

**ANNEXE «C»**

**AVIS SELON L'ARTICLE 66 DE LA LOI  
SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES**

**NUMÉRO DE DOSSIER** 328369

**LES MEMBRES PRÉSENTS** Bernard Trudel, Commissaire  
Suzanne Cloutier, Commissaire  
M<sup>re</sup> France Boucher, vice-présidente

**LA DATE** Le 9 octobre 2002

**LA DEMANDE D'AVIS**

Le ministère des Transports du Québec s'interroge sur la possibilité de réaliser en zone agricole certains travaux de parachèvement de l'autoroute 30, à Saint-Constant.

Avant de prendre sa décision, le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère, demande l'avis de la Commission, selon l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, ci-après appelée « la loi ».

La portion de territoire ciblée est constituée de parties des lots 18, 19, 20, 21, 110, 111, 112, 115, 118, 119-1, 119-2, 119-3, 119-4, 119-5, 119-19, 119-20, 119-21, 119-22, 119-27, 119-28, 119-29, 119-90, 120, 188, 189, 189-1, 189-2, 190, 231, 232, 284 et 285, d'une superficie d'environ 78 hectares, selon les documents du ministère des Transports, ou d'environ 82 hectares selon les calculs des services de la Commission.

**LE PROJET**

Il s'agit de la construction d'un tronçon de l'autoroute 30, entre une section de cette autoroute à Sainte-Catherine et l'autoroute 15.

À la suggestion des intervenants du milieu, deux tracés ont été évalués par le ministère des Transports :

- un tracé en zone non agricole dans l'emprise actuelle de la route 132, privilégié par le ministère des Transports, soit l'option Nord ;
- un tracé majoritairement en zone agricole, d'une longueur approximative de 8,8 kilomètres, correspondant à celui favorisé par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), soit l'option Sud.

Bien entendu, c'est le deuxième tracé qui fait l'objet du présent avis de la Commission.

Ce tronçon s'insère dans le cadre autoroutier de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Montérégie. Généralement parallèle au fleuve Saint-Laurent, l'autoroute 30 constituera notamment une alternative à la traversée de l'Île de Montréal. À peu près personne ne remet en question cette approche ou cette solution. La Commission a d'ailleurs donné son aval à la construction d'autres tronçons de plus grande envergure.

En effet, au dossier numéro 158681, la Commission a autorisé une partie de l'autoroute 30 pour permettre le contournement du territoire de Kahnawake. La Commission était alors particulièrement préoccupée par la réduction de l'enclavement de terres agricoles. Elle a donc favorisé un tracé qui se rapprochait le plus possible du territoire de Kahnawake.

Plus récemment, au dossier numéro 244707, la Commission a permis la construction d'un autre tronçon, entre Châteauguay et les Cèdres dans Vaudreuil-Soulanges. La décision est également motivée par la même préoccupation, soit celle de limiter le plus possible l'étendue des enclaves, puisque la Commission était bien consciente que le parachèvement de l'autoroute était, sur un aussi long tronçon, irréalisable en totalité dans la seule zone non agricole.

En ce qui concerne le tronçon présentement visé, les points de départ sont déterminés par la localisation des échangeurs aux deux extrémités. Ces derniers doivent respecter des normes de distances minimales avec les autres échangeurs et viaducs. Pour ces raisons, il apparaît difficile de rapprocher davantage le tracé des limites de la zone non agricole et partant de réduire l'envergure des terres enclavées.

À l'est, le tracé débute en zone non agricole, au niveau de l'autoroute 15. Il emprunte ensuite le premier lot en zone agricole avant de poursuivre en diagonale afin de franchir la rivière à la Tortue et les chemins de rang de façon perpendiculaire. Ce tracé en diagonale, sur la majorité de sa longueur, traverse une carrière, dont les aires non encore exploitées bénéficient d'une autorisation de la Commission (dossier numéro 18173).

Le reste du tracé suit la même direction que la longueur des lots. Vraisemblablement, l'ensemble des propriétés affectées serait acheté par le ministère des Transports. Les aires excédentaires pourraient être vendues aux propriétaires riverains à des fins agricoles.

