

VILLE DE CANDIAC
100, boulevard Montcalm Nord
Candiac (Québec) J5R 3L8

Étude d'impact agronomique

Autoroute 30, tronçon Jean-Leman-Roussillon

Août 2005

F. BERNARD experts-conseils
2840, boul. Laframboise
Saint-Hyacinthe (QC) J2S 4Z1

☎ Téléphone: (450) 773-7971
☎ Télécopieur: (450) 773-0904
N/Réf.: 686-5
Fichier: RAPPORT-FINAL.doc

Pierre Benoît, ing. agr.

Alain Lavoie, dta

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. Introduction	1
2. Le tracé Jean-Leman-Roussillon : une alternative adéquate en matière de protection du territoire et des activités agricoles.....	2
2.1 La caractérisation du territoire agricole.....	2
2.2 Les impacts appréhendés des tracés présentés par le promoteur..	7
2.2.1 Tracé de référence du ministère des Transports du Québec	7
2.2.2 Tracé alternatif du ministère des Transports du Québec.....	15
2.3 Les impacts associés au Tracé Jean-Leman-Roussillon	22
2.4 Impacts comparés des projets.....	28
3. Conclusion.....	32

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : Plan de localisation

LISTE DE TABLEAUX

TABLEAU 1 : Caractéristiques agricoles du tracé de référence du M.T.Q.

TABLEAU 2 : Synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture pour le tracé de référence du M.T.Q.

TABLEAU 3 : Caractéristiques agricoles du tracé alternatif du M.T.Q.

TABLEAU 4 : Synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture pour le tracé alternatif du M.T.Q.

TABLEAU 5 : Caractéristiques agricoles du tracé Jean-Leman-Roussillon

TABLEAU 6 : Synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture pour le tracé Jean-Leman-Roussillon

TABLEAU 7 : Tableau comparatif des impacts des tracés sur la protection du territoire et des activités agricoles

1. Introduction

En novembre 2004, le Ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) a déposé son étude d'impact sur l'environnement du projet de l'autoroute 30. Cette étude retenait les deux tracés du MTQ pour le parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman en omettant le tracé proposé par la ville de Candiac qui empiétait plus sur le territoire agricole.

À la suite de cette décision, la ville de Candiac a mandatée la firme F.BERNARD pour évaluer l'impact sur l'agriculture de la construction du tronçon Jean-Leman-Roussillon de l'autoroute 30 proposé par la ville de Candiac. Notre étude d'impact agronomique, tout en étant insérée dans le rapport général d'impact sur l'environnement pour l'appuyer, pourra être déposée et défendue au Bureau d'audience publique sur l'Environnement (BAPE) comme étude agronomique particulière, dont l'importance nécessite un traitement particulier.

2. Le tracé Jean-Leman-Roussillon : une alternative adéquate en matière de protection du territoire et des activités agricoles

2.1 La caractérisation du territoire agricole

Le tronçon Jean-Leman-Roussillon est situé dans un secteur agricole relativement isolé de la zone agricole plus homogène que l'on retrouve au sud. Ce secteur est entrecoupé de plusieurs infrastructures et activités non agricoles et il est divisé en trois zones assez différentes, soit :

- la partie nord, située au nord du rang Saint-André;
- la partie centrale, comprise entre le rang Saint-André et la voie ferrée;
- la partie sud, de la voie ferrée jusqu'au boulevard Monette.

A) Partie nord

La partie nord, au nord du rang Saint-André, est complètement enclavée par des activités non agricoles sur ses quatre faces, soit :

- du côté nord, par l'Autoroute 30, le boulevard Saint-Joseph et des développements résidentiels en zone non agricole;
- du côté est, par un développement résidentiel en zone non agricole et par une zone de ravins et de friches entrecoupée par le ruisseau Saint-André et ses embranchements;
- du côté sud, par le rang Saint-André;
- du côté ouest, par le boulevard Jean-Leman et la zone non agricole.

Ces zones non agricoles, qui enclavent la partie nord, font l'objet de forts développements. Ainsi, on retrouve un développement résidentiel presque complètement terminé du côté nord du boulevard Saint-Joseph et on en retrouve un deuxième du côté est, dans un secteur de maisons mobiles. Du côté ouest, une gare de train de banlieue a été implantée au cours des dernières années et, également du côté ouest, un développement commercial et résidentiel est sur le point de démarrer (avec le début de la construction des infrastructures d'égout et d'aqueduc) entre le boulevard Jean-Leman et l'Autoroute 15.

De plus, la partie nord a déjà été utilisée par les autorités gouvernementales pour deux projets non agricoles à caractère public depuis le début des années 1990, soit pour un tronçon de l'Autoroute 30 et pour l'échangeur Jean-Leman. Depuis le décret du gouvernement du Québec imposant un nouveau tronçon de l'Autoroute 30 au sud des municipalités de Delson et Candiac, la partie nord est de nouveau sollicitée par les autorités gouvernementales pour la construction du tronçon Jean-Leman de l'Autoroute 30.

La partie nord d'une superficie totale d'environ 161 hectares est constituée de la façon suivante :

- par une zone de friches, d'une superficie d'environ 90 hectares;
- par une zone de ravins et de friches, d'une superficie d'environ 36 hectares;
- par une zone de boisés, d'une superficie d'environ 27 hectares;
- par une zone en culture, d'une superficie d'environ 8 hectares.

