

Projet de parachèvement de l'autoroute 30
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-
Leman

LE PROLONGEMENT DE L'ABSURDE



MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT



PAR LA FÉDÉRATION DE L'UPA
DE SAINT-JEAN-VALLEYFIELD

28 SEPTEMBRE 2005

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières	1
1. Introduction	2
2. Présentation de la Fédération régionale.....	4
3. Caractéristiques agricoles du territoire.....	5
4. Historique du projet Jean-Leman	6
5. 1RE partie des audiences du BAPE	7
6. BAPE 2002.....	13
6.1. Mémoire de la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield.....	13
6.2. Avis CPTAQ	14
6.3. Rapport du BAPE 164.....	15
7. Analyse du projet.....	17
7.1. Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement	17
7.2. Schéma d'aménagement en vigueur et révisé MRC	21
7.3. Plan de développement durable MDDEP.....	23
7.4. Orientations gouvernementales en matière d'aménagement.....	24
8. Autres considérations	26
8.1. Localisation de la gare.....	26
8.2. Exemples de tracé d'autoroute	27
8.3. Problème de la route 132.....	28
9. Effets sur l'agriculture et l'environnement	30
10. Position de la Fédération de l'UPA de St-Jean-Valleyfield	34
11. Conclusion.....	37
Références	39

1. INTRODUCTION

Avec la volonté exprimée par l'État de modifier le tracé de l'autoroute 30 pour le faire passer au sud de la ville de Saint-Constant, le dossier de l'autoroute 30 est rapidement devenu pour la Fédération de l'UPA de Saint-Jean Valleyfield le symbole québécois du gaspillage des terres agricoles. L'agriculture a pour fonction de nourrir la population et de soutenir la vie économique, sociale et culturelle de plusieurs communautés régionales. Dans la région de Saint-Jean-Valleyfield, l'agriculture se bat actuellement pour conserver la pérennité de son territoire qui est attaqué de toute part. Le développement durable de l'agriculture est d'abord menacé par la volonté constante des municipalités d'agrandir leur périmètre d'urbanisation ainsi que par l'invasion d'infrastructures publiques de toute nature.

C'est pourquoi la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield porte intérêt à cette démarche de consultation publique afin de faire valoir ses arguments pour la protection du territoire agricole dans le dossier du parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman.

Dans le présent mémoire, la fédération donne d'abord son avis sur certains aspects de la première partie des audiences publiques qui se sont déroulées du 30 août au 1^{er} septembre dernier, suivi de quelques commentaires sur les audiences du BAPE de mars 2002 qui avaient privilégié un tracé différent de celui qui était anticipé depuis près de 40 ans et qui devait utiliser la route 132 .

En lien avec l'étude d'impact sur l'environnement, le projet sera analysé sur la base d'orientations de différents organismes gouvernementaux dont la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon, le ministère des Transports du Québec (MTQ), le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et le gouvernement du Québec lui-même. Bien sûr, plusieurs autres considérations alimentent notre réflexion sur le projet, mais les commentaires additionnels porteront essentiellement sur la gare de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). L'analyse de la situation de tronçons routiers ayant une certaine similarité avec le présent dossier de même que les problèmes de la route 132 nous permettront de jeter un regard plus critique sur les propositions du MTQ. Nous présenterons par la suite à la Commission un aperçu des différents effets sur l'agriculture et l'environnement pour terminer avec la

position de la Fédération régionale sur le projet tel que présenté par le ministère des Transports du Québec.

2. PRÉSENTATION DE LA FÉDÉRATION RÉGIONALE

La Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield est un organisme syndical constitué en vertu de la loi sur les syndicats professionnels et affilié à l'Union des producteurs agricoles (UPA).

Notre mandat consiste à représenter les intérêts sociaux et économiques de près de 4200 producteurs et productrices agricoles répartis sur un territoire englobant l'ensemble de la Montérégie-Ouest de même que quelques municipalités du secteur Montérégie-Est, soit celles situées à l'ouest de la rivière Richelieu et au sud de l'île de Montréal jusqu'aux confins du territoire québécois par ses frontières avec l'Ontario et les États-Unis.

Notre structure se compose de 13 syndicats de base représentant chacun une portion du territoire. Ces syndicats se préoccupent de toutes les questions importantes relativement à la gestion de leur territoire respectif en lien avec l'environnement, l'aménagement du territoire, la zone agricole et l'ensemble des grands thèmes du monde agricole moderne.

Des syndicats spécialisés au nombre de 15, ayant un rôle important à jouer en ce qui a trait à la mise en marché des produits agricoles ainsi que le développement de leur secteur de production respectif, complètent la structure organisationnelle de notre fédération.

3. CARACTÉRISTIQUES AGRICOLES DU TERRITOIRE

Le territoire de la Montérégie-Ouest compte environ 3 000 entreprises agricoles, ce qui correspond à environ 10% des fermes du Québec. Ces entreprises génèrent des revenus totaux de 689 millions de dollars.

Au niveau de la production végétale, on dénombre 225 700 hectares en culture pour la région. Les entreprises de grandes cultures occupent le plus grand nombre d'hectares suivi de la production maraîchère.

Les productions animales sont également très présentes avec 81 000 unités animales pour l'ensemble des productions dans la région. Les entreprises laitières dominent avec 684 entreprises avec en moyenne 59 unités animales.

La Montérégie compte sur les UTM (unité thermique maïs) les plus élevées du Québec et parmi les meilleures terres. Celles-ci permettent la forte concentration de production maraîchère qui caractérise la région. La région tire d'ailleurs sa principale source de revenus agricoles de l'horticulture, principalement grâce à la production de légumes frais qui compte pour 67% des revenus du secteur, soit près de 140 millions de dollars.

Le territoire de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield, en plus d'inclure les meilleurs sols du Québec, inclut également de grandes villes sans cesse en développement. Cette réalité nous impose des efforts constants pour protéger davantage les terres agricoles. Malgré les efforts, plusieurs hectares de terres sont perdus chaque année. À titre d'exemple, pour l'année 2004, la Fédération régionale a reçu de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) 224 demandes d'autorisation. Ces demandes visaient 1 524 hectares dont 793 hectares représentaient des sols de très bonne qualité. Sur ces 1 524 hectares sollicités, 122 hectares avaient pour but un usage résidentiel et 293 hectares étaient destinés à une utilisation autre qu'agricole. La Commission a, finalement, autorisé au total 896 hectares, ce qui correspond à 107 demandes.

Il est important de rappeler que le Québec possède seulement 1,4 % de sols à bon potentiel agricole, c'est-à-dire de catégorie 1, 2 et 3. Chaque hectare perdu de sols agricoles a des impacts majeurs sur la pérennité des entreprises. Il s'agit donc d'une ressource rare et non renouvelable qui doit être protégée.

4. HISTORIQUE DU PROJET JEAN-LEMAN

Le 19 mai 2004 par décret, le ministère des Transports décida d'aller de l'avant avec le projet autoroutier de parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman. Un avis de projet a donc été envoyé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. L'étude d'impact a été complétée le 16 mars 2005. L'objectif de l'étude d'impact est d'étudier un certain nombre de variantes afin de vérifier les impacts de chacune sur le milieu d'insertion, de proposer des mesures d'atténuation et surtout d'identifier le tracé de moindre impact. Donc, l'avis de recevabilité a été émis le 23 mars 2005 et le mandat d'information et de consultation publiques a été donné le 30 mars 2005; mandat d'information avec lequel l'examen public de l'étude d'impact commence et demeure sous la responsabilité du BAPE pour la période du 13 avril au 28 mai 2005.

Pour Jean-Leman, il s'agit, selon le MTQ, de permettre à l'autoroute 30 de jouer pleinement son rôle en améliorant la continuité de l'autoroute, la lisibilité pour les usagers et de faire de l'autoroute 30 la principale artère de la Montérégie en vue de favoriser la fluidité de la circulation et principalement la sécurité des usagers.

Le ministère possède deux décrets du gouvernement qui l'autorisent à construire l'autoroute 30 de Vaudreuil-Dorion jusqu'à l'autoroute 30 existante à Candiac. Les présentes audiences du BAPE ont pour but de recevoir une autorisation pour un tronçon de 3,4 km qui est déjà inclus dans les décrets du MTQ. Avec ce décret, le ministère veut faire un lien entre la 30 au sud et l'échangeur 15/30 existant.

