favorables de la province. Elle tire profit de la proximité des marchés de l'Est du Canada, du Québec et même de la Nouvelle-Angleterre.

Cette situation se traduit dans les faits par des revenus à l'échelle de la Métropole de plus de 338 millions de dollars et des investissements s'élevant à plus de 1,25 milliards de dollars². L'agriculture dans la métropole québécoise constitue un levier économique d'une importance majeure pour la province³.

Cette importance de plus en plus marquée de l'activité agricole dans la Communauté métropolitaine de Montréal est due principalement au dynamisme sans pareil des entreprises agricoles de la région. Année après année, ces entreprises développent leurs activités, renforcent leurs investissements et tentent de répondre aux exigences des marchés locaux et mondiaux. Parallèlement, ces entreprises sont soumises aux pressions causées par l'étalement urbain, la spéculation et la pénurie de terres agricoles.

Conséquemment, le territoire agricole de la CMM fait face à un *phénomène très influent sur le développement des activités agricoles, à savoir celui de la propriété des terres agricoles par des non-agriculteurs*⁴. La propriété des terres agricoles échappe dans une large mesure aux producteurs agricoles de la région métropolitaine.

Résultat : la portion des terres louées par les entreprises agricoles de la CMM s'élève à 31 %, soit plus de deux fois la moyenne provinciale (16,5 %)⁵.

À la lumière des nombreuses données (statistiques, compilation du MAPAQ, rapport annuel de la CPTAQ, etc.), nous concluons que les fermes occupent à peu près l'espace maximum possible en zone agricole dans la CMM, compte tenu de la présence des usages non-agricoles qui s'accroissent constamment en zone agricole et du refus de certains propriétaires (spéculateurs) de louer leurs terres aux agriculteurs.

² Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal, 2001-2021, juin 2001, note 28.

³ Pour des détails et des précisions sur le portrait de l'activité agricole dans la zone agricole de la RMR de Montréal, de même que sur celui concernant les Basses-Laurentides, nous avons joint en annexes (séparés) les deux documents intitulés Faits saillants sur l'agriculture dans la métropole (janvier 2000) et un extrait du Portrait agricole de la région des Laurentides (août 1999) ainsi qu'un extrait du document de travail pour caractériser le dynamisme agricole : Portrait agricole sommaire et évolutif des Laurentides, MAPAQ, 1^{er} juin 2004.

⁴ Faits saillants sur l'agriculture dans la métropole, MAPAQ (janvier 2000)

⁵ Ibid.

2. Le contexte agricole dans la couronne Nord et la MRC de Laval

Le territoire agricole de la couronne Nord de la CMM et de la MRC de Laval est à l'image de celui de la CMM. Ces territoires se distinguent par des terres à haut potentiel agricole de classes 2 et 3 (ARDA), des conditions climatiques très favorables entre 2 500 et 2 800 unités thermiques mais et d'excellentes conditions relatives au marché dues à la proximité d'un bassin de consommateurs estimé à plus de trois millions d'habitants.

Cette combinaison gagnante est toutefois fragilisée par le phénomène de spéculation foncière et de l'étalement urbain ayant pour conséquence directe de créer une pénurie de terres cultivables pour les producteurs agricoles qui désirent prendre de l'expansion.

Soulignons que sur le territoire de la MRC de Laval, la pression urbaine semble s'être résorbée jusqu'à ce jour, la zone blanche ayant été généreusement agrandie à même la zone agricole permanente à la fin des années 1980 (décret 880-90) à la suite d'un protocole d'entente entre le Syndicat de l'UPA de Laval et la MRC de Laval. Toutefois, nous croyons que le projet actuellement à l'étude aura pour incidence de mettre en place les conditions favorables pour la spéculation foncière et, indéniablement, pour la pression urbaine sur le secteur le plus agricole de cette MRC.

2.1 La spéculation foncière

Le phénomène le plus déstructurant pour l'activité agricole est sans doute celui de la spéculation foncière. Les terres agricoles en zone périurbaine sont souvent possédées par des non-agriculteurs. Ceux-ci acceptent parfois de les louer aux agriculteurs dans le besoin mais le plus souvent les laissent en friche. Ceci représente des pertes nettes et importantes pour l'activité agricole de la région. Ainsi, la moyenne des superficies de terres agricoles (en zone agricole) possédées par des non-agriculteurs sur le territoire de la couronne Nord et de la MRC de Laval est de 29% de la superficie de la zone agricole de ces MRC, alors que la moyenne québécoise se situe à 16,5% (selon stat. Canada 2001). Ce taux élevé a une incidence directe sur les investissements agricoles à long terme de même que sur la protection du territoire et des activités agricoles dans la région.