Zone de friches

La plus grande partie de la zone nord est constituée de friches d'environ 90 hectares. Cette zone est constituée d'un sol de classe 2 d'après l'inventaire des sols selon leur potentiel agricole. Il s'agit d'un loam argileux qui souffre de problèmes de drainage interne et d'excès d'humidité. De façon générale, cette zone de friches s'égoutte vers le nord, c'est-à-dire vers l'Autoroute 30 et le boulevard Saint-Joseph. Elle est caractérisée par un réseau de petits fossés dont la profondeur est de l'ordre de 30 à 60 centimètres en moyenne. Ces fossés sont tout à fait inadéquats et ne peuvent pas assurer l'égouttement de ces terres et la productivité de ces sols. Des travaux majeurs de drainage souterrain, de drainage de surface, de nivellement et d'enlèvement des lignes de branches, devraient être réalisés avant toute remise en culture de ces terrains. De tels travaux, dans cette zone de friches de 90 hectares et dans la partie cultivée de 8 hectares entraîneraient des coûts de l'ordre d'un demi-million de dollars (500 000 \$).

De plus, ce réseau de petits fossés s'écoule de façon générale vers le nord, c'est-à-dire vers l'Autoroute 30 et vers le boulevard Saint-Joseph. Or, la profondeur du ponceau qui traverse le boulevard Saint-Joseph (de l'ordre d'un mètre) est inadéquate pour assurer un bon drainage. Il faudrait envisager son abaissement, ce qui risque d'être problématique. En effet, ce ponceau (trop peu profond) s'écoule dans une canalisation fermée qui traverse un quartier résidentiel, ce qui pourrait poser des problèmes importants pour son abaissement.

En ce qui concerne le fossé qui longe l'Autoroute 30, en s'écoulant vers l'est, il est également peu profond (de l'ordre d'un mètre), et son approfondissement risque d'être problématique en raison des infrastructures à traverser (boulevard Saint-Joseph et ponceau sous l'autoroute).

Donc, en plus des coûts de l'ordre de 500,00 \$ pour l'amélioration du site lui-même il faudrait aussi prévoir des coûts additionnels pour l'abaissement des infrastructures publiques afin d'améliorer le drainage.

Zone de ravins et de friches

Selon la carte pédologique du comté de La Prairie, on retrouve dans la partie sud-est de la zone nord une importante zone de ravins qui s'étend d'une façon irrégulière de part et d'autre du ruisseau Saint-André et de son embranchement. Le rapport pédologique mentionne qu'à cet endroit, l'écoulement intermittent de l'eau vers le ruisseau Saint-André a creusé d'importantes coulées qui atteignent jusqu'à dix mètres de profondeur.

Toujours selon la carte pédologique, les sols y sont susceptibles à l'érosion hydrique et la topographie locale (sol ondulé) accentue cette contrainte. C'est ce qui explique que plus de la moitié de la superficie de ce secteur soit occupée par les zones de ravins identifiées à la carte pédologique. Les autres superficies, qui ne font pas partie de la zone de ravins, sont découpées d'une façon très irrégulière qui les rendrait difficile à mettre en culture. Ainsi, la totalité de cette zone, d'une superficie d'environ 36 hectares, est affectée par cette contrainte de ravins et ce site a été laissé en friche.

Lors de notre visite sur le terrain, nous avons constaté que ces sols sont protégés présentement par les friches et les zones boisées. Toutefois, ils risqueraient d'être sérieusement affectés par l'érosion hydrique s'ils étaient mis en culture intensivement. D'ailleurs, on retrace dans le voisinage, à proximité du ruisseau Saint-André, de tels sols ayant été mis en culture et qui sont sérieusement affectés par des problèmes d'érosion hydrique.

Zone cultivée

On trouve dans le secteur nord-est une petite partie cultivée (maïs) sur environ huit hectares. Cette partie souffre des mêmes problèmes d'égouttement que la zone de friches en raison des fossés peu profonds, tel que mentionné précédemment.

Zones boisées

Les zones boisées de ce secteur, une à l'est et l'autre à l'ouest, totalisent une superficie d'environ 27 hectares. Ce sont de jeunes boisés, sans grande valeur commerciale, qui souffrent aussi de contraintes de mauvais drainage.

Les possibilités d'usages agricoles de la partie nord

En raison du contexte particulier de la partie nord qui est enclavée par la zone non agricole en fort développement sur ses trois faces, ainsi que par le rang Saint-André et la zone de ravins et de friches sur la quatrième de ses faces; en raison des coûts élevés ($\pm 500\ 000$ \$) qui seraient occasionnés par les travaux d'amélioration de la zone de friches (90 hectares) et la zone de culture (8 hectares); en raison également des problèmes de drainage et d'égouttement occasionnés par les infrastructures publiques actuelles trop peu profondes et difficiles à abaisser et en raison de sa superficie relativement réduite, nous sommes d'avis qu'il y a très peu de possibilités réelles que la zone de friches de la partie nord puisse un jour être mise en culture.

B) Partie centrale

La partie centrale couvre une superficie d'environ 29 hectares. Elle est de forme triangulaire et est limitée au nord par le rang Saint-André, au sud par la voie ferrée et à l'ouest par la zone non agricole en développement, comprenant une gare de trains de banlieue.

De plus, elle est divisée en deux petites parties d'environ dix et quinze hectares chacune par l'embranchement du ruisseau Saint-André qui est localisé dans une zone naturellement basse. On y pratique la grande culture (soya et maïs). Le sol est de classe 2; il est constitué d'un loam argileux qui souffre de contraintes naturelles de drainage et d'excès d'humidité. Toutefois, le sol a été amélioré par des travaux de nivellement et de drainage. L'agriculteur accède à cette zone par le rang Saint-André.

C) Partie sud

La partie sud constitue la véritable zone agricole homogène dans ce secteur. Cette zone, d'une superficie d'environ 400 hectares, est cultivée d'une façon intensive en grande culture (maïs et soya). Elle est limitée au nord par la voie ferrée, à l'est par le rang Saint-André avec ses ravins, au sud-est par le boulevard Monette et par un secteur résidentiel isolé en zone agricole et, finalement à l'ouest, par l'Autoroute 15 et une zone non agricole.