À la lumière des analyses réalisées par le MTQ, celui-ci estime que la solution de faire chevaucher la 15 et la 30 est sous-optimale, ils ont donc cherché une meilleure solution.

Le MTQ prévoit recevoir un décret d'autorisation de réalisation en 2006.

5. 1RE PARTIE DES AUDIENCES DU BAPE

Cette première partie des audiences nous aura permis de mieux saisir les enjeux du projet proposé. Les audiences, débutées le 30 août 2005, avaient pour but de permettre à la population concernée ou intéressée par le projet de questionner le ministère des Transports (MTQ) sur son projet afin d'en connaître tous les tenants et aboutissants.

Les personnes ressources qui participaient aux audiences avaient pour mandat d'aider à la clarification du projet du MTQ. Ce n'est pas exactement ce qui s'est produit. La ville de Candiac et la MRC de Roussillon se sont évertuées à vendre aux commissaires un autre tronçon plus à l'est que celui du MTQ. Les participants sont donc devenus spectateurs de la lutte entre deux promoteurs pour la vente de leurs tracés respectifs. Cette situation était fort décourageante pour la population qui aurait souhaité pouvoir adresser ses questions au MTQ sur son projet de tracé et sa variante.

La Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield a exprimé à la Commission les motifs de sa demande au Ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de tenir une consultation publique sur le projet Jean-Leman.

Notre fédération régionale considère qu'il est important que les agriculteurs du territoire soient renseignés adéquatement et puissent donner leur opinion sur ce projet dont la réalisation aura des incidences néfastes sur le territoire agricole.

Le passage d'une autoroute à cet endroit aura certes un effet d'entraînement amenant la disparition d'une part importante de la zone agricole du secteur. Le ministère des Transports minimise la valeur agricole du secteur en le qualifiant de « zone rurale en transition ». La perte de milieux humides et de forêts pour y aménager l'autoroute apporte son lot de questions sur les effets de ces pertes pour l'agriculture et la faune. De plus, la fragilisation de ce milieu agricole amènera une pression pour y développer des fonctions urbaines incompatibles avec les activités agricoles pour les portions enclavées. Les terres agricoles en marge du tronçon autoroutier subiront également des pressions pour du développement commercial ou industriel.

On ne peut passer sous silence l'impact direct de ce tronçon autoroutier sur les activités agricoles, qu'il s'agisse de la variante ou du projet de référence :

- Soustraction de bons sols de catégorie 2
- Perte d'accessibilité et fragilisation de bons sols
- Possibilité de problèmes avec le drainage de surface et le drainage souterrain des terres à proximité du site de l'autoroute
- Déstructuration d'exploitations agricoles par le morcellement

Nous sommes d'avis que le développement durable du Québec passe par des choix raisonnés en matière de tracés autoroutiers. L'étude d'impact sur l'environnement du ministère des Transports soulève des questions, de l'incertitude et des préoccupations légitimes sur la pérennité des terres agricoles.

Le MTQ nous a informés qu'il possédait déjà un décret d'autorisation de réalisation depuis 2004 pour le tronçon Châteauguay/Vaudreuil-Dorion. Il importe de rappeler que les producteurs agricoles ont collaboré avec le MTQ pour la recherche d'un tracé de moindre impact dans ce secteur et qu'ils avaient reçu l'assurance qu'il serait fait de même pour le tronçon est. Force est de constater aujourd'hui que cet engagement du MTQ n'a pas été respecté.

Le MTQ nous a indiqué les objectifs du parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman. Parmi ces objectifs figure celui «*...améliorer la circulation sur la 132...*» **En quoi le projet Jean-Leman améliorera la circulation sur la route 132 considérant que le parcours est plus long et que le MTQ prévoyait déjà en 2002 qu'une autoroute au sud de Saint-Constant serait boudée par les automobilistes?**

Le promoteur nous a expliqué qu'il y a un large consensus sur le parachèvement de ce tronçon et un consensus aussi sur le fait d'en faire une autoroute de contournement. Faut-il rappeler au MTQ et à cette Commission qu'il y a eu consensus pour la réalisation de l'autoroute 30, mais pas sur le tronçon qui nous est proposé aujourd'hui, et pas davantage sur celui qui permet le gaspillage de plusieurs centaines d'hectares de bonnes terres agricoles au sud de Saint-Constant.

Le MTQ a rapidement évacué le projet de faire transiter l'autoroute 30 sur l'autoroute 15 en prétextant que ce projet ne permet pas d'améliorer la continuité de l'autoroute, d'améliorer la lisibilité de ceux qui y font des déplacements, de faire de l'autoroute 30 la principale artère de la Montérégie en vue de favoriser la fluidité de la circulation et principalement la sécurité des usagers. Pourtant, ce type de situation existe déjà dans plusieurs régions du Québec avec des tronçons

autoroutiers qui sont beaucoup plus achalandés que ce que sera l'autoroute 30 en 2021. C'est le cas à Trois-Rivière où l'autoroute 40 et la route 55 se chevauchent sur 3,5 km. C'est également le cas sur la rive-nord avec l'autoroute 13 qui se termine avec la 640 qui lui sert de lien avec l'autoroute 15. À Montréal, avec l'autoroute 40 qui sert de lien entre la portion sud et la portion nord de l'autoroute 15.

Le MTQ nous a exprimé que «...*Le ministère a donc développé un tracé préliminaire et une variante qui s'est avérée le tracé recommandé, essentiellement parce que, idéalement pour localiser une infrastructure comme une route, idéalement c'est de localiser cette route-là près soit d'une limite naturelle, une limite physique ou encore une limite géographique...*» Cette affirmation justifie d'elle-même le choix de l'autoroute 15 à l'instar du tracé recommandé et de sa variante comme étant le tracé de moindre impact pour le milieu agricole. Il n'existe pas dans ce secteur de limite physique plus évidente que l'autoroute 15 et la limite de la zone agricole permanente.

Ces audiences nous apprennent que les besoins pour l'emprise en zone agricole seront de 23 ha; l'emprise qui se situe en zone blanche, 1,5 ha; le total des besoins d'emprise est de 22,9 ha; et qu'en plus, l'espace agricole isolé sera de 16 ha. À lui seul le projet Jean-Leman soustraira à la zone agricole 38,9 hectares de sols de qualité. Cette situation n'est pas acceptable pour une société qui par l'intermédiaire de son gouvernement a créé depuis plus d'un quart de siècle une législation pour arrêter le gaspillage des terres agricoles.

M. Paul André Fournier nous a indiqué lors de la séance du 30 août que «...*L'autoroute 30, dans un corridor à celui de l'autoroute 15, faisait partie du projet au sud que le ministère avait présenté comme une variante en 2002. (...) on a commencé à optimiser, à préciser, raffiner le concept et on s'est rapidement rendu compte que l'option de mettre les deux autoroutes dans le même corridor présentait plusieurs problèmes de fonctionnalité, de sécurité, de lisibilité aussi, particulièrement au niveau du grand transit* ». Comment se fait-il que dans le projet de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, le BAPE n'ait pas été saisi en 2002 de cette question de fonctionnalité, de sécurité et de lisibilité. **Où sont les documents ou études qui nous indiquent ces problèmes alors que depuis des années au Québec, ce type de configuration autoroutière est utilisé?**

Les propos de M. Gérald Lavoie du MTQ n'apportent pas davantage d'éclairage sur les motifs réels de rejeter le tracé alternatif de l'autoroute 15. Il nous parle de courbes plus serrées, d'aménagement qui est beaucoup plus complexe au niveau de la lecture. Toutes ces notions abstraites peuvent certainement être

corrigées par des rayons de courbe plus longs et par d'autres mesures d'ingénierie. D'autant plus que la solution de l'autoroute 15 n'utiliserait que 2,4 ha de terre en zone agricole.

Lorsque le MTQ nous dit que le tracé privilégiant l'autoroute 15 «*...ne rencontre pas nos critères de base...*» Comment pouvons-nous expliquer qu'il les rencontrait lors du BAPE de 2002? Devons-nous conclure que les données utilisées devant le BAPE en 2002 par le MTQ, n'auraient jamais dû mener au choix du tracé actuel retenu par le gouvernement et de ce fait, le tronçon Jean-Leman n'est soutenu que par des prémisses sans fondement?