Les entreprises agricoles doivent conjuguer avec les pressions induites par la spéculation et l'étalement urbain. Pour réussir à poursuivre leur croissance, elles doivent se consolider ou encore innover en diversifiant leurs activités à la ferme (agrotourisme, autocueillette, kiosque à la ferme, etc.). Il est important de noter qu'il existe une tendance, depuis les 20 dernières années, à la diminution du nombre d'entreprises agricoles et à l'augmentation de la superficie des terres exploitées par les agriculteurs. C'est un phénomène attribué principalement à la consolidation des entreprises agricoles de la région dans le cadre de la mondialisation des marchés et du développement de nouvelles technologies de production.

Un autre élément qui caractérise l'agriculture périurbaine est l'interrelation des entreprises agricoles sur les territoires des Basses-Laurentides et de la portion métropolitaine de Lanaudière. Par exemple, plusieurs agriculteurs dont l'emplacement principal est situé dans la MRC de Deux-Montagnes exploitent aussi des terres dans les MRC de Mirabel et de Thérèse-de-Blainville, qu'ils soient locataires ou propriétaires.

Cette observation s'applique particulièrement aux MRC qui composent la plaine des Basses-Laurentides, car cette entité constitue un espace agricole périurbain continu qui intègre les MRC de Deux-Montagnes, de Mirabel et de Thérèse-de-Blainville, le territoire de ces MRC étant imbriqué géographiquement.

Le phénomène de la spéculation foncière est également bien présent dans Lanaudière. Des offres d'achats sont présentement faites à des producteurs agricoles par des investisseurs qui se préparent à accueillir la population désireuse de s'installer à la campagne. Imaginez le scénario si ce pont voit le jour!

Face à une pénurie de terres, certains producteurs n'hésitent pas à acquérir ou à louer des terres à plusieurs kilomètres de la ferme sans tenir compte des limites municipales. « Conséquemment, le territoire agricole disponible est presque entièrement exploité et la rareté des terres entraîne une augmentation soutenue de la valeur foncière, limitant ainsi les possibilités d'expansion des exploitations, l'établissement de la relève et la création de nouvelles entreprises agricoles »⁶.

2.2 Étalement urbain : source de financement de municipalités

En termes de fiscalité municipale, les élus doivent constamment rechercher à augmenter leurs revenus, ce qui en soit est fort légitime. Entre autre, depuis la réforme de la fiscalité municipale de 1979, les taxes foncières sont la principale source de revenus des municipalités. Compte tenu de la compétition entre les différents secteurs d'activités, ce sont celles qui rapportent le plus de retombées monétaires dans les coffres qui l'emportent en l'occurrence la construction domiciliaire.

Dans cette même foulée, d'autres activités économiques (centres commerciaux, industries, etc.) s'installent en bordure des grandes voies routières, en banlieue.

Lorsque nos élus se préoccupent du développement, l'agriculture est presque toujours exclue. Pour ces raisons, l'importance de l'agriculture pour l'économie locale, régionale et provinciale est trop souvent sous-estimée.

Les espaces verts sont souvent considérés comme des réserves d'urbanisation à plus ou moins long terme; la ville est en effet presque toujours développée au détriment des espaces agricoles et forestiers.

Le portrait global du territoire et des activités agricoles de la zone verte de la couronne Nord et de la MRC de Laval nous permet de constater que cet environnement agricole est très sensible et a grandement besoin de faire l'objet d'une attention particulière de la part des intervenants du milieu.

Dans ce contexte, le projet de prolongement de l'autoroute 25 aura pour résultat d'augmenter indubitablement la pression sur le territoire agricole de la couronne Nord de la CMM.

⁶ Communauté métropolitaine de Montréal, *Projet de schéma métropolitaine d'aménagement et de développement*, 2005, p. 57.
Mémoire de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides à la Commission d'aménagement de la CMM
sur le Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM

3. Une zone agricole amputée (historique des demandes d'exclusion répétées par territoire)

La zone agricole de la couronne Nord de la CMM et de la MRC de Laval a diminué de façon importante depuis 1981. Le tableau A ci-dessous démontre bien que cette diminution varie de -36,8 % à -6,6 % alors qu'à l'échelle de la province, cette variation était de -1,3 %. On enregistre un manque de plus en plus criant de terres agricoles disponibles sur ces territoires.