#### **LE MILIEU AGRICOLE**

Le milieu agricole que traverse le tracé Sud est homogène, actif et à haut potentiel pour l'agriculture (classe 2). Il est caractérisé par des conditions pédo-climatiques des plus favorables, des grandes cultures, de l'horticulture, et des fermes laitières.

Son homogénéité est très peu perturbée par des usages non agricoles, résidentiels ou autres, sauf à l'extrémité est où, comme on l'a vu, est implantée une immense carrière avec cimenterie et aire d'entassement de résidus. C'est d'ailleurs à ce seul endroit, au sud de la montée Lassaline et dans les méandres de la rivière à la Tortue, qu'on retrouve des étendues en friche.

Cette grande portion de territoire est néanmoins découpée par deux voies de chemin de fer, l'autoroute 15, l'autoroute 30 qui contourne le territoire de Kahnawake, une ligne de transport d'énergie électrique et des chemins publics locaux.

Puisque le tracé du tronçon présentement analysé suit la longueur des lots, le nombre de propriétaires et de terres ciblées s'en trouve forcément diminué. Selon les informations à la disposition de la Commission, aucun bâtiment agricole ou maison de ferme ne serait touché. Des écuries sont aperçues non loin du tracé, de part et d'autres de la rivière Saint-Régis. Les autres bâtiments d'animaux sont construits plus loin dans le territoire.

### L'APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Pour donner son avis, la Commission s'en tiendra au cadre de sa juridiction, soit en tenant compte de l'intérêt général de protéger le territoire et les activités agricoles, en prenant en considération les faits qui sont à sa connaissance, sans oublier le contexte des particularités régionales, et en se basant sur les critères pertinents prévus à la loi.

Tout d'abord, nul ne peut nier que la soustraction de quelque 80 hectares (un peu moins si on exclut la carrière) de sols de classe 2 représente une grande et irrémédiable perte pour l'agriculture. C'est tellement évident qu'il est inutile d'insister sans tomber dans la redondance.

Il faut ajouter aussi que la réalisation du projet enclaverait, entre l'autoroute et la zone non agricole, environ 435 hectares. À titre de comparaison, rappelons qu'au dossier numéro 158681 (en bordure du territoire de Kahnawake), pour une distance de 12,5 kilomètres, on isolait 145 hectares, soit 190 hectares de moins pour une plus grande distance.

L'expérience vécue par la Commission lui permet d'affirmer que de tels enclavements vouent les étendues ainsi visées à de grandes incertitudes quant à leur avenir agricole. D'ailleurs, ces situations sont toujours mises en relief lorsqu'on veut privilégier une direction plutôt qu'une autre pour agrandir un périmètre urbain. Dans la région de Montréal, on n'a qu'à penser aux pressions urbaines soutenues sur l'enclave désormais célèbre de Boisbriand (dossiers numéros 209275, 239604 et 316555). Sans compter d'autres expériences vécues ailleurs dans la province: à Gatineau où le périmètre urbain a fini par rejoindre l'autoroute 50, à Ville de Saguenay (Jonquière) où les pressions d'urbanisation ont conduit à l'exclusion d'une vaste étendue entre la zone non agricole et l'autoroute 70... pour ne citer que ces cas.

De tels exemples amènent à conclure que la localisation du tronçon à l'endroit projeté en zone agricole accentuerait dangereusement un phénomène déjà très présent dans la grande région métropolitaine, où les enclavements de terres agricoles à l'intérieur des réseaux routiers sont forcément plus nombreux qu'ailleurs et risquent de proliférer si on ne redouble pas de vigilance.

N'oublions pas que 49 % des activités reliées à l'agriculture et à l'industrie agroalimentaire du Québec se réalisent dans la Communauté métropolitaine de Montréal, où la pratique agricole, en plus d'être dynamique, est même en expansion.

Or, le développement de l'industrie agroalimentaire est intensément lié à la pérennité du territoire agricole. La perte de 80 hectares et la constitution d'une situation précaire et fragile pour 435 autres hectares ne pourraient donc qu'accroître l'ampleur d'un phénomène défavorable à l'agriculture, particulièrement dans un coin de territoire où la pression urbaine est constante et obstinée.