Le sol est principalement un loam argileux qui souffre de problèmes de drainage interne et d'égouttement. Toutefois, ce sol a été amélioré par des travaux de nivellement et de drainage.

Ce secteur est cultivé par le même agriculteur qui cultive la partie centrale et dont les bâtiments sont situés à plusieurs kilomètres de distance, de sorte que l'on ne retrouve pas de bâtiments de ferme dans ce secteur. Cet agriculteur cultive environ mille (1 000) hectares en grande culture, principalement dans les municipalités de Saint-Philippe-de-La Prairie et de Candiac.

2.2 Les impacts appréhendés des tracés présentés par le promoteur

Les deux tracés proposés par le M.T.Q. sont localisés au sud de l'Autoroute 30 et à l'est de l'Autoroute 15. Le tracé de référence est situé de façon générale à un peu moins de 200 mètres à l'est de la limite de la zone non agricole alors que le tracé alternatif est plus rapproché de la zone non agricole, soit environ de 50 à 150 mètres à l'est de cette limite.

2.2.1 Tracé de référence du ministère des Transports du Québec

A - Caractéristiques agricoles du tracé

Le Tableau 1 présente les principales caractéristiques du tracé de référence en ce qui concerne la zone agricole. Ce tracé a comme effet premier d'utiliser pour l'autoroute projetée une superficie totale d'environ 23 hectares. De ces 23 hectares, dix hectares sont en culture et treize hectares sont des sols en friche qui sont situés dans un contexte où il y a très peu de possibilités réelles qu'ils soient un jour mis en culture tel que démontré au chapitre 2.1.

Ce tracé a également comme effet de couper la zone agricole en deux, ce qui laisse des enclaves agricoles entre l'autoroute et la zone non agricole et ce, autant à l'ouest du tracé de l'autoroute qu'à l'est de ce tracé.

Partie nord

Dans la partie nord, ce tracé laisse une petite zone agricole, très majoritairement boisée, de quatorze hectares entre l'autoroute et la zone non agricole à l'ouest.

Ce tracé laisse également une zone agricole enclavée à l'est de l'autoroute. Cette zone enclavée est en friche sur une superficie d'environ 77 hectares et en culture sur une superficie d'environ huit hectares. Elle sera complètement isolée du milieu agricole voisin par l'autoroute à l'ouest, la zone non agricole au nord et à l'est mais également par le rang Saint-André au sud et la zone de ravins du ruisseau Saint-André au sud-est.

Tel que mentionné au chapitre 2.1, cette zone en friche et la petite zone de culture souffrent de graves contraintes de drainage, difficiles à solutionner avec les infrastructures de drainage actuelles qui sont inadéquates.

Dans ce contexte, et compte tenu de son isolement, il y a très peu de possibilités réelles que cette zone de friches puisse être un jour mise en culture.

Partie centrale

En ce qui concerne la partie centrale de ce tracé, il enclave une partie agricole de cinq hectares du côté ouest entre l'autoroute et la zone non agricole et il crée également un deuxième enclavement d'environ huit hectares du côté est entre l'autoroute et l'embranchement du ruisseau Saint-André.

En raison de la topographie des lieux, cette deuxième zone d'enclavement de huit hectares ne peut être jointe au terrain voisin à l'est pour faire un tout plus grand, puisque l'embranchement du ruisseau Saint-André constitue déjà un obstacle qui ne peut être déplacé.

Partie sud

En ce qui concerne la partie au sud de la voie ferrée, le tracé isole environ quatorze hectares de terres agricoles à l'ouest entre la zone non agricole et l'autoroute en plus d'utiliser six hectares pour l'emprise de l'autoroute.

TABLEAU 1 : Caractéristiques agricoles du tracé de référence du M.T.Q.

PARTIE NORD				
USAGES ACTUELS	Emprise de l'Autoroute (ha)	Zone agricole enclavée		
		À l'ouest de l'autoroute (ha)	À l'est de l'autoroute (ha)	Total (ha)
Friche	13	--	77	77
Boisé	--	14	13	27
Culture	--	--	8	8
Zone de ravins et friches	--	--	36	36
PARTIE CENTRALE				
Culture	4	5	8 ⁽¹⁾	13
PARTIE SUD				
Culture	6	14	⁽²⁾	14

1. Zone enclavée entre le tracé de l'autoroute et l'embranchement du ruisseau Saint-André.
2. La superficie agricole à l'est du tracé de l'autoroute est très importante. Pas d'enclavement considéré.

B - Impact du tracé de référence du M.T.Q. sur la protection du territoire et des activités agricoles

L'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture porte sur les éléments suivants mentionnés à l'article 62 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* :

- le potentiel agricole du lot et des lots avoisinants;
- les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture;
- les conséquences d'une autorisation sur les activités agricoles et sur le développement de ces activités agricoles ainsi que les possibilités d'utilisation agricoles des lots voisins;
- les contraintes et les effets résultants de l'application des lois et des règlements, notamment en matière d'environnement et plus particulièrement pour les établissements de production animale;
- la disponibilité d'autres emplacements de nature à éliminer ou réduire les contraintes de l'agriculture;
- l'homogénéité de la communauté et l'exploitation agricoles;
- l'effet sur la préservation pour l'agriculture des ressources eau et sol dans la municipalité et la région;
- la constitution de propriétés foncières dont la superficie est suffisante pour y pratiquer l'agriculture.