Aux fins de l'étude d'impact qui a été discutée en 2002, le MTQ avait utilisé l'enquête origine-destination de 1993. On nous dit qu'aux fins du présent dossier on a utilisé la dernière l'enquête origine-destination disponible, qui était celle de 1998. Nous sommes préoccupés du fait que le MTQ n'utilise pas les données de l'enquête origine-destination de 2003 pour les besoins de la présente étude d'impact.

M. Paul-André Fournier du MTQ nous a indiqué lors de la séance du 30 août que «*...les résultats de l'enquête o-d 2003 ne sont pas encore disponibles...il faut comprendre que c'est une masse de données extrêmement importante...*» Dans le cadre de son avis sur le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, qu'il a transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal en juin 2005 le Ministère des Affaires municipales et des Régions indique à la CMM, à la page 40 «*...Pour procéder à l'analyse des besoins en vue d'établir sa planification des infrastructures et des équipements de transport terrestre, la Communauté a procédé à une présentation sommaire des données de déplacements et des dessertes stratégiques en transport sur son territoire. À cet égard, le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport rappellent que les données de l'enquête origine destination 2003 sont à présent disponibles. La communauté aurait avantage à s'y référer...*»

Il est déplorable que le MTQ fournisse au BAPE des informations erronées pour justifier un projet qui n'a visiblement pas sa raison d'être et qui plus est, comporte des tracés alternatifs de moindre impact.

Selon Monsieur McCann du MTQ «*...nos critères discriminants étaient l'empiètement en zone blanche, la superficie des terres agricoles directement soustraite et l'isolement d'une partie de la zone agricole permanente, parce que dès ce moment-là, nous voyons que le facteur le plus discriminant était le nombre d'hectares agricoles qu'on utiliserait, qu'on enlèverait à la zone agricole*

pour réaliser ce tracé-là. Si la perte de terres agricoles est un critère discriminant pour le choix du tracé, le tracé qui emprunterait l'autoroute 15 prend tout son sens. Il nous interpelle également en ce qui a trait au tracé situé en plein territoire agricole au sud de Saint-Constant. Pourquoi ce facteur si important pour Jean-Leman n'a pas été considéré pour le tracé au sud de St-Constant?

Monsieur McCann nous apprend aussi que «*...l'isolement d'une partie de la zone agricole rend toujours cette partie de zone agricole sensible aux pressions de l'urbanisation. C'est beaucoup plus facile par après, par exemple, de cesser les activités agricoles, de démontrer que ces terres-là ne seront plus ou ne sont pas cultivées à court et moyens termes...*». **Cette affirmation confirme les craintes du monde agricole en ce qui a trait aux superficies enclavées par l'autoroute 30, et ce, pour tous tracés confondus.**

La ville de Candiac, représentée par madame Marie Dupont, affirmait lors de l'audience du 31 août en après-midi que la Commission de protection du territoire agricole avait rendu un jugement à l'effet, qu'avec le passage de l'autoroute 30, il y aurait «dézonage de terres agricoles». Les documents devaient être déposés par la ville de Candiac. Ceux qui furent déposés sous la cote DB11 n'ont pas de lien avec le tronçon Jean-Leman. Il s'agit de documents incomplets qui font référence à la révision de la zone agricole en 1988. Il faut se rappeler qu'à cette époque, l'autoroute 30 était prévue sur la route 132. Les «jugements» de la Commission de protection du territoire agricole auxquels madame Dupont fait référence n'ont pas été déposés tel qu'elle s'était engagée à le faire.

La ville de Candiac et la MRC de Roussillon souhaitent faire passer le tronçon d'autoroute projeté plus à l'est que les tracés proposés par le MTQ, enclavant ainsi plus de terres agricoles. Les promoteurs de Candiac utilisent le projet autoroutier comme prétexte pour tenter d'accroître leur périmètre d'urbanisation.

Et que dire des propos de M. Pierre Benoit, agronome, embauché par la ville de Candiac. Celui-ci a tenté de minimiser l'importance et la qualité du territoire agricole qui serait enclavé par le tracé de Candiac. La preuve a mainte fois été faite, que la mise en culture de terres en friche était possible, et que le plus grand frein à ce développement était lié à la tenure des terres en question. En effet, lorsque ces terres sont entre les mains de spéculateurs, ceux-ci ont tout intérêt à les abandonner afin de tenter de justifier une éventuelle demande pour une utilisation à d'autres fins que l'agriculture.

La question des coûts des choix de tracés du MTQ n'a pas été répondue lors de la première partie des audiences. Étant donné que le BAPE se doit d'être soucieux des différents enjeux, y compris les enjeux économiques, il eut été nécessaire que le MTQ réponde aux préoccupations maintes fois exprimées du coût du choix du tracé Sud, incluant le tronçon Jean-Leman.

6.1. Mémoire de la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield

Pour le tronçon de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à Candiac, les audiences publiques du BAPE ont eu lieu en mars 2002. La Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield et le Syndicat de l'UPA de Saint-Rémi ont déposé un mémoire conjoint présentant leur opinion sur le projet du MTQ. Voici un résumé des arguments et conclusions de ce mémoire.

Les producteurs et productrices reconnaissent justifié le projet de prolongement et de construction de l'autoroute 30 pour le secteur concerné. Ceux-ci sont conscients des problèmes de circulation et de transport dans la région métropolitaine et en périphérie. De plus, les produits cultivés sur nos terres sont distribués partout autour du monde. L'exportation et les problèmes de circulation sont des réalités qui font que l'agriculture doit pouvoir compter sur un réseau de transport moderne, rapide et efficace.

À cette époque, deux tracés faisaient l'objet d'une analyse par le BAPE, le tracé nord et le tracé sud. Suite à l'analyse des producteurs, il a été recommandé de privilégier l'option nord. Cette option s'avère plus optimale sur le plan de la réduction des impacts sur le territoire agricole, sur les pratiques et sur l'agriculture. Elle permet le regroupement des équipements routiers dans un secteur déjà planifié et organisé à cet effet et incorpore des terrains expropriés. À notre avis, le développement commercial et économique de l'axe de la route 132 sera amélioré. Le tracé pour sa part comporte de nombreux impacts majeurs sur le territoire agricole dont une déstructuration et une perte nette de sols à haut potentiel agricole.

En conclusion, les producteurs et productrices agricoles et leur organisation professionnelle estiment que seul le tracé nord-est de nature à répondre aux besoins de transport exprimés par la population locale et régionale, à répondre aux objectifs de desserte optimale pour la circulation locale et de transit et à réduire efficacement les impacts du projet sur le territoire agricole et l'agriculture.

6.2.Avis CPTAQ

En vertu de l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, le MTQ a demandé à deux reprises un avis à la Commission de protection du territoire agricole sur la possibilité de réaliser en zone agricole certains travaux de parachèvement de l'autoroute 30, entre une section de cette autoroute à Sainte-Catherine et l'autoroute 15. Le premier avis, en date du 9 octobre 2002, visait une superficie d'environ 82 hectares. La conclusion de cet avis est que la réalisation d'un tronçon de la route 30 est incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.

- La soustraction de 80 hectares de sols de classe 2 représente une grande et irrémédiable perte pour l'agriculture;
- La réalisation du projet enclaverait, entre l'autoroute et la zone non agricole, environ 435 hectares;
- De tels enclavements vouent les étendues ainsi visées à de grandes incertitudes quant à leur avenir agricole;
- 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;
- 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;
- 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;
- La recherche de sites alternatifs s'avère une nécessité;
- Dans le présent dossier, la solution de « moindre impact » pour l'agriculture est pour ainsi dire servie sur un plateau d'argent;

- 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;
- 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 ...;
- Les orientations gouvernementales de 2001 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 février 2004, le MTQ a redemandé l'avis de la Commission de protection du territoire agricole, en vertu de l'article 66 de la loi, sur un tracé d'autoroute au sud de Saint-Constant dit amélioré pour une superficie d'environ 94 hectares. La Commission conclut une fois de plus que le tronçon est incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi. Elle ajoute cependant que si d'autres considérations d'intérêt public devaient conclure à la réalisation du projet selon le tracé dont elle est 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.