Tableau A – L'évolution de la zone agricole en terme de superficie

MRC	1981 (ha)	1996 (ha)	2001 (ha)	Δ1981-2001
Province de Québec	6 440 463	6 339 339	6 357 364	- 1,3 %
<u>Couronne Nord</u>				
Thérèse-de-Blainville	11 936	10 793	10 686	- 10,5 %
Mirabel	45 537	42 810	42 520	- 6,6 %
Deux-Montagnes	17 763	16 142	15 433	-13,1 %
Des Moulins	20 102	14 670	14 670	-27,0 %
L'Assomption	21 978	20 639	19 708	-10,3 %
<u>Laval</u>	11 642	6 967	7 363	-36,8%

Depuis 2001...

Avec la création de la Communauté métropolitaine de Montréal en 2000, le gouvernement du Québec a ramené l'aménagement et le développement du territoire au niveau de la Métropole. Ainsi, les MRC gardent leur pouvoir d'aménagement jusqu'à l'adoption du schéma métropolitain prévue pour décembre 2005.

Pour encadrer la CMM, le Gouvernement a adopté son Cadre d'aménagement relatif à cette dernière. Il comprend ses orientations en matière d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. L'orientation gouvernementale au niveau de la protection et de la mise en valeur de la zone et de l'économie agricole est claire; **la CMM devra assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement.**

À la suite de ces nouvelles règles, plusieurs MRC de la couronne Nord ont soit entrepris des demandes d'exclusion auprès de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) ou adopté des

schémas d'aménagement annonçant d'éventuelles demandes d'exclusion. Ainsi, la course à l'agrandissement des périmètres d'urbanisation de plusieurs villes de la couronne Nord est commencée.

3.1 Le territoire de la Fédération de l'UPA Lanaudière

Depuis 2001, la zone agricole de la couronne Nord lanaudoise a diminué de 70 hectares, une situation qui pourrait, à première vue, sembler stable.

Par contre, plusieurs des villes ou municipalités sur ce même territoire ont entamé leur processus de révision de leurs périmètres urbains. Les demandes d'exclusion à la CPTAQ ne sauront donc tarder.

La pression est bel et bien perceptible sur le terrain. À titre d'exemple, il y a pénurie d'eau dans le secteur de La Plaine, là où la construction augmente rapidement. Toujours dans ce même secteur, les villes veulent répondre aux besoins des citoyens qui demandent, à même la zone agricole, de rejoindre la piste cyclable de La Plaine à celle de Terrebonne.

3.2 Le territoire de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides

La Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides, pour sa part, a dû faire de nombreuses représentations auprès de différents intervenants (MAMM, MAPAQ, CPTAQ et MRC) depuis 2001.

Les demandes d'exclusion de superficies de la zone agricole déposées, auprès de la CPTAQ, par les municipalités et les MRC faisant partie du territoire de l'UPA Outaouais-Laurentides dans la couronne Nord de la CMM, sont nombreuses et mettent en cause de plus en plus de grandes superficies. Depuis 2001, près de 2 500 hectares de notre territoire ont fait l'objet de demandes d'exclusion ou ont été retenus par les MRC comme superficies devant être exclues de la zone agricole pour des besoins d'espace industriel, commercial ou résidentiel.

La MRC de Mirabel, dans l'un de ses règlements de modification de son schéma d'aménagement, faisait état de plus de 1 000 hectares devant être éventuellement demandés en exclusion. Heureusement pour l'agriculture, ce projet de règlement n'a pas obtenu d'avis de conformité aux orientations gouvernementales par le MAMM.

Pour sa part, la MRC de Thérèse-de-Blainville, dans son schéma d'aménagement révisé (1re version), faisait état d'une superficie à exclure totalisant près de 900 hectares. Dans la version subséquente, 600 hectares étaient ciblés.

En termes de requêtes déposées auprès de la CPTAQ, la Ville de Mirabel cumule, depuis 2001, près de 140 hectares soit pour des agrandissements, l'implantation de parcs industriels ou pour l'agrandissement des périmètres d'urbanisation à des fins résidentielles.

La Ville de Boisbriand a transmis une requête d'exclusion auprès de la CPTAQ de 212 hectares⁷ dans le secteur agricole au sud de l'autoroute 640, entre les autoroutes 13 et 15. En cours de processus, cette requête a été modifiée à 87 hectares, pour finalement se retrouver devant le Tribunal administratif du Québec à 47 hectares.