Le Tableau 2 présente une synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture. Les principaux faits saillants de cette évaluation sont les suivants :

Partie nord

Dans la partie nord, le projet a un faible impact à l'égard de chacun des critères d'évaluation mentionnés à l'article 62 de la *Loi*. Les principales raisons de ce faible impact étant que la partie nord du tracé est située dans une zone agricole ayant très peu de possibilités réelles d'être utilisée pour l'agriculture. Cette très faible possibilité agricole de la partie nord est due à son contexte très particulier qui existait avant le projet (enclavement déjà existant, forte pression de développement, terres en friche avec problématique de drainage difficile à solutionner, entraînant des coûts importants).

Le tracé de l'autoroute divise l'enclavement déjà existant en deux enclavements de superficies différentes, un à l'ouest et l'autre à l'est de l'autoroute, mais il ne crée pas de nouvelles contraintes pour l'agriculture puisque ces contraintes étaient toutes déjà existantes.

Partie centrale

En ce qui concerne la partie centrale du tracé, qui représente environ 18 % de sa longueur, le projet a des impacts que nous qualifions de moyen à l'égard du potentiel et des possibilités d'utilisation agricole du site puisqu'il utilise quatre hectares pour l'emprise de l'autoroute, en plus d'enclaver une superficie de cinq hectares à l'ouest, entre l'autoroute et la zone blanche et une superficie de huit hectares à l'est entre l'autoroute et l'embranchement du ruisseau Saint-André.

À l'égard de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, nous qualifions également l'impact de moyen puisque le projet repousse d'environ 200 mètres vers l'est une activité non agricole (l'autoroute) et qu'il laisse une petite superficie résiduelle (± 8 ha) de forme irrégulière à l'est entre l'embranchement du ruisseau Saint-André et l'autoroute.

En ce qui concerne les autres critères d'évaluation, nous sommes d'avis que les impacts sur l'agriculture sont faibles pour la partie centrale du tracé.

Partie sud

Les impacts de la partie sud du tracé, qui représentent environ 32 % de sa longueur totale, sont semblables à ceux de la partie centrale.

Ces impacts sont moyens en ce qui concerne le potentiel et les possibilités d'utilisation agricoles du site puisqu'il utilise six hectares pour l'emprise de l'autoroute en plus d'enclaver une superficie d'environ quatorze hectares à l'ouest entre l'autoroute et la zone non agricole.

En ce qui concerne l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, l'impact est qualifié de moyen puisqu'il consiste à repousser d'environ 300 mètres vers l'est une activité non agricole (l'autoroute).

Pour ce qui est des autres critères d'évaluation, la partie sud du tracé n'a pas d'impact significatif.

TABEAU 2 : Synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture pour le tracé référence du M.T.Q

Critères considérés	Partie	Impact	Remarques
1- Potentiel agricole du lot	Nord	Faible	Le fait d'utiliser 13 ha en friche de la partie nord pour l'autoroute et d'isoler un premier bloc de 14 ha de boisé côté ouest ainsi qu'un deuxième bloc de 13 ha de boisé, 8 ha de culture et 77 ha de friches, du côté est, a un impact faible sur le potentiel agricole puisque le potentiel agricole réel de la partie nord est déjà très faible en raison de son contexte particulier.
	Centrale	Moyen	L'autoroute projetée enclave deux zones soit une d'environ 5 ha à l'ouest, l'autre d'environ 8 ha à l'est de l'autoroute en plus d'enlever 4 ha en culture pour l'emprise.
	Sud	Moyen	Le tracé dans la zone sud enlève environ 6 ha de terre cultivée pour l'emprise et enclave 14 ha de terres cultivées à l'ouest.
2. Possibilité d'utilisation agricole du lot	Nord	Faible	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel agricole.
	Centrale	Moyen	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel agricole.
	Sud	Moyen	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel agricole.
3. Possibilité d'utilisation agricole des lots avoisinants	Nord, Centrale et Sud	Moyen à faible	Le fait de couper le rang Saint-André compliquera l'accès au secteur agricole situé à l'est de l'autoroute, ce qui nuira à l'achalandage pour les activités agricoles impliquant la vente directe aux consommateurs (fruits, légumes, etc.).
4- Contraintes en matière d'environnement	Nord, Centrale et Sud	Faible	Le projet n'apporte pas de nouvelles contraintes en ce qui concerne la localisation de bâtiments d'élevage, qui sont inexistant dans le voisinage immédiat.

Critères considérés	Partie	Impact	Remarques
5- Disponibilité d'autres emplacements	Nord, Centrale et Sud		Voir évaluation des impacts des deux autres tracés.
6- Homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricole	Nord Centrale Sud	Faible Moyen Moyen	L'homogénéité de cette zone agricole est déjà complètement brisée par son enclavement sur ses quatre faces. Le fait d'y localiser la future autoroute a très peu d'effet additionnel réel. <i>Le projet coupe en deux la zone comprise à l'ouest de l'embranchement du ruisseau Saint-André laissant un petit champ de forme irrégulière entre l'autoroute et l'embranchement du ruisseau Saint-André. Le projet repousse l'autoroute d'environ 200 mètres vers la zone agricole.</i> <i>Le projet repousse l'autoroute d'environ 300 mètres vers la zone agricole.</i>
7- Préservation pour l'agriculture des ressources en eau et sol	Nord, Centrale et Sud	Faible	On retrouve dans la région de vastes superficies de sol de classe 2. Le fait d'utiliser 10 ha pour l'autoroute dans les parties centrale et sud en plus d'enclaver 27 ha, n'a pas d'effet significatif sur la disponibilité de la ressource sol.
8-Taille des propriétés foncières	Nord, Centrale et Sud	Faible	La partie nord ne fait pas partie d'une entreprise agricole. Dans son contexte, il n'y a pas de possibilités réelles qu'une entreprise agricole puisse s'y établir. La zone centrale et la zone sud font partie d'une grande entreprise agricole qui cultive environ 1 000 ha. Le fait d'enlever pour les parties centrales et sud un total de 10 ha pour l'autoroute et isoler 27 ha de terres cultivées ne modifie en rien la viabilité agricole de cette entreprise.