Dans un tel contexte, la recherche de sites alternatifs s'avère une nécessité, d'autant plus que la réalisation de deux tronçons plus longs – pour la même autoroute – incite davantage à choisir les meilleures solutions offertes, de façon à ne pas ajouter indûment aux sacrifices déjà consentis à d'autres endroits en raison de réalités incontournables.

Dans le présent dossier, la solution « de moindre impact » pour l'agriculture est pour ainsi dire servie sur un plateau d'argent, comme il arrive rarement en semblable matière. En effet, il n'est pas fréquent que les espaces en zone non agricole soient suffisamment vastes, appropriés et disponibles pour répondre adéquatement aux exigences de réalisation d'ouvrages d'envergure comme celui sous étude.

De plus, la solution Nord reçoit l'appui du milieu agricole, des autorités régionales et locales et même d'une proportion non négligeable de citoyens, de commerçants ou de voisins touchés. Bien entendu, il n'y a jamais de solution unanime dans un tel domaine, et certaines mesures devront sans doute être envisagées pour réduire certains irritants ou pour améliorer les dessertes ou pour mieux conjuguer le « trafic » de transit et le « trafic » local, à la lumière de l'intéressant rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui, soit dit en passant, ne conclut pas que l'alternative en zone non agricole est inacceptable.

La Commission n'a pas à se prononcer sur les correctifs à apporter en zone blanche. Tout au plus, se permet-elle de réitérer, comme elle doit le faire constamment, que ce n'est pas à la zone agricole de toujours se sacrifier ou de se sacrifier la première, chaque fois que se pose un problème d'aménagement en milieu urbain, surtout lorsque des solutions sont avancées par les autorités compétentes, gouvernementales, régionales et locales, et que même le rapport du BAPE reconnaît, de façon générale, que les deux corridors répondent de façon comparable aux objectifs de fluidité, de rapidité et de sécurité des déplacements.

Incidemment, face à l'existence de cette possibilité manifeste de réaliser le projet dans la zone non agricole, la Commission eut-elle eu à se prononcer dans le cadre d'une demande d'autorisation, se serait peut-être même crue en droit de rejeter la demande pour ce seul motif, comme le lui permet l'article 61.1 de la loi.

En terminant, peut-on ajouter que les préoccupations de la Commission et du milieu agricole rejoignent les orientations du gouvernement en matière d'aménagement à l'intention des MRC (document complémentaire révisé, décembre 2001), lesquelles indiquent que, pour les secteurs agricoles dynamiques, l'implantation d'équipements indispensables à la vie collective ne peut être envisagée en zone agricole que dans la mesure où aucun site approprié n'existe à l'extérieur du secteur agricole dynamique.

**EN CONSÉQUENCE, LA COMMISSION EST D'AVIS :**

**QUE** la réalisation d'un tronçon de la route 30, sur des parties des lots 18, 19, 20, 21, 110, 111, 112, 115, 118, 119-1, 119-2, 119-3, 119-4, 119-5, 119-19, 119-20, 119-21, 119-22, 119-27, 119-28, 119-29, 119-90, 120, 188, 189, 189-1, 189-2, 190, 231, 232, 284 et 285, d'une superficie d'environ 78 hectares ou de 82 hectares, selon l'une ou l'autre des bases de calcul, est **incompatible** avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.



Bernard Trudel, Commissaire  
Président de la formation



**AVIS SELON L'ARTICLE 66 DE LA LOI  
SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES**

<b>NUMÉROS DES DOSSIERS</b>	334757 et 334759
<b>LES MEMBRES PRÉSENTS</b>	Bernard Trudel, vice-président Suzanne Cloutier, commissaire Diane Montour, commissaire
<b>LA DATE</b>	Le 11 février 2004

**LA DEMANDE D'AVIS**

Le ministère des Transports du Québec demande l'avis de la Commission, selon l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, ci-après appelée « la loi », sur la possibilité de construire un tronçon de l'autoroute 30, dans le territoire municipal de Saint-Constant et pour une petite étendue dans celui de Candiac, en zone agricole, soit en empruntant un tracé sud amélioré – selon le ministère –, d'une longueur de 9 kilomètres, à l'intérieur d'une emprise nominale de 90 mètres, avec des étagements ou viaducs aux intersections ou traversées de rangs, de rivières et de voies ferrées. Des surlargeurs sont également requises pour l'aménagement de deux échangeurs, des viaducs et des talus antibruit, mais sans excéder 126 mètres.