6.3.Rapport du BAPE 164

L'analyse de la commission l'a amenée à conclure que les deux options répondraient de façon comparable aux objectifs de fluidité et de rapidité des déplacements. Les deux options permettraient également de diminuer les risques d'accident. L'option sud aurait cependant pour mérite supplémentaire de diviser clairement les infrastructures selon les principaux types de trafic. De plus, l'option sud a l'avantage de ne pas présenter une succession de bretelles d'entrée et de sortie comme dans l'option nord, réduisant ainsi les risques qui y sont associés. Quant aux impacts environnementaux et socioéconomiques, plusieurs facteurs sont ressortis en faveur de l'option sud. Les arguments de cet aspect sont entre autres :

- une solution de rechange en cas de fermeture,
- risques d'inondation,

- l'accessibilité et la visibilité aux commerces, services et institutions par un boulevard urbain,
- répartition des émissions atmosphériques
- l'intégration dans le paysage des mesures d'atténuation du bruit.

La commission note également que l'option sud serait moins lourde de conséquences en ce qui a trait à l'entrave de la circulation et les inconvénients associés.

Le choix de l'option sud comprend un volet complémentaire essentiel soit la transformation de la route 132 en boulevard urbain. Ce réaménagement devrait s'effectuer selon plusieurs critères pour faciliter les déplacements de tout genre et donner un accès adéquat aux entreprises riveraines. Il doit également tenir compte des installations de transport en commun, des besoins des piétons et cyclistes et d'une voie réservée pour le transport en commun, préservant la possibilité de recevoir un jour un service de type léger sur rail.

La recommandation de la commission intègre quelques notions de protection de l'agriculture. En particulier, la commission suggère des ajustements à la délimitation de l'emprise afin de mieux protéger les exploitations agricoles ou pour éviter d'enclaver des terres. De plus, l'autoroute 30 ne doit pas contribuer à l'étalement urbain. Le tronçon sud ne devrait avoir ni entrée ni sortie autre que les échangeurs à construire à ses extrémités est et ouest. Des mesures d'atténuation et de compensation devraient être prévues à la hauteur des inconvénients encourus.

Il faut noter que suite au dépôt du rapport 164 en 2002, le gouvernement avait annoncé par décret, en 2003, la construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. Ce décret tenait compte des recommandations du rapport du BAPE en ce qui a trait aux mesures visant à diminuer les impacts pour les automobilistes et les commerçants durant la période de construction. Ce décret était également assorti d'un train de mesures touchant le volet environnemental du projet.

7. ANALYSE DU PROJET

7.1. Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement

Milieu agricole fragile

Le secteur agricole est très dynamique sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le taux d'occupation de la zone agricole est de 74 %, comparativement à 54,5 % pour l'ensemble du Québec . Ce dynamisme s'explique par la présence des sols à haut potentiel, par des conditions climatiques très favorables, par la proximité de marchés importants, par la présence de l'industrie en aval, des infrastructures de transport ainsi que des institutions d'enseignement, de recherche et développement.

En 2000, le territoire de la CMM comptait quelque 1 934 entreprises agricoles (6 % des entreprises du Québec) pour une superficie globale de 214 213 hectares, soit 57 % de tout son territoire. Ces entreprises génèrent un revenu de 322 millions de dollars et emploient 6 800 personnes. L'agriculture de la CMM se caractérise principalement par la production horticole, avec 46 % de la production en serre au Québec, 24 % de la production pomicole, 19 % de la production légumière et 10,5 % des grandes cultures.

Même si la grande région de Montréal (Région métropolitaine de recensement [RMR], plus la première et la deuxième couronne) ne comprend que 16 % de la zone agricole québécoise, elle n'en produit pas moins pour 35,6 % du total de la production agricole québécoise.

Le secteur agroalimentaire sur son territoire représente quant à lui, 49% des activités reliées à l'agriculture et à l'agroalimentaire du Québec et génère 143 000 emplois. Ce domaine suscite une activité économique majeure de plus de 17 G\$, avec des recettes à la ferme de 0,6 G\$, des livraisons manufacturières de 7,7 G\$, des ventes au détail de 6,9 G\$ et des recettes de restauration de 2,6 G\$. Ce dynamisme s'explique par les conditions très favorables spécifiques au territoire de la CMM, tel que la concentration de la population (100 millions de consommateurs dans un rayon de 1 000 km), la présence des voies de communication, la proximité des clients, des fournisseurs et des services, les contacts et partenariats (comme le Salon International de l'alimentation, des vins, des boissons et des spiritueux) et la main-d'œuvre qualifiée.

Caractérisation du territoire

- Périmètre d'urbanisation métropolitain approprié :
 - Superficie du PU : 163 000 ha, dont 55 % avec fonction résidentielle, 13 % avec fonction industrielle et 7 % avec fonction commerciale;
 - Besoins estimés en espace urbain d'ici 2021 : 21 100 ha;
 - Espace vacant disponible actuellement : 30 800 ha.

Adéquation entre l'espace disponible en zone non agricole
et les besoins à des fins urbaines
2001-2021

GRANDS SECTEURS	Espace brut vacant en zone non agricole (2003) (ha)	Besoin en espace brut à des fins urbaines (2001- 2021) (ha)	Écart (ha)
Couronne Nord	10 516	5 820	+ 4 696
Couronne Sud	11 788	4 360	+ 7 428
Laval	4 152	2 166	+ 1 986
Longueuil	2 871	2 828	+ 43
Montréal	1 470	5 904	- 4 434
CMM	30 796	21 078	+ 9 718

- Un milieu agricole fragile :
 - Perte de 27 700 ha de la zone agricole entre 1981 et 1996;
 - 58 % du territoire en zone agricole (221 200 ha);
 - 83 % des sols sont très propices à l'agriculture;
 - 70 % de la zone agricole est occupée par les exploitations agricoles;
 - 30 % de la zone agricole est constituée de terres en friche, souvent occasionnée par le morcellement des terres et de milieux occupés à d'autres fins que l'agriculture.

Vision métropolitaine

La protection du territoire agricole de la CMM exige une vision métropolitaine tenant compte des limites de la zone agricole qui doit être partagée par tous les intervenants dans la CMM, y compris dans les territoires où les espaces vacants sont rares ou limités à certaines vocations. Une telle politique d'urbanisation doit également identifier des opportunités favorisant l'utilisation optimale de la zone agricole par les producteurs agricoles, afin de développer ou maintenir une agriculture dynamique en milieu périurbain.

Gestion des corridors routiers

La définition du concept de développement durable, indiquée au chapitre 3 article 3.2 du projet de schéma, est celle du Rapport Brundtland de 1997 « *Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* »

Le schéma métropolitain d'aménagement devrait être plus précis en ce qui a trait à la protection des terres agricoles lorsqu'il est question de construction de routes et d'autoroutes. Dans les cas où des tracés hors de la zone agricole sont possibles, lesdits tracés devraient toujours être choisis. Les principes liés au développement durable trouvent pleinement leur application dans la protection des terres agricoles. La qualité exceptionnelle des sols du territoire de la communauté métropolitaine de Montréal, nous incite à nous assurer que le maximum sera fait pour en assurer la pérennité.

Les conséquences pour le maintien d'une agriculture viable sont menacées par la construction de routes et d'autoroutes dans le territoire agricole.

L'énoncé que l'on retrouve au paragraphe 2081 du projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement traduit bien cette reconnaissance de la nécessité de protection du territoire agricole « *On ne peut réalistement envisager le développement de l'agriculture sans une reconnaissance du territoire agricole puisque le principal capital de cette activité économique, c'est la terre elle-même. Elle constitue une ressource rare, particulièrement en milieu fortement urbanisé et non renouvelable. Il s'agit donc là du premier enjeu lié à la mise en valeur du territoire agricole soit celui d'assurer la pérennité du territoire agricole dans un souci de développement durable. Il est essentiel que ce territoire soit soustrait des pressions de*

l'urbanisation tant par le désir d'agrandir le périmètre d'urbanisation, à même la zone agricole, que par celui d'y introduire des activités incompatibles avec les pratiques agricoles. »

Le projet de construction de l'autoroute 30 dans la couronne sud, entre Sainte-Catherine et Candiac est l'exemple éloquent de la non-application des éléments de l'article 5.3 du schéma d'aménagement. Celui-ci tout en reconnaissant le rôle économique important de l'agriculture, indique l'importance d'assurer la pérennité d'une ressource rare que représentent les terres agricoles. La construction de cette autoroute en territoire agricole à cet endroit aura pour effet d'accélérer la pression de l'étalement urbain sur les terres agricoles dans ce secteur.