2.2.2 Tracé alternatif du ministère des Transport du Québec

A) Caractéristiques agricoles du tracé

Le Tableau 3 présente les principales caractéristiques du tracé alternatif en ce qui concerne la zone agricole.

Ce tracé a comme effet premier d'utiliser pour l'autoroute une superficie totale d'environ 21 hectares. De ces 21 hectares, environ huit hectares sont en culture et treize hectares sont en friche dans un contexte où il y a très peu de possibilités réelles qu'ils soient un jour mis en culture tel que démontré au chapitre 2.1. Tout comme le tracé de référence, le tracé alternatif coupe la zone agricole en deux et laisse des enclaves entre l'autoroute et la zone non agricole, et ce, autant à l'ouest qu'à l'est de ce tracé.

Partie nord

Dans la partie nord, ce tracé laisse une petite zone agricole boisée de onze hectares entre l'autoroute et la zone non agricole à l'ouest.

Ce tracé laisse également une zone agricole enclavée à l'est de l'autoroute. Cette zone enclavée est en friche sur une superficie d'environ 80 hectares et en culture sur une superficie d'environ huit hectares. Elle sera complètement isolée du milieu agricole voisin par l'autoroute à l'ouest, la zone non agricole au nord et à l'est, mais également par le rang Saint-André au sud et la zone de ravins et de friches du ruisseau Saint-André au sud-est.

Tel que mentionné au chapitre 2.1, cette zone en friche et la petite zone de culture actuelle souffrent de graves contraintes de drainage, difficile à solutionner avec les infrastructures de drainage actuelles qui sont inadéquates.

Dans ce contexte et compte tenu de son isolement, il y a très peu de possibilités réelles que cette zone de friches puisse être un jour mise en culture.

Partie centrale

En ce qui concerne la partie centrale de ce tracé, il enclave une partie agricole de deux hectares du côté ouest entre l'autoroute et la zone non agricole en plus d'utiliser environ trois hectares pour l'emprise de l'autoroute.

Partie sud

En ce qui concerne la partie sud, le tracé isole environ cinq hectares de terres agricoles à l'ouest entre la zone non agricole et l'autoroute et en plus d'utiliser cinq hectares pour l'emprise de l'autoroute.

TABLEAU 3 : Caractéristiques agricoles du tracé alternatif du M.T.Q.

PARTIE NORD				
USAGES ACTUELS	Emprise de l'Autoroute (ha)	Zone agricole enclavée		
		À l'ouest de l'autoroute (ha)	À l'est de l'autoroute (ha)	Total (ha)
Friche	13	--	80	80
Boisé	--	11	15	26
Culture	--	--	8	8
Zone de ravins et friches	--	--	36	36
PARTIE CENTRALE				
Culture	3	2	(1)	2
PARTIE SUD				
Culture	5	5	(2)	5

1. La superficie agricole entre l'autoroute et l'embranchement du ruisseau Saint-André est semblable à la superficie originale. Pas d'enclavement considéré.
2. La superficie agricole à l'est du tracé de l'autoroute est très importante. Pas d'enclavement considéré.

B) Impact du tracé alternatif du M.T.Q. sur la protection du territoire et des activités agricoles

L'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture porte sur les mêmes éléments que le tracé de référence du M.T.Q.

Le Tableau 4 présente une synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture. Les principaux faits saillants de cette évaluation sont les suivants :

Partie nord

Dans la partie nord du tracé, les impacts sur la protection et des activités agricoles sont faibles à l'égard de chacun des critères d'évaluation tout comme dans le cas du tracé de référence et ce, pour les mêmes raisons.

Partie centrale

En ce qui concerne la partie centrale du tracé, le projet a des impacts que nous qualifions de faible à l'égard du potentiel et des possibilités d'utilisation agricole du site puisqu'il utilise environ trois hectares pour l'emprise de l'autoroute, en plus d'enclaver une superficie d'environ deux hectares à l'ouest, entre l'autoroute et la zone non agricole.

À l'égard de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, nous qualifions également l'impact de faible puisque le projet repousse d'environ 100 mètres vers l'est une activité non agricole (autoroute).

En ce qui concerne les autres critères d'évaluation, nous sommes d'avis que les impacts sur l'agriculture de la partie centrale du tracé sont faibles.

Partie Sud

Les impacts de la partie sud du tracé sont semblables à ceux de la partie centrale.

Ces impacts sont faibles en ce qui concerne le potentiel et les possibilités d'utilisation agricoles du site puisqu'il utilise environ cinq hectares pour l'emprise de l'autoroute et qui enclave environ cinq hectares entre l'autoroute et la zone non agricole, du côté ouest.

En ce qui concerne l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, l'impact est qualifié de faible puisqu'il consiste à repousser d'environ 150 mètres vers l'est une activité non agricole (l'autoroute).

Pour ce qui est des autres critères d'évaluation, la partie sud du tracé n'a pas d'impact significatif.

TABLEAU 4 : Synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture du tracé alternatif du M.T.Q.