La superficie des espaces ciblés est évaluée à environ 94 hectares, selon les services professionnels de la Commission.

Une expertise agricole et des fiches d'inventaire des exploitations agricoles, préparées par Urgel Delisle et associés inc., le 17 novembre 2003, ont été produites à la Commission.

**LA DESCRIPTION DU MILIEU ET DU PROJET**

**Le milieu agricole**

Tous sont unanimes à reconnaître que le milieu agricole, qui serait traversé par l'autoroute projetée, est homogène, actif et à haut potentiel pour l'agriculture (sols de classe 2). Comme l'indiquait l'avis de la Commission au dossier numéro 328369, il est caractérisé par des conditions pédo-climatiques des plus favorables, des grandes cultures, de l'horticulture et des fermes laitières.

Selon l'expertise agricole produite, la MRC de Roussillon est reconnue pour l'excellence de ses sols agricoles. Au total, 217 fermes se partagent son territoire et 21 392 hectares sont cultivés. Le rapport agronomique mentionne aussi que le capital agricole totalise une valeur de 235 869 000 \$ et la proximité des marchés et la douceur du climat favorisent la diversité des cultures. Même les terres vendues à des non-agriculteurs sont malgré tout cultivées par des agriculteurs locaux, désireux d'augmenter leurs surfaces productives.

À Saint-Constant, 27 entreprises agricoles sont inventoriées. Le capital agricole de la municipalité, toujours selon l'expertise, est estimé à 35 millions \$.

Par ailleurs, la même étude agronomique rappelle que les pressions de développement urbain dans ce secteur, à cause de la proximité de Montréal « et du phénomène de l'étalement urbain », sont telles que la spéculation foncière « a entraîné des acquisitions par des non-agriculteurs de lots agricoles situés à proximité de la zone urbaine. »

#### Le projet

Précisons que la description du projet s'effectue d'ouest en est, soit à partir de l'autoroute 30, près du territoire de Kahnawake, jusqu'au viaduc de l'autoroute 15.

#### Le tronçon A-23-rang Saint-Régis-Sud

Une première propriété agricole (lot 190-P, 26 hectares) ne constitue présentement pas une exploitation agricole autonome, d'autant plus qu'elle est cultivée en foin. La construction de l'autoroute réduirait sa superficie de 30 %.

L'autre portion (lot 189-P, 23 hectares) se verrait amputée de 13 hectares. En plus des résidus créés, les parcelles en cultures résiduelles seraient irrégulières ou en angle par rapport à l'axe du lot originaire. Cette terre est louée par un agriculteur dont la propre ferme est également touchée en direction est. Pour celui-ci, les pertes seraient donc importantes.

D'autres propriétés seraient sollicitées par les bretelles de l'échangeur, mais en plus faible étendue et au trécaré des terres.

Entre les chemins des rangs Saint-Régis-Nord et Saint-Régis-Sud, le tracé laisserait des parcelles difficiles à remembrer avec d'autres propriétés, compte tenu de l'organisation des lieux. Deux viaducs gêneraient également les accès aux résidences et des réorganisations seraient à prévoir.

Un élevage d'animaux de laboratoire – non apparenté à un élevage d'animaux de ferme par la Commission – avoisine également le projet.

#### Le tronçon rang Saint-Régis-Sud-rang Saint-Pierre (route 209)

Le lot 231-P est possédé par deux propriétaires distincts qui perdraient 12 à 13 hectares. Quant au propriétaire du lot 232-P, il serait délesté de peu d'espace, mais il n'aurait plus d'accès direct au chemin public, à cause de la présence d'un viaduc.

C'est le lot 285 (propriété d'un non-agriculteur) qui serait le plus sollicité. Il ne serait plus disponible pour location. Quant à la portion du lot 284 sise dans ce tronçon (non possédée par un agriculteur), elle s'avèrerait l'enclave la plus étroite entre l'emprise de l'autoroute et le périmètre d'urbanisation.