7.2. Schéma d'aménagement en vigueur et révisé MRC

Le schéma d'aménagement en vigueur de la MRC de Roussillon propose plusieurs orientations d'aménagement, mais trois d'entre elles ont retenu notre attention.

1- Favoriser la création d'un état d'équilibre entre les espaces requis pour l'expansion urbaine et les espaces requis pour les activités agricoles :

En mettant en valeur le territoire agricole et en le protégeant des incompatibilités qui le menacent, afin de créer un potentiel de développement agricole important.

Le projet du MTQ et le projet de la ville de Candiac ne mettent nullement en valeur le territoire agricole et ne le protègent pas des incompatibilités comme une autoroute. Le potentiel de développement agricole de ce secteur est réduit au minimum en détruisant des terres, des entreprises et des boisés. De plus, l'enclavement de 16 hectares de terres agricoles pour le tracé proposé par le MTQ ou d'environ 85 hectares pour le tracé de la ville de Candiac ne constitue pas un critère de mise en valeur, de protection des incompatibilités et de développement agricole.

2- Favoriser la mise en place de conditions spatiales favorables à un aménagement intégré et à un développement économique :

En maintenant les activités agricoles existantes et en facilitant leur poursuite;

Un projet comme celui du parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman ne peut maintenir les activités agricoles existantes et faciliter leur poursuite. Un projet qui occasionne la perte de 38,9 hectares de sols, la destruction de nombreux habitats fauniques, la destruction de deux étangs, la destruction de boisés de 30, 50 et 90 ans, etc. contribue à l'élimination des activités agricoles de ce secteur.

3- favoriser une gestion rationnelle de l'énergie

En proposant des liens routiers plus directs;

Dans la nomenclature des différentes affectations liées à la zone agricole pour ce qui concerne «L'affectation rurale I» la MRC entend y protéger les meilleurs sols agricoles, favoriser la récupération pour fins agricoles des terres improductives, protéger les activités agricoles existantes, et favoriser

l'homogénéité de ce territoire. Les usages autorisés en vertu de la LPTA sont a priori, les seuls à y être permis.

Le ministère des Transports ne respecte pas ces conditions d'affectation pour le projet en question dans «L'affectation rurale I». La MRC et la ville de Candiac ne respectent pas leurs propres conditions d'affectation.

En ce qui concerne le réseau routier, un seul tronçon de l'autoroute 30 était planifié en 1987. L'implantation d'une voie de contournement de la Réserve amérindienne de Kahnawake, qui permettrait de relier directement la route 132 à Ste-Catherine à l'intersection de la route 138 et du boulevard Châteauguay à Châteauguay. Le schéma en vigueur de la MRC ne prévoit pas d'autre tronçon de l'autoroute.

7.3. Plan de développement durable MDDEP

Selon la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (rapport Brundland) en 1987, le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Cette définition s'appuie sur une vision à long terme du développement dans une perspective d'équité intergénérationnelle.

Le plan de développement durable du gouvernement propose une définition revue et améliorée : processus continu d'amélioration des conditions d'existence des populations actuelles qui ne compromet pas la capacité des générations futures de faire de même et qui intègre harmonieusement les dimensions environnementale, sociale et économique du développement.

On peut retrouver dans ce document les rôles et fonctions des ministères et organismes en lien avec la mise en œuvre du Plan de développement durable au Québec. Outre le ministère de l'Environnement, les autres ministères et organismes de l'administration publique seront appelés, à divers degrés et progressivement, à participer à l'élaboration de la stratégie de développement durable, à participer à l'élaboration des indicateurs de développement durable, à agir à titre de promoteurs du développement durable dans leurs sphères d'intervention et finalement, à soutenir leurs clientèles externes dans une démarche de développement durable.

Par le projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, le ministère des Transports ignore ses rôles et fonctions en matière de développement durable. Ce tracé ne respecte en rien les notions de développement durable édictées par le MDDEP en novembre 2004. En gaspillant 38,9 hectares de terres agricoles et de boisés au lieu d'utiliser les alternatives de moindre impact sur l'agriculture soit l'autoroute 15 ou la route 132, le MTQ compromet gravement la capacité des générations futures à répondre à leurs besoins. De plus, les dimensions environnementales, sociales et économiques sont complètement ignorées dans ce projet.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement ne doit pas endosser cette attitude qui va à l'encontre du plan de développement durable.

7.4. Orientations gouvernementales en matière d'aménagement

Le document intitulé «*Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement, la protection du territoire et des activités agricoles document complémentaire révisé*», publié en décembre 2001 à la suite de l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles et d'autres dispositions législatives* (L.Q. 2001, c. 35), indique l'orientation et les objectifs poursuivis par le gouvernement en matière d'aménagement.

Cette orientation et ces objectifs sont les suivants :

Orientation

Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole, dans le respect des particularités du milieu, de manière à favoriser, dans une perspective de développement durable, le développement économique des régions.

Objectif général

Privilégier une démarche consensuelle avec les acteurs concernés par l'aménagement et le développement du territoire agricole afin de trouver des solutions adaptées aux particularités du milieu et acceptables localement.

1^{er} objectif

Assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture. Dans cette perspective : reconnaître la zone agricole comme la base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et y assurer l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles. Freiner l'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole. Planifier l'aménagement de la zone agricole et y contrôler les usages non agricoles afin de créer un cadre propice au maintien et au développement des activités et des exploitations agricoles.

2^e objectif

Dans une perspective de développement durable, favoriser la protection et le développement des activités et des exploitations agricoles en zone agricole. Dans cette perspective : Favoriser un modèle de développement durable de

l'agriculture qui contribue à la conservation des ressources. Favoriser la cohabitation harmonieuse des utilisations agricoles et non agricoles en zone agricole et à l'interface entre la zone agricole et les secteurs bâtis en déterminant des distances séparatrices et en recourant au zonage des productions.

3^e objectif

Planifier, en concertation avec le milieu, des actions de développement des activités et des exploitations agricoles en zone agricole.

Addenda au document complémentaire révisé de février 2005 ajoute :

1^{re} attente

Acquérir une connaissance factuelle du territoire, de ses particularités et de ses enjeux.

2^e attente

Concilier, dans une perspective de développement durable, les responsabilités de la MRC à l'égard du développement des activités et des entreprises agricoles en zone agricole et celles relatives à la cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles et évaluer sommairement si les solutions envisagées permettent de favoriser l'atteinte de ce résultat.

Si le gouvernement passe outre ses propres orientations, qui doit les respecter? Quelle crédibilité a l'État lorsqu'il fait des choix qui sont en contradiction avec ses propres politiques?

Le parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman se situe en territoire agricole dynamique. Les orientations gouvernementales sont très claires dans le cas où un projet se situe à l'intérieur d'un secteur agricole dynamique. « L'implantation d'équipements indispensables à la vie communautaire (comme l'autoroute 30) pourra toutefois y être envisagée dans la mesure où aucun site approprié n'existe à l'extérieur du secteur agricole dynamique (autoroute 15 ou route 132). Il en est de même pour le tronçon de l'autoroute 30 au sud de St-Constant.

8. AUTRES CONSIDÉRATIONS

8.1. Localisation de la gare

Parmi les impacts sur le milieu agricole que causerait le tronçon routier Jean-Leman, il faut prendre en considération l'implantation de la gare permanente de l'AMT dans la zone agricole. Lors de la première soirée des audiences, le 30 août, le maire de la ville de Candiac, M. André Côté, a élaboré sur les objectifs de la municipalité dans la conception de leur tracé. Parmi ceux-ci, un objectif vise à considérer l'ajout d'un échangeur en complémentarité avec la gare qui éventuellement aura un mode de fonctionnement intermodal, le tout dans le but de rentabiliser les investissements déjà effectués dans leurs infrastructures. Le milieu agricole craint également les impacts sur le territoire agricole de la densification autour de la gare. Dans l'après-midi du 31 août, madame Dupont, de la ville de Candiac, a stipulé à ce sujet : « dans ce secteur-là, on a à peu près pour 600 unités d'habitations qui vont prendre place. Donc, c'est un nouveau secteur de développement urbain qui répond encore une fois aux orientations de développement de la MRC et aussi de la CMM puisqu'on est venu densifier – parce que la CMM nous recommande de densifier les environs des gares – donc pour effectivement qu'il y ait le plus possible de clientèle qui soit susceptible d'être rapprochée des moyens de transport en commun. » Le déplacement de la gare en zone agricole est motivé simplement par le fait que l'AMT n'est pas propriétaire du terrain sur lequel est située la gare temporaire. Cette explication ne justifie nullement les nombreux impacts négatifs directs et indirects sur le territoire agricole.