Finalement, la Ville de Saint-Eustache a obtenu auprès de la CPTAQ une autorisation d'exclusion de 69 hectares.

4. Retour sur le projet de prolongement de l'autoroute 25

Le 20 avril dernier, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas J. Mulcair, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le *projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le ministère des Transports*.

En date du 6 juin 2005, le ministère des Transports présente le prolongement de l'autoroute 25 sur son site Internet de la façon suivante :

[...] construire un tronçon autoroutier de 7,2 km entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et l'autoroute 440, à Laval, y compris un pont de 1,2 km enjambant la rivière des Prairies. Il comprend également la construction de voies pour l'intégration du nouveau tronçon au réseau existant à Montréal et à Laval, ainsi que les ponts d'étagement et les échangeurs nécessaires. De plus, s'intègre au projet une voie réservée aux autobus en site propre, sauf sur le pont, où les autobus circulent avec l'ensemble des usagers de la route.

Le parachèvement de l'autoroute 25[...] s'inscrit dans une stratégie ministérielle visant à soutenir le développement de l'est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et les mouvements des marchandises entre les pôles économiques de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine. (voir annexe III, version 2005/06/06)

Nous portons à votre attention que le contenu du texte du ministère des Transports concernant le parachèvement de l'autoroute 25, toujours sur ce même site Internet, s'est modifié en cours de route. En effet, en date du 28 février 2005, on pouvait y lire :

Le prolongement de l'autoroute 25 pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain accéléré du secteur est de l'Île de Laval. Le projet devra être soutenu par un cadre d'aménagement régional, qui contrôlera et orientera de façon rigoureuse le développement de cette partie du territoire[...] (voir annexe VI, version 2005/02/28)

Dans cette version, le ministère des Transports reconnaissait que le projet engendrerait des pressions pour l'étalement urbain.

⁷ Soulignons que ce secteur agricole a fait l'objet de plusieurs demandes d'exclusion depuis 1996. À ce jour, les différents tribunaux ont maintenu le refus de la CPTAQ.

5. Conséquences du projet sur le territoire agricole de la couronne Nord de la CMM et de la MRC Laval

L'UPA Outaouais-Laurentides et l'UPA Lanaudière sont d'avis que l'impact de ce projet sur le territoire agricole est sous-estimé. En effet, la réalisation de ces travaux risque d'accroître considérablement la pression pour l'étalement urbain dans la couronne Nord de la CMM. Assurément, les impacts seront plus importants que ceux exprimés par le ministère des Transports dans sa réponse à la question #11 de la Commission (DQ1) qui fait état que seulement 45 hectares de la zone agricole permanente seront touchés par le projet.

Qui dit nouveau pont, dit facilité de déplacement. Ce projet créera une vague inexorable de demandes d'exclusion de la zone verte dans la couronne Nord de la Métropole à l'instar de ce qu'on a pu constater à chaque fois qu'un pont a été construit ou lorsque des autoroutes ont été mises en service pour desservir l'Île de Montréal vers la couronne Nord (autoroute 13) ou la couronne Sud (autoroute 30).

Si au cours des premières années on observe une certaine fluidité du trafic, ce dernier sera vite saturé par l'arrivée de familles en recherche d'une certaine qualité de vie à moindre coût dans la couronne Nord. Les municipalités heureuses de pouvoir grossir leur assiette fiscale accueilleront ces nouvelles résidences sur leur territoire et concurrenceront au détriment de la zone agricole. Des centaines d'hectares de la zone agricole se verront ainsi fragilisés. **C'est pourquoi l'UPA s'oppose fortement à ce projet de pont autoroutier.**

Dans son écrit du 2 février 2005, le MTQ reconnaît la problématique d'étalement urbain que risque d'engendrer l'implantation du projet. Nous déplorons qu'il ait passé sous silence, lors des audiences publiques, ses appréhensions relativement aux pressions urbaines que le projet aura sur la zone agricole. Les mesures restrictives qu'il proposait alors se sont envolées!

6. Paradoxe : développement durable versus autoroute

Le gouvernement envoie des signaux contradictoires. Le développement durable semble la priorité de ce dernier. Or, on relance le projet de prolongement de l'autoroute 25, un projet qui avait été abandonné par le ministre de l'époque, compte tenu de ses nombreux impacts négatifs, dont l'étalement urbain au nord de la métropole.