#### Le tronçon rang Saint-Pierre (route 209) – site des neiges usées

L'enclave étroite du tronçon précédent se prolongerait, laissant des propriétés agricoles de faible étendue. Le tracé serait aussi à angle par rapport à l'axe des lots originaires, dans le but d'éviter la propriété de la carrière-cimenterie Lafarge.

Il faut aussi noter que le lot 116 est morcelé en petits terrains vendus à plusieurs propriétaires.

#### Le tronçon site des neiges usées – zone non agricole industrielle

Une petite portion de la carrière-cimenterie (coin nord-ouest) serait touchée.

Quant au lot 119, il est – comme le lot 116 ci-devant mentionné – morcelé en petits terrains vendus à plusieurs propriétaires. Il est en friche.

Quelques propriétaires se partagent les lots 120, 123, 124, 126 et 127, dont des agriculteurs. Ce bassin intéressant de terres agricoles est déjà enclavé entre l'urbanisation et la propriété de la carrière-cimenterie. Dans cette même enclave, on retrouve les lots 129 et 127-P morcelés en petits terrains urbains possédés par plusieurs propriétaires.

La Commission constate que le nouveau tracé en zone agricole, par rapport à l'ancien, éviterait presque entièrement la propriété de la carrière-cimenterie, pour des raisons qui ne sont manifestement pas d'ordre agricole, laissant au sud un résidu (lot 119-P) d'environ 5,3 hectares, dont l'avenir agricole serait évidemment et entièrement compromis, d'autant plus qu'il appartient à plusieurs propriétaires. Quant à la portion nord du même lot 119, sa superficie serait d'environ 8,7 hectares et un remembrement des lots morcelés s'avérerait difficile, voire même illusoire, compte tenu des démarches et des coûts nécessaires pour le réaliser.

Outre la vaste enclave ci-devant décrite, d'autres enclaves de faible et de moyenne envergure seraient créées, soit entre l'autoroute et le périmètre d'urbanisation ou entre l'autoroute et la carrière-cimenterie.

#### À l'est de l'autoroute 15

L'échangeur de l'intersection des autoroutes 30 et 15 est projeté principalement en zone non agricole, avec un léger empiètement en zone agricole, mais au trécaré de terres peu actives.

À cause de la localisation retenue pour l'échangeur, on est en droit d'appréhender éventuellement un autre prolongement en zone agricole, sur environ 3 ou 4 kilomètres, au-delà de l'autoroute 15. Quoiqu'il en soit, la Commission n'en est pas saisie.

### L'APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

#### Un retour sur l'avis précédent

Au dossier numéro 328369, le ministère des Transports du Québec s'était déjà interrogé sur la possibilité de réaliser en zone agricole certains travaux de parachèvement de l'autoroute 30, à Saint-Constant. Avant de prendre sa décision, le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère, avait demandé l'avis de la Commission, selon l'article 66 de la loi.

Il est à propos de rappeler que deux tracés avaient alors été proposés pour examen par le ministère des Transports :

- un tracé en zone non agricole dans l'emprise actuelle de la route 132, documenté et privilégié par le ministère des Transports, soit l'option Nord;
- un tracé alternatif majoritairement en zone agricole, d'une longueur approximative de 8,8 kilomètres, correspondant à celui favorisé par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), soit l'option Sud.

Bien entendu, c'est le deuxième tracé qui a fait l'objet de l'avis émis par la Commission le 9 octobre 2002 (dossier numéro 328369).

La Commission avait alors conclu que la réalisation du tronçon de la route 30, envisagée en zone agricole, était incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.



### Le présent tracé

Or, même placée devant un tracé sud qu'on dit amélioré, mais qui reprend la même assiette que le tracé sud initial pour 72 % du projet, et encore en zone agricole dynamique, la Commission arrive forcément aux mêmes conclusions, puisque la législation et les critères qu'elle doit retenir n'ont pas changé depuis le 9 octobre 2002.

En effet, l'article 61.1 existe toujours et, rappelons-le, compte tenu de la possibilité de réaliser le projet en zone non agricole, la Commission, aurait-elle eu à se prononcer dans le cadre d'une demande d'autorisation, se serait encore crue en droit de rejeter la demande pour ce seul motif.