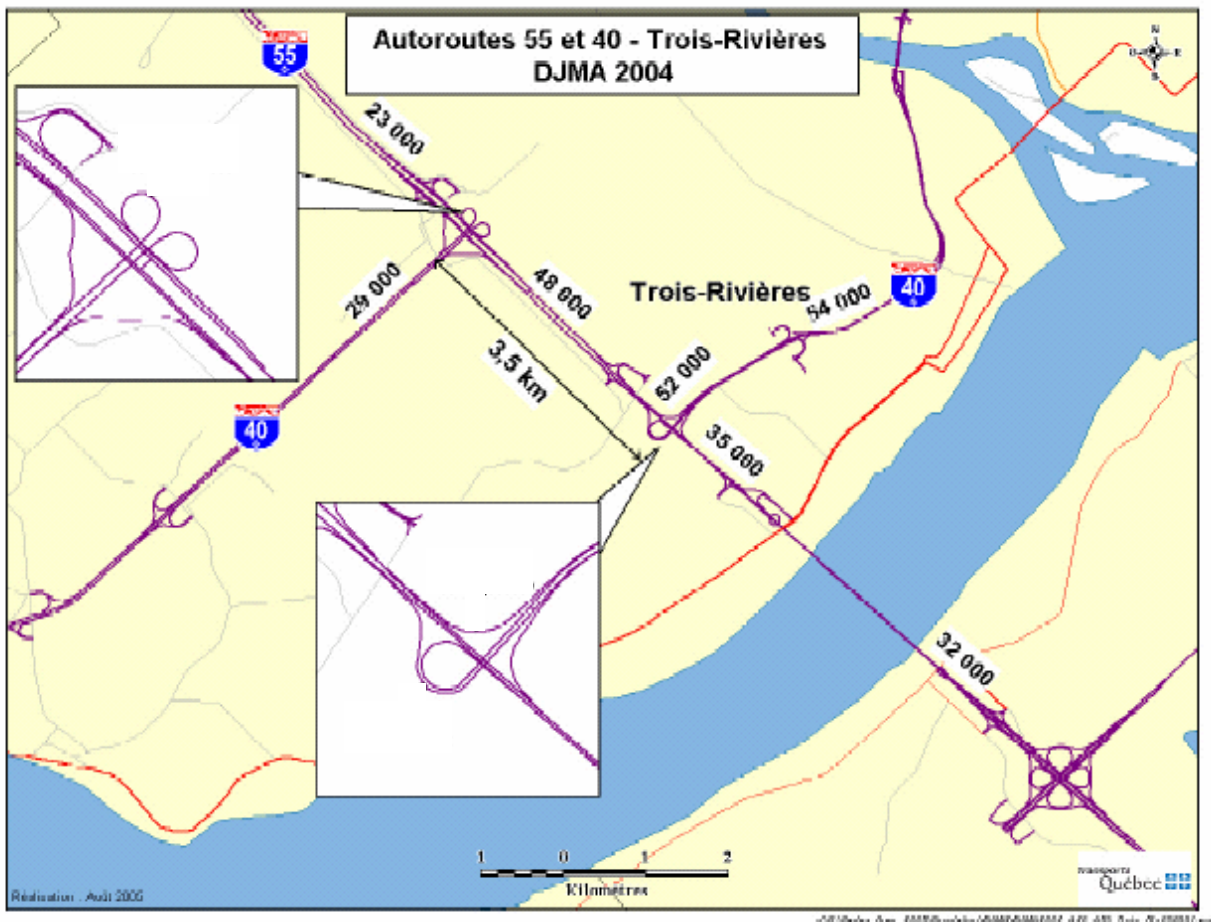
À la question de M. le Président à savoir s'il y avait une possibilité de construire la gare intermodale ailleurs, Mme Dupont a répondu que tout était possible. De plus, Mme Dupont confirme que l'intérêt de la localisation de la gare à cet endroit, dans les terres agricoles, est lié avec le positionnement de l'autoroute 30. Il faut comprendre que le tronçon Jean-Leman crée un effet d'entraînement pour plusieurs autres projets, ce qui contribue à déstructurer le milieu agricole. Tous ces impacts doivent être considérés lors de l'analyse du projet.

En terminant, il est tout à fait ridicule d'évoquer que tous ces aménagements et constructions amèneront les consommateurs à acheter des produits d'un kiosque de ferme tel que stipulé par M. Pierre Benoît. Après l'implantation de l'autoroute,

de la gare et son stationnement, des agrandissements de périmètres urbains, etc. il ne restera aucune ferme!

8.2.Exemples de tracé d'autoroute

Voici l'exemple de l'autoroute 40 à Trois-Rivières qui emprunte l'autoroute 55 pour environ 3,5 km. On retrouve à cet endroit un débit de circulation très élevé. Malgré ce fait, les automobilistes arrivent à lire les indications et à circuler de façon sécuritaire. Cette situation est donc facilement envisageable en remplacement du tronçon Jean-Leman en utilisant le tracé de l'autoroute 15 pour y faire transiter la circulation.



Voici l'exemple de l'autoroute 15 qui doit chevaucher l'autoroute 40 pour ensuite se poursuivre vers le nord.



8.3. Problème de la route 132

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman ne réglera en rien les problèmes de la route 132 vécus par la population depuis plusieurs années. Tel que stipulé par le MTQ en février 2002, « si l'option Sud est retenue, l'autoroute attirera en 2016 seulement 34 000 véhicules par jour. Compte tenu de la distance additionnelle de 7,3 km que ce tracé imposera aux usagers, plusieurs ne seront pas intéressés à emprunter ce corridor Sud. »¹ Les conflits entre la circulation de transit et la circulation locale se poursuivront, car, en plus de l'augmentation de véhicules routiers, plusieurs n'effectueront pas le détour de 7,3 km par le tronçon Sud. Donc, étant donné que ces conflits entre les catégories d'usagers ne seront pas résolus, le bilan de la sécurité routière ainsi que la fluidité de la circulation ne seront pas améliorés. Les feux de circulation, la voie centrale, les intersections ou encore, les accès aux propriétés maintiendront les problèmes de mouvements laborieux ainsi que les nombreux accidents. L'environnement peu propice aux piétons et cyclistes et

¹ Ministère des Transports du Québec, Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Volet circulation option sud, page 8, février 2002.

les accidents impliquant ces usagers ne seront pas améliorés. La congestion de la route 132 ne sera pas résolue avec la construction de l'autoroute 30 au sud de St-Constant et avec le tronçon Jean-Leman.

9. EFFETS SUR L'AGRICULTURE ET L'ENVIRONNEMENT

Le projet proposé, en lui additionnant le volet Jean-Leman sera dommageable pour l'environnement du secteur ainsi que pour l'agriculture. Les superficies en cause sont considérables.

(Variante Jean-Leman + tronçon au Sud de St-Constant)

	Dans l'emprise	Hors emprise	TOTAL
Tronçon EST (zone agricole de St-Constant)	108 ha	469 ha	577 ha
Variante (tronçon Jean-Leman)	22,9 ha	16 ha	38,9 ha
TOTAL	130,9 ha	485 ha	615,9 ha

Le tronçon Jean-Leman gaspillera environ 38,9 hectares de terres agricoles de haut potentiel. Additionné au tronçon de l'autoroute 30 au sud de St-Constant qui détruira pour sa part 577 hectares de terres cultivées également à haut potentiel, l'agriculture perdra ainsi de manière définitive 615.9 hectares de sols.

Cette superficie pourrait nourrir annuellement :

en carotte 1 782 273 personnes,
en laitue 1 106 277 personnes,
en chou 4 822 113 personnes,
en concombre 3 373 086 personnes et
en fraise 1 881 412 personnes.