[...] 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 agricoles⁸.

⁸ Environnement Canada, <http://www.pnr-rpn.ec.gc.ca/community/ecoaction/fp-pf/page.asp?lang=fr&id=AB-11177>

L'étalement urbain est un facteur principal à cette difficulté de maintenir l'agriculture à proximité des villes. Le projet de prolongement de l'autoroute 25 va clairement à l'encontre des principes de développement durable du gouvernement.

Conclusion

Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 interpelle non seulement les futurs utilisateurs, mais bien toute la société. Il s'agit de se positionner face à l'étalement urbain. Il s'agit de protéger ou non les meilleures terres agricoles du Québec, une ressource rare et non renouvelable.

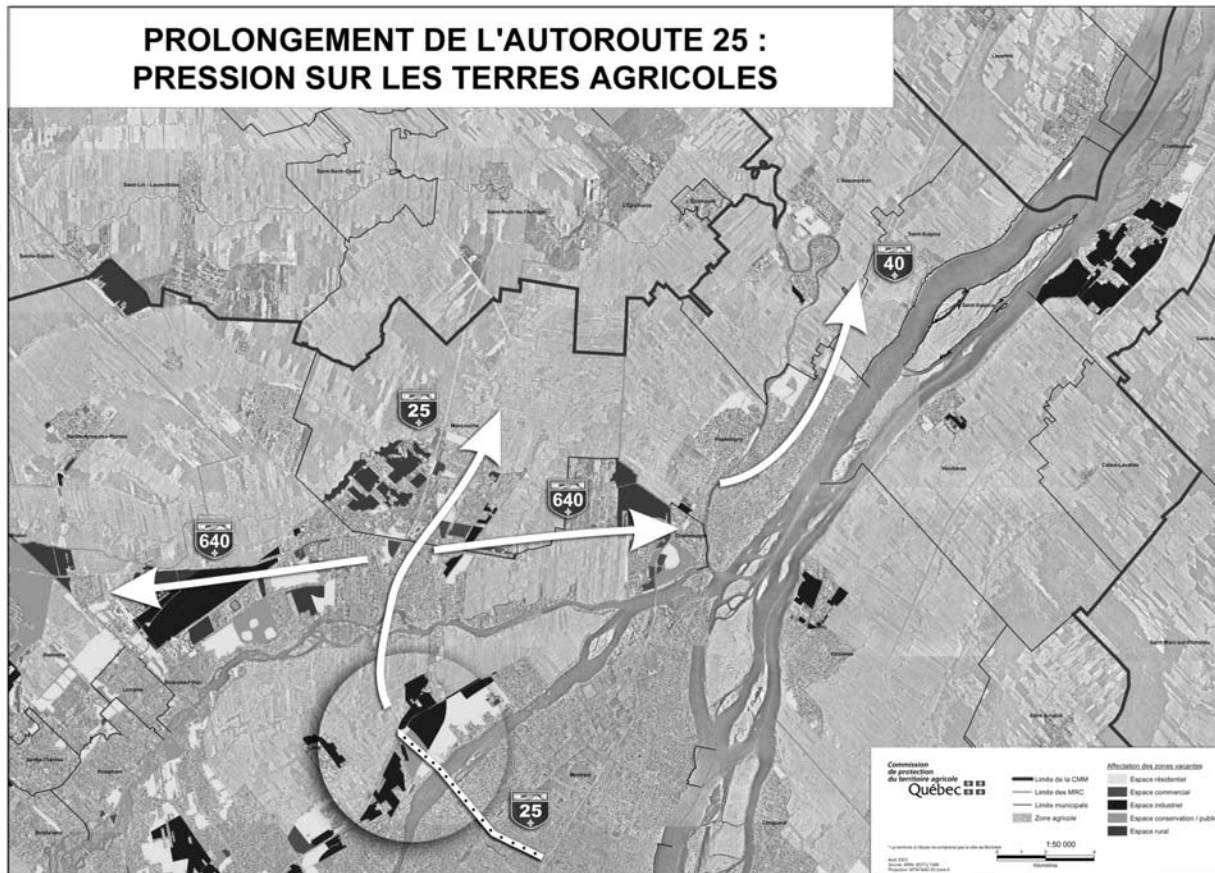
Le BAPE doit être ferme dans ses recommandations. L'apport de l'agriculture à l'économie régionale est indéniable. Encore faut-il que les principaux acteurs du milieu reconnaissent cette juste valeur. Les espaces agricoles existants méritent d'être considérés comme de précieux paysages plutôt que de futurs développements bétonnés.