Critères considérés	Partie	Impact	Remarques
1- Potentiel agricole du lot	Nord	Faible	Le fait d'utiliser 13 ha en friche de la partie nord pour l'autoroute et d'isoler un premier bloc de 11 ha de boisé côté ouest ainsi qu'un deuxième bloc de 15 ha de boisé, 8 ha de culture et 80 ha de friches, du côté est, a un impact faible sur le potentiel agricole puisque le potentiel agricole réel de la partie nord est déjà très faible en raison de son contexte particulier.
	Centrale	Faible	L'autoroute projetée enclavera une partie d'une superficie d'environ 2 ha en plus d'enlever 3 ha en culture pour l'emprise de l'autoroute.
	Sud	Faible	Le tracé dans la zone sud, enlève environ 5 ha de terres cultivées pour l'emprise enclave 5 ha de terres cultivées à l'ouest.
2. Possibilité d'utilisation agricole du lot	Nord	Faible	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel agricole.
	Centrale	Faible	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel agricole.
	Sud	Faible	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel agricole.
3. Possibilité d'utilisation agricole des lots avoisinants	Nord, Centrale et Sud	Moyen à faible	Le fait de couper le rang Saint-André compliquera l'accès au secteur agricole situé à l'est de l'autoroute, ce qui nuira à l'achalandage pour les activités agricoles impliquant la vente directe aux consommateurs (fruits, légumes, etc.).
4- Contraintes en matière d'environnement	Nord, Centrale et Sud	Faible	Le projet n'apporte pas de nouvelles contraintes en ce qui concerne la localisation de bâtiments d'élevage, qui sont inexistantes dans le voisinage immédiat.

Critères considérés	Partie	Impact	Remarques
5- Disponibilité d'autres emplacements	Nord, Centrale et Sud		Voir évaluation des impacts des deux autres tracés
6- Homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricole	Nord	Faible	L'homogénéité de cette zone agricole est déjà complètement brisée par son enclavement sur ses quatre faces. Le fait d'y localiser la future autoroute a très peu d'effet additionnel réel.
	Centrale	Faible	L'homogénéité de la zone centrale est déjà affectée par les infrastructures existantes : rang Saint-André au nord, voie ferrée au sud, la zone blanche à l'ouest et l'embranchement au ruisseau Saint-André au centre. Le projet diminue la superficie en culture entre l'autoroute et l'embranchement du ruisseau Saint-André.
	Sud	Faible	Le projet repousse l'autoroute d'environ 150 mètres vers la zone agricole.
7- Préservation pour l'agriculture des ressources en eau et sol	Nord, Centrale et Sud	Faible	On retrouve dans la région de vastes superficies de sol de classe 2. Le fait d'utiliser 8 ha pour l'autoroute dans les parties centrales et sud, en plus d'enclaver 7 ha, n'a pas d'effet significatif sur la disponibilité de la ressource sol.
8-Taille des propriétés foncières	Nord Centrale Sud	Faible Faible Faible	La partie nord ne fait pas partie d'une entreprise agricole. Dans ce contexte, il n'y a pas de possibilités réelles qu'une entreprise agricole puisse s'y établir. La zone centrale et la zone sud font partie d'une grande entreprise agricole qui possède environ 1 000 ha en culture. Le fait d'enlever pour les parties centrales et sud un total de 8 ha pour l'autoroute et isoler 7 ha de terres cultivées ne modifie en rien la viabilité de cette entreprise.

2.3 Les impacts associés au tracé Jean-Leman-Roussillon

A) Caractéristiques agricoles du tracé

Le tracé Jean-Leman-Roussillon se situe, en général, à environ 350 mètres à l'est de la limite de la zone non agricole. Le Tableau 5 présente les principales caractéristiques agricoles de ce tracé, en ce qui concerne la zone agricole.

Ce tracé a comme effet premier d'utiliser pour l'autoroute une superficie totale d'environ 27 hectares. De ces 27 hectares, environ quatorze hectares sont en culture et treize hectares sont en friche, dans un contexte où il y a très peu de possibilités réelles qu'ils soient un jour mis en culture, tel que démontré au chapitre 2.1. Ce tracé a également comme effet de couper la zone agricole en deux, ce qui laisse des enclaves agricoles autant à l'ouest qu'à l'est du tracé de l'autoroute.

Partie nord

Dans la partie nord, la superficie totale enclavée par ce tracé est la même que dans les deux tracés du ministère des Transports. Seule la répartition entre les parties enclavées à l'ouest et à l'est de l'autoroute varie. Ainsi, le tracé laisse environ 44 hectares en friche et en boisé entre l'autoroute et la zone non agricole à l'ouest. Il enclave également une zone agricole, principalement en friche sur environ 47 hectares et en culture sur huit hectares, du côté est entre l'autoroute et la zone non agricole. Tel que mentionné au chapitre 2.1, cette zone de friches et la petite zone de culture souffrent de graves contraintes de drainage, difficiles à solutionner avec les infrastructures de drainage actuelles qui sont inadéquates. Dans ce contexte, et compte tenu de son isolement, il y a très peu de possibilités réelles que cette zone de friches puisse être un jour mise en culture.

Partie centrale

La partie centrale de ce tracé enclave une partie agricole d'environ treize hectares du côté ouest entre l'autoroute et la zone non agricole en plus d'utiliser quatre hectares pour l'emprise de l'autoroute. Toutefois, ce tracé est situé approximativement à l'emplacement de l'embranchement du ruisseau Saint-André, ce qui évite de constituer un deuxième enclavement entre l'autoroute et l'embranchement.

Partie sud

En ce qui concerne la partie sud, le tracé isole environ 16 hectares de terres agricoles à l'ouest entre la zone non agricole et l'autoroute en plus d'utiliser dix hectares pour l'emprise de l'autoroute.