Les impacts sur le milieu faunique sont considérables. L'étang du 99, St-André est utilisé comme habitat pas plusieurs centaines de poissons rouges, anoues, larve de ouaouaron, grenouille léopard, grand héron, canard malards, héron, martin-pêcheur et lièvre. Pour l'étang au sud-ouest du 99 St-André, il serait possible d'y retrouver des grenouilles vertes, ouaouaron, grenouille léopard, canards et chevreuil.

Nous croyons que ces écosystèmes profitent davantage à la population, écologiquement et économiquement parlant, s'ils sont maintenus intacts qu'une fois qu'ils ont été drainés ou détruits. On entend par milieux humides, les étangs,

les marais, les marécages et les tourbières. Voici quelques avantages à la préservation de ces écosystèmes :

- Les milieux humides sont des habitats essentiels à quelque 600 espèces fauniques au Canada, dont la sauvagine, les oiseaux aquatiques, les oiseaux de rivage et de nombreuses autres espèces.
- Les milieux humides filtrent l'eau naturellement et améliorent la qualité de l'eau que nous buvons et utilisons quotidiennement.
- Les milieux humides agissent comme des éponges géantes. En ralentissant le flux des eaux de ruissellement, ils réduisent les répercussions des inondations et contribuent à alimenter les nappes d'eau souterraine.
- Les milieux humides et leur végétation forment des zones de transition entre les activités humaines (comme l'agriculture) et les plans d'eau.
- Les milieux humides ont la capacité d'absorber et d'emmagasiner les gaz à effet de serre présents dans l'atmosphère terrestre.
- Les milieux humides contribuent à prévenir l'érosion des sols.

Il ne s'agit là que de quelques-uns des innombrables bienfaits qu'apportent les milieux humides à la population canadienne. Malheureusement, ces habitats continuent de disparaître. Dans certaines régions du Canada, jusqu'à 70 % des milieux humides originels ont déjà été détruits.

Suite aux acquisitions de terrains par le MTQ, celui-ci se retrouvera en possession de quelques parcelles résiduelles en zone agricole. Même si le ministère procède à un remembrement de ces lots, les probabilités qu'ils soient réutilisés demeurent toutefois faibles. Le ministère propose donc de reboiser ces parcelles afin de leur conserver un caractère à la fois agricole et naturel. Le reboisement de ces parcelles permettra de conserver une zone tampon entre l'autoroute et la zone blanche, laquelle sera éventuellement développée, et compensera également pour les pertes de superficies boisées engendrées par le projet. Le ministère devra acquérir une grande part de la zone blanche localisée au sud de la voie ferrée du CP, dont la totalité de l'espace sis au sud de l'échangeur prévu.

Le ministère se propose d'effectuer toutes les démarches requises en vue d'inclure cette parcelle en zone agricole permanente, et ce, en guise de compensation pour l'utilisation d'une partie du territoire agricole à des fins

autres. Le ministère effectuera également toutes les démarches en vue de faire modifier le schéma d'aménagement de la MRC, ainsi que les plans et règlement de la ville de Candiac. L'enclave sera offerte au producteur agricole riverain afin de compenser les pertes de superficies qu'il aura à subir par le projet. Cette démarche ne s'oppose pas à l'esprit du nouveau REA, adopté en décembre 2004, puisque la superficie cultivée de l'exploitation n'augmentera pas à la suite de cet échange.

Cet échange n'a rien d'intéressant pour le milieu agricole. Le producteur devra encore investir des sommes considérables pour le défrichage de cette parcelle ainsi que pour l'amélioration des conditions du sol. De plus, chaque perte de superficies boisées est critique pour la MRC de Roussillon. Les boisés occupent seulement 6,9 % de la superficie totale de la MRC, ce qui correspond à 2 950,10 hectares sur 42 683,18 hectares. Les coupes de boisés à des fins urbaines, publiques, industriels ou agricoles contribuent à mettre en péril la biodiversité de cette région. De plus, il est utopique de croire que la ville de Candiac acceptera que le MTQ procède au reboisement des parcelles de terre enclavées. Il s'agit d'une ville en pleine expansion urbaine et commerciale.

Le ministère des Transports qualifie les boisés présents sur les lieux comme une friche. Par contre, selon l'étude d'impact agricole de M. Daniel Labbé de mai 2004, on retrouverait dans la superficie visée des feuillus intolérants, denses, classe 30 ans, des feuillus tolérants, denses, arbres vieux et d'âge varié, des feuillus tolérants, moyennement dense, classe 50 ans, des feuillus tolérants, moyennement dense, arbres vieux et d'âge varié, feuillus tolérants, clairsemés, arbres vieux et d'âge varié et finalement, des pins blancs, moyennement denses, classe 90 ans. Une friche signifie une terre cultivée abandonnée volontairement par un spéculateur immobilier pour les terres présentement à l'étude. La coupe de boisés de 30, 50 et 90 ans implique la destruction de nombreux habitats fauniques bien établis, le déplacement de la faune

Le reboisement des parcelles adjacentes à l'emprise à l'emprise, associée à la gestion écologique de la végétation, permettra de conserver un état naturel, augmenter le nombre d'espèces végétales et animales présentes de même que la biomasse des arbres et des arbustes. L'augmentation des espèces animales aux abords des autoroutes peut présenter de nombreux dangers pour les utilisateurs. Selon les statistiques officielles du ministère des Transports du Québec, le réseau routier québécois aurait enregistré au minimum quelque 4 500 accidents impliquant des cerfs de Virginie au cours de l'année 2000. Globalement, ces accidents auraient entraîné des coûts sociaux estimés à près de 38,4 M\$ pour

l'ensemble du Québec. Les animaux ne sont pas toujours sur les panneaux, ils peuvent être sur les autoroutes.

Le ministère s'engage formellement à ne pas construire d'entrées et de sorties (autre qu'aux extrémités) et à acquérir une servitude de non-accès le long du prolongement du rang St-André. Ces deux mesures auront pour effet de protéger la fonctionnalité des deux infrastructures et par conséquent, à protéger en contrepartie le territoire agricole environnant face aux pressions éventuelles du développement urbain. Il est utopique de penser qu'il n'y aura jamais d'entrée et de sortie. Les pressions politiques des municipalités et de la MRC seront très fortes sur le gouvernement afin de modifier le décret.

Bref, le tracé aura pour conséquences :

- de soustraire à l'agriculture une superficie d'environ 22,9 ha de bons sols argileux de classe 2;
- d'affecter l'accessibilité et la fonctionnalité d'une superficie additionnelle de bons sols de 16 ha;
- d'affecter le drainage superficiel et, le cas échéant, le drainage souterrain des superficies cultivées avoisinantes;
- d'affecter une exploitation agricole d'envergure, spécialisée en grande culture en perturbant possiblement le système de drainage souterrain de certaines superficies adjacentes au tracé;

Les mesures d'atténuation proposées par le ministère des Transports ne sont guère satisfaisantes. Il s'agit de terres agricoles qui ne peuvent être remplacées.

10.POSITION DE LA FÉDÉRATION DE L'UPA DE ST-JEAN-VALLEYFIELD

Autoroute 30 sur la route 132

Le projet de construction de l'autoroute 30 dans la couronne sud entre Sainte-Catherine et Candiac est l'exemple éloquent de la non-application des éléments de l'article 5.3 du schéma d'aménagement. Celui-ci tout en reconnaissant le rôle économique important de l'agriculture, indique l'importance d'assurer la pérennité d'une ressource rare que représentent les terres agricoles. La construction de cette autoroute en territoire agricole à cet endroit aura pour effet d'accélérer la pression de l'étalement urbain sur les terres agricoles dans ce secteur.

- L'option Nord respecte les objectifs du plan de transport de la région de Montréal du ministère des Transports (MTQ) en « donnant la priorité à la conservation et à l'optimisation des réseaux et des systèmes de transport existants ».
- L'option Nord respecte les orientations du cadre d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en préservant le territoire agricole, en minimisant l'étalement urbain et en consolidant les zones déjà bâties.
- Le tracé Nord permettra l'aménagement de liens piétonniers et cyclables sécuritaires. Les nombreux accès routiers aux voies rapides favoriseront le développement des parcs industriels des quatre municipalités ainsi que le port maritime de la ville de Sainte-Catherine. Le tracé Sud ne modifie en rien la situation actuelle, puisqu'aucun accès routier aux voies rapides n'est prévu pour les parcs industriels.
- Le zonage présent le long de la 132 est commercial et industriel : le tissu urbain correspond à la venue de l'autoroute. Les activités riveraines de la 132 seront desservies par les voies de service de l'autoroute, ce qui représente une nette amélioration comparativement à la situation actuelle.
- Depuis plus de 30 ans, les résidants, les commerçants, les industriels et les corporations municipales connaissent le projet du MTQ voulant transformer l'actuelle route 132 en autoroute. Des entreprises

commerciales et industrielles majeures, créatrices d'emplois locaux, se sont d'ailleurs installées en fonction de cette perspective.