L'agriculture durable 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 sur le développement durable.

Annexe I



Annexe II



Annexe III



Partenariat public-privé Parachèvement de l'autoroute 25

Le parachèvement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 440, à Laval, et le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, s'inscrit dans une stratégie ministérielle visant à soutenir le développement de l'est de l'agglomération montréalaise en y facilitant la mobilité des personnes et les mouvements de marchandises entre les pôles économiques de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

Le débit de circulation sur les ponts enjambant la rivière des Prairies entre Montréal et Laval et celui entre Montréal et le nord-est se sont accrus de façon importante depuis une décennie, alors que cette portion du réseau routier n'a pas connu d'augmentation significative de capacité. Le niveau de service de toutes ces voies de circulation souffre d'une importante congestion aux heures de pointe.

Le projet consiste à construire un tronçon autoroutier de 7,2 km entre le boulevard Henri-Bourassa, à Montréal, et l'autoroute 440, à Laval, y compris un pont de 1,2 km enjambant la rivière des Prairies. Il comprend également la construction de voies pour l'intégration du nouveau tronçon au réseau existant à Montréal et à Laval, ainsi que les ponts d'élèvement et les échangeurs nécessaires. De plus, s'intègre au projet une voie réservée aux autobus en site propre, sauf sur le pont, où les autobus circulent avec l'ensemble des usagers de la route.

L'avenue préconisée pour réaliser ce projet autoroutier est le partenariat public-privé; le mode de réalisation envisagé prévoit de confier au secteur privé la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement du tronçon autoroutier.

Les principaux résultats attendus de ce parachèvement sont :

- l'amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre Montréal et Laval (routes 125, 117 et 335, et autoroutes 19, 15 et 13) ainsi que vers le nord-est (route 138 et autoroute 40);
- l'amélioration des conditions de circulation sur les artères locales;
- la réalisation d'une voie de contournement pour le transport des marchandises;
- la réduction de la circulation sur l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15;
- l'optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- l'amélioration du transport en commun entre Montréal et la Rive-Nord;
- le soutien au développement des pôles économiques de l'agglomération;
- le développement économique de l'est de Montréal et de Laval.

Les coûts de réalisation pour l'ensemble du projet sont estimés à 383 millions de dollars.

Plan du projet

<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/affaires/parteneriat/a25.asp>

2005-06-06

Annexe VI



Partenariat public-privé

Parachèvement de l'autoroute 25

L'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 40 et sur l'autoroute 25, entre le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine, témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens et, plus particulièrement, de la partie est de la région métropolitaine. En 1995, l'autoroute 40, entre l'axe du pont-tunnel et le boulevard Pie-IX, était empruntée par 149 000 véhicules quotidiennement; entre Pie-IX et Papineau, elle était utilisée par 172 000 véhicules et entre Papineau et l'autoroute 15, le débit était de 156 000 véhicules par jour. L'autoroute 25, elle, recevait entre l'autoroute 40 et le pont-tunnel, quelque 128 000 véhicules par jour.

Ce lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique de l'île de Montréal et de Laval. Intégré à l'intérieur d'une stratégie de développement pour l'est de l'agglomération, il aura des retombées importantes sur le dynamisme économique de la région métropolitaine. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à l'est de Montréal et à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

Le prolongement de l'autoroute 25 pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain accéléré du secteur est de l'île de Laval. Le projet devra être soutenu par un cadre d'aménagement régional, qui contrôlera et orientera de façon rigoureuse le développement de cette partie du territoire. Des interventions intégrées en transport en commun devront être mises en œuvre concurremment à tout prolongement d'autoroute.

Le projet consiste à :

- Construire une autoroute sur 9 kilomètres entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440;
- Compléter les voies de desserte sur l'île de Montréal;
- Construire les étagements et les échangeurs nécessaires;
- Construire un pont de 1 kilomètre enjambant la rivière des Prairies;
- Aménager un corridor pour le transport en commun dans l'emprise.

Les résultats attendus :

- Développement économique de l'est de l'île de Montréal et de Laval;
- Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125 et autoroutes 19, 15 et 13);
- Réduction de l'achalandage sur l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15;
- Amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord et l'île de Montréal; Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble;
- Optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40;
- Amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CMM.

Les investissements requis sont estimés à 329 M\$.