TABLEAU 5 : Caractéristiques agricoles du tracé Jean-Leman-Roussillon

PARTIE NORD				
USAGES ACTUELS	Emprise de l'Autoroute (ha)	Zone agricole enclavée		
		À l'ouest de l'autoroute (ha)	À l'est de l'autoroute (ha)	Total (ha)
Friche	13	28	47	75
Boisé	--	16	13	29
Culture	--	--	8	8
Zone de ravins et friches	--	--	36	36
PARTIE CENTRALE				
Culture	4	13 ⁽¹⁾	⁽²⁾	13
PARTIE SUD				
Culture	10	16 ⁽³⁾	⁽⁴⁾	16

1. Tient compte d'une superficie d'environ un hectare récupérée en relocalisation le rang Saint-André vers le nord.
2. La superficie agricole entre l'autoroute et l'embranchement du ruisseau Saint-André est semblable à la superficie originale. Pas d'enclavement considéré.
3. Tient compte d'une superficie d'environ deux hectares de zone non agricole au sud du tracé Jean-Leman-Roussillon, retournée à l'agriculture.
4. La superficie agricole à l'est du tracé de l'autoroute est très importante. Pas d'enclavement considéré.

B) Impact du tracé Jean-Leman-Roussillon sur la protection du territoire et des activités agricoles

L'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture porte sur les mêmes éléments que pour les deux tracés du M.T.Q.

Le Tableau 6 présente une synthèse de l'évaluation de l'impact du projet sur l'agriculture. Les faits saillants de cette évaluation sont les suivants :

Partie Nord

En ce qui concerne la partie nord du tracé, les impacts sur la protection du territoire et des activités agricoles sont faibles à l'égard de chacun des critères d'évaluation tout comme dans le cas des deux tracés du M.T.Q. et ce, pour les mêmes raisons.

Partie centrale

En ce qui concerne la partie centrale du tracé, l'impact du projet est moyen à l'égard du potentiel du sol et des possibilités d'utilisation agricoles. Cet impact est donc sensiblement au même niveau que dans le cas du tracé de référence du M.T.Q.

En effet, dans les deux cas, la superficie de l'emprise de l'autoroute est sensiblement la même (4 ha) et les superficies enclavées sont approximativement les mêmes : treize hectares à l'ouest dans le cas du tracé Jean-Leman-Roussillon comparé à cinq hectares à l'ouest et huit hectares à l'est dans le cas du tracé de référence du M.T.Q.

Dans le cas de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, le tracé Jean-Leman-Roussillon repousse l'autoroute d'environ 350 mètres vers l'est, mais il a l'avantage de la placer plus près de l'embranchement du ruisseau Saint-André, ce qui évite de former un nouveau petit champ enclavé au contour irrégulier entre l'autoroute et le ruisseau. C'est pourquoi, nous qualifions l'impact de moyen à faible pour ce critère.

En ce qui concerne les autres critères d'évaluation, nous sommes d'avis que les impacts de la partie centrale du tracé sur l'agriculture sont faibles, comme dans le cas des deux tracés du M.T.Q.

Partie sud

Les impacts de la partie sud du tracé Jean-Leman-Roussillon sont qualifiés de moyens à l'égard du potentiel agricole et des possibilités d'usage agricole alors qu'ils sont moyens pour le tracé de référence du M.T.Q. et faible pour le tracé alternatif. En effet, les trois tracés utilisent respectivement dix, six et cinq hectares pour l'emprise de l'autoroute et enclavent respectivement seize, quatorze et cinq hectares à l'ouest de l'autoroute.

Dans le cas de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles, nous évaluons que l'impact de la partie sud des trois tracés suit la même tendance soit moyen pour le tracé Jean-Leman-Roussillon, moyen pour le tracé de référence du M.T.Q. et faible pour le tracé alternatif. En effet, ces trois tracés repoussent une activité non agricole (l'autoroute) respectivement d'environ 350, 300 et 150 mètres vers la zone agricole.

TABLEAU 6 : Synthèse de l'évaluation de l'impact du tracé Jean-Leman-Roussillon sur l'agriculture

Critères considérés	Partie	Impact	Remarques
1- Potentiel agricole du lot	Nord	Faible	Le fait d'utiliser 13 ha en friche de la partie nord pour l'autoroute et d'isoler un premier bloc de 16 ha de boisé et 28 ha de friches du côté ouest ainsi qu'un deuxième bloc de 16 ha de boisé, 8 ha de culture et 47 ha de friches, du côté est, a un impact faible sur le potentiel agricole puisque le potentiel agricole réel de la partie nord est déjà très faible en raison de son contexte particulier.
	Centrale	Moyen	L'autoroute projetée sera localisée approximativement à l'emplacement de l'embranchement du ruisseau Saint-André. Il enlève 4 ha en culture pour l'autoroute et isoler une partie de 13 ha du côté ouest entre l'autoroute et la zone non agricole.
	Sud	Moyen	Le passage du tracé dans la zone sud enlève environ 10 ha de terre agricole pour l'autoroute elle-même et enclave une portion d'environ 16 ha à l'ouest.
2. Possibilité d'utilisation agricole du lot	Nord	Faible	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel.
	Centrale	Moyen	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel.
	Sud	Moyen	Pour les mêmes motifs que ceux mentionnés pour le potentiel.
3. Possibilité d'utilisation agricole des lots avoisinants	Nord, Centrale et Sud	Faible	L'accès au secteur agricole à l'est de l'autoroute est maintenu, ce qui favorisera un achalandage bénéfique pour les activités agricoles impliquant la vente directe aux consommateurs (fruits, légumes, etc.).
4- Contraintes en matière d'environnement	Nord, Centrale et Sud	Faible	Le projet n'apporte pas de nouvelles contraintes, en ce qui concerne la localisation de bâtiments d'élevage, qui sont inexistant dans le voisinage immédiat.