- Le tracé de l'option Nord assure un accès beaucoup plus rapide, entre le pont Mercier et la Montérégie-Est. Ceci est particulièrement important pour le transport des marchandises, notamment pour le pôle économique Saint-Laurent/Dorval, qui est le deuxième pôle économique à caractère international de la CMM, avec plus de 140 000 emplois. Le choix du tracé Sud, qui double la longueur du trajet en plus d'imposer quatre virages importants, implique des coûts de transport supplémentaires, ou va rediriger le trafic sur d'autres routes (notamment le pont Champlain) qui font déjà l'objet d'un trafic lourd. Le tracé Sud ne favorise donc pas la compétitivité des entreprises du deuxième pôle économique en importance de la CMM comparativement au tracé Nord.
- Le projet attendu depuis maintenant près d'un demi-siècle devait se faire sur le tracé de l'actuelle route 132, il s'agit de l'option Nord. Depuis février 2003, le gouvernement du Québec, décidait de préconiser un tracé dans les terres agricoles, l'option Sud. Les arguments suivants font état de la situation :
- Le tracé de l'option Sud entraînerait la perte de 80 ha de très bons sols agricoles, en plus d'en enclaver 435 ha, dans une région agricole dynamique et compétitive qui bénéficie des meilleures conditions climatiques et pédologiques à l'échelle provinciale.
- L'expérience des dernières années nous démontre que la construction d'une autoroute accélère l'étalement urbain autour de l'axe routier, créant ainsi une pression sur la zone verte.
- Le tracé de l'option Sud est incompatible avec les objectifs de la protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.
- Plus de 85 % des producteurs agricoles dont les terres sont visées par le projet sont en désaccord au fait d'être expropriés.
- Est-il nécessaire de rappeler l'importance du sol agricole? Le sol agricole est une ressource rare et non renouvelable. La superficie totale de la zone agricole ne représente que 2% de la superficie au Québec. De plus, les sols

de très grande qualité, comme ceux qui sont visés par le projet, comptent à peine pour 15 % du total des superficies zonées agricoles.

- La première richesse naturelle d'un pays à des fins de sécurité alimentaire est sans contredit son domaine arable. Dans un contexte où les besoins alimentaires mondiaux vont grandissant, il importe de préserver ce patrimoine collectif. Les projections démographiques réalisées par l'O.N.U. prévoient qu'il y aura plus de 9 milliards d'individus en 2050. Parallèlement, les rendements des cultures n'augmentent pas au même rythme et tendent plutôt à plafonner.
- Les bonnes performances du secteur agricole québécois et canadien permettent de maintenir les paniers d'épicerie parmi les moins chers au monde, et ce, malgré le faible soutien de l'État comparativement aux États-Unis et l'Union Européenne. Les exportations de produits agricoles et agroalimentaires ont augmenté continuellement depuis 1994, passant de 1,4 à 3,7 milliards de dollars en 2003, soit 4,5 % des exportations totales des marchandises au Québec. La balance commerciale agroalimentaire est en surplus depuis 1997 et s'élevait à 443 millions de dollars en 2001.

Le tronçon Jean-Leman

- Il est clair que le tracé sur l'autoroute 15 constitue un tracé alternatif intéressant pour le MTQ
- Ce tracé aura très peu d'incidence sur le territoire agricole.
- Ce tracé élimine toute confusion et effet d'entraînement qu'auraient les tracés du MTQ ou celui de Candiac sur la pérennité de la zone agricole du secteur. En effet, ces tracés ne feraient qu'accélérer le développement urbain sur des terres agricoles de haute qualité contribuant ainsi à leur perte irrémédiable.
- Ce tronçon n'est que le prolongement un peu plus à l'est d'un projet autoroutier qui défie toute logique en ayant pour effet de tenter de faire circuler les automobilistes et les camionneurs sur une autoroute qui n'est simplement pas à sa place et qui plus est, leur fera faire des excédents de kilométrage.

11. CONCLUSION

Jamais les citoyens d'une région n'auront autant eu l'impression d'avoir été floués par leur gouvernement et certaines de ses institutions. La commande politique faite au ministère des Transports par nos élus dépasse le gros bon sens. Cette modification unilatérale du tracé de l'autoroute 30 voulant coûte que coûte la faire passer dans les plus belles terres agricoles de la plaine de Montréal marquera à jamais la mémoire des Québécois.

Tous reconnaissent aujourd'hui que le BAPE s'est trompé en 2002 lorsqu'il recommandait au gouvernement de faire passer l'autoroute dans les terres agricoles en pensant que les impacts pouvaient être réduits. Certains politiciens locaux ont exprimé qu'ils pouvaient peut-être s'engager à les protéger pour une période de 10 ans. D'autres avisaient les municipalités d'attendre le rapport du BAPE de 2005 avant de demander des sorties et des échangeurs sur les routes existantes que croisera la 30. Cette autoroute contribuera forcément à l'étalement urbain.

La ville de Candiac et la MRC de Roussillon nous ont démontré le but commun qu'elles chérissaient; agrandir le périmètre d'urbanisation de Candiac afin que celui-ci repousse encore plus loin l'agriculture allant ainsi à l'encontre des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire édictées par nos élus. De plus, cette ambition malade à gaspiller des terres agricoles de qualité est grandement décriée dans le projet de schéma métropolitain de développement.

Nous souhaitons que cette Commission apporte sa contribution afin que soient réparées les erreurs de la précédente Commission du BAPE de 2002. Ce que vous entendez aujourd'hui, c'est le cri du cœur des agriculteurs du Québec. Ceux-là mêmes qui travaillent à chaque jour pour vous nourrir et pour qui la terre constitue le coffre d'outil sans lequel, la sécurité alimentaire des Québécois sera menacée.

Dans un contexte où le développement durable se définit comme étant «*un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* » comment peut-on justifier ce gaspillage de terres agricoles! Qui plus est, une utilisation aussi peu judicieuse des fonds publics fait réfléchir et inquiète. Le projet du MTQ ajoute près de

52 M\$ aux coûts déjà honteusement élevés d' une autoroute qui n'a pas sa raison d'être à l'endroit où les politiciens l'ont promise. Nous souhaitons que le BAPE ne recommande pas la construction du tronçon Jean-Leman et qu'il ramène cette autoroute à l'endroit prévu depuis plusieurs décennies soit, sur la route 132. À défaut d'aller dans cette direction, cette Commission devrait considérer le projet prévu en 2002 par le MTQ qui utilisait le tracé de l'autoroute 15, comme étant le tracé de moindre impact.

RÉFÉRENCES

Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec. *Bilan des régions, Montérégie Ouest*, 2004.

Union des producteurs agricoles. *Portrait agroenvironnemental des fermes du Québec, St-Jean-Valleyfield*,

Statistique Canada. *La perte de terres agricoles cultivables au Canada*, bulletin d'analyse, Régions rurales et petites villes du Canada, 2001.

Commission de protection du territoire agricole. *avis selon l'article 66 de la loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, dossier numéro 328369, 9 octobre 2002.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. rapport 164, *projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*, 2002.

Gouvernement du Québec. *plan de développement durable du Québec*, document de consultation, novembre 2004.

Ministère des Transports du Québec. projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe, *réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, mars 2005.

Ministère des Transports du Québec. projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe, *Étude d'impact sur l'environnement*, novembre 2004.

Labbé, Daniel. Prolongement de l'autoroute 30 à Candiac à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman, *Étude d'impact agricole*, mai 2004.

Labbé, Daniel. Prolongement de l'autoroute 30 à Candiac à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman, variante – secteur est, *étude d'impact agricole*, rapport complémentaire, février 2005.

Ministère des Transports du Québec. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Volet circulation, option Sud*, février 2002.