Évidemment, les critères de l'article 62 de la loi autorisent la Commission à prendre en considération l'effet positif d'une réalisation collective d'envergure sur le développement économique d'une région. C'est la raison pour laquelle, pour cette même autoroute 30, des autorisations ont été accordées en 1989 (dossiers numéros 158681 à 158684), pour le contournement de la réserve de Kahnawake (10 kilomètres et 113,9 hectares) et en 1998 (dossiers numéros 244707 à 244714), entre Châteauguay et Vaudeuil-Dorion (35 kilomètres et 319 hectares). Mais, il est à propos de préciser qu'aucune solution alternative en zone non agricole ne pouvait alors être envisagée et que le monde agricole avait été mis activement à contribution et avait participé au préalable au choix du tracé dans le but de minimiser, dans les limites du possible, les conséquences sur l'agriculture. Devant les chiffres ci-dessus rapportés, il serait nettement injustifié pour la Commission de laisser entendre – si peu soit-il – que le milieu agricole n'a pas fait sa part jusqu'à ce jour.

Mais si, pour des considérations extérieures à la loi et au mandat de la Commission, et hors de la juridiction de celle-ci, le projet devait se réaliser en zone agricole et selon le nouveau tracé proposé, de sérieuses et durables mesures d'atténuation ou de mitigation devront obligatoirement être trouvées et rigoureusement respectées, de façon à réduire au minimum les effets négatifs sur l'agriculture, même si tous sont conscients qu'aucune intervention, aussi magistrale soit-elle, ne pourra jamais remplacer la perte de 94 hectares d'un des sols les plus productifs du Québec, et ce à un des endroits le plus stratégique pour une mise en marché dynamique et lucrative des produits que ces sols peuvent généreusement offrir aux consommateurs.

Il deviendrait donc primordial de s'assurer que l'emprise de la future autoroute ne soit jamais perçue comme la nouvelle limite de l'urbanisation.

Or, selon le tracé présentement étudié, deux territoires seraient enclavés, d'une superficie totale d'environ 378 hectares (enclave ouest : 240 hectares et enclave est : 138 hectares), actuellement majoritairement cultivés. Le maintien de la vocation agricole de ces enclavements s'avèrerait alors un enjeu majeur à baliser de façon la plus permanente, si la permanence en la matière n'est pas trop utopique et si on ne veut pas que les 378 hectares s'ajoutent prématurément aux 94 hectares qui seraient déjà irrémédiablement perdus.

Le cas échéant, bien que les moyens, qu'ils soient d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, relèvent de l'initiative des promoteurs, certains résultats apparaissent incontournables pour traduire de façon réaliste un tel objectif :

- suite à un signal clair du gouvernement, une affectation agricole exclusive à long terme des secteurs enclavés, celle-ci devant être bien assurée par les outils d'aménagement (schéma de la CMM, schéma de la MRC et réglementation municipale);

- le remembrement des propriétés dans chacune des enclaves, idéalement en fonction de la seule norme établie par la loi (article 29.2, 100 hectares), soit la création d'une unité dans un cas et de une ou deux unités dans l'autre, lesquelles, une fois constituées, devraient être offertes aux producteurs agricoles;
- des accès adéquats aux enclaves, via le réseau routier rural;
- un drainage efficace de part et d'autre de l'emprise.

Cela dit, lors de la réalisation de grands ouvrages, la façon la plus sûre d'assurer la pérennité de la zone agricole, c'est évidemment d'éviter cette dernière... lorsque faire se peut.

**EN CONSÉQUENCE, LA COMMISSION EST D'AVIS :**

QUE la réalisation d'un tronçon de la route 30, en zone agricole, à partir de l'autoroute 30 près du territoire de Kahnawake, jusqu'au viaduc de l'autoroute 15, est incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.

Cependant, si d'autres considérations d'intérêt public devaient conclure à la réalisation du projet selon le tracé dont elle a été saisie, la Commission réitère que tous les moyens devront être pris pour assurer la pérennité de l'agriculture dans les secteurs enclavés entre l'emprise et le milieu urbanisé.



Bernard Trudel, vice-président  
Président de la formation

/sl