Critères considérés	Partie	Impact	Remarques
5- Disponibilité d'autres emplacements	Nord, Centrale et Sud		Voir évaluation des impacts des deux autres tracés.
6- Homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricole	Nord	Faible	L'homogénéité de cette zone agricole est déjà complètement brisée par son enclavement sur ses quatre faces. Le fait d'y localiser la future autoroute a très peu d'effet additionnel réel.
	Centrale	<i>Moyen à faible</i>	<i>L'homogénéité de la zone centrale est déjà affectée par les infrastructures existantes : chemin public au nord, voie ferrée au sud et un embranchement du ruisseau Saint-André coupant le secteur approximativement au centre. La localisation du tracé près de l'embranchement du ruisseau Saint-André évite de morceler d'avantage ce secteur.</i>
	Sud	<i>Moyen</i>	<i>Le projet repousse l'autoroute d'environ 350 mètres vers la zone agricole.</i>
7- Préservation pour l'agriculture des ressources en eau et sol	Nord, Centrale et Sud	Faible	On retrouve dans la région de vastes superficies de sol de classe 2. Le fait d'utiliser 14 ha pour l'autoroute dans les parties centrale et sud en plus d'enclaver 29 ha, n'a pas d'effet significatif sur la disponibilité de la ressource sol.
8-Taille des propriétés foncières	Nord, Centrale et Sud	Faible	La partie nord ne fait pas partie d'une entreprise agricole. Dans son contexte, il n'y a pas de possibilités réelles qu'une entreprise agricole puisse s'y établir. La zone centrale et la zone sud font partie d'une grande entreprise agricole qui cultive environ 1 000 ha. Le fait d'enlever pour les parties centrales et sud un total de 14 ha pour l'autoroute et isoler 29 ha de terres cultivées ne modifie en rien la viabilité agricole de cette entreprise.

2.4 Impacts comparés des tracés sur la protection du territoire et des activités agricoles

A) Synthèse

Les principaux éléments de l'évaluation des impacts présentés aux chapitres précédents sont synthétisés dans le Tableau 7. Ce tableau montre que quatre des huit critères d'évaluation étudiés permettent de discriminer les tracés entre eux. Il s'agit du potentiel agricole du lot, des possibilités d'utilisation agricole du lot, des possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants et de l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricole. En ce qui concerne les quatre autres critères les impacts sont les mêmes et sont faibles, peu importe les tracés.

On constate au Tableau 7 que les impacts sur l'agriculture sont à toutes fins pratiques les mêmes pour le tracé Jean-Leman-Roussillon et le tracé de référence du M.T.Q.

En ce qui concerne le tracé alternatif, son impact est légèrement plus faible que le tracé Jean-Leman-Roussillon.

Le Tableau 8 permet de comparer ces deux tracés. On constate que le tracé Jean-Leman-Roussillon utilise six hectares de plus que le tracé alternatif du M.T.Q. pour l'emprise de l'autoroute dans les parties centrales et sud et qu'il isole vingt-deux hectares de plus.

TABLEAU 7 : Synthèse de l'impact des tracés sur la protection du territoire et des activités agricoles*

Critères considérés	Partie	Impacts sur l'agriculture		
		Tracé Alternatif M.T.Q.	Tracé de Référence M.T.Q.	Tracé Jean-Leman-Roussillon
1- <i>Potentiel agricole du lot</i>	Nord <i>Centrale</i> Sud	Faible <i>Faible</i> <i>Faible</i>	Faible <i>Moyen</i> <i>Moyen</i>	Faible <i>Moyen</i> <i>Moyen</i>
2- <i>Possibilité d'utilisation agricole du lot</i>	Nord <i>Centrale</i> Sud	Faible <i>Faible</i> <i>Faible</i>	Faible <i>Moyen</i> <i>Moyen</i>	Faible <i>Moyen</i> <i>Moyen</i>
3- <i>Possibilité d'utilisation agricole des lots avoisinants</i>	<i>Nord,</i> <i>centrale</i> <i>et sud</i>	<i>Moyen à</i> <i>faible</i>	<i>Moyen à</i> <i>faible</i>	<i>Faible</i>
4- Contraintes en matière d'environnement	Nord, Centrale et sud	Faible	Faible	Faible
5- Disponibilité d'autres emplacements	Nord Centrale Sud	-	-	-
6- <i>Homogénéité du territoire et de l'exploitation agricole</i>	<i>Nord</i> <i>Centrale</i> <i>Sud</i>	<i>Faible</i> <i>Faible</i> <i>Faible</i>	<i>Faible</i> <i>Moyen</i> <i>Moyen</i>	<i>Faible</i> <i>Moyen à faible</i> <i>Moyen</i>
7- Préservation pour l'agriculture des ressources en eau et sol	Nord, centrale et sud	Faible	Faible	Faible
8- Taille des propriétés foncières	Nord, centrale et sud	Faible	Faible	Faible

* Selon les critères à l'article 62 de la *Loi sur la protection du territoire agricole* (voir détails de l'évaluation aux tableaux 2, 4 et 6.

TABLEAU 8 : Caractéristiques agricoles comparées, tracé Jean-Leman-Roussillon et tracé alternatif du M.T.Q.

Usages actuels	Emprise Autoroute			Zone agricole enclavée		
	Jean-Leman-Roussillon (ha)	Tracé M.T.Q alternatif (ha)	Différence (ha)	Jean-Leman-Roussillon (ha)	Tracé M.T.Q alternatif (ha)	Différence (ha)
PARTIE CENTRALE						
Culture	4	3	1	13	2	11
PARTIE SUD						
Culture	10	5	5	16 ⁽¹⁾	5	11
TOTAL :			6			22

(1) Tient compte d'une superficie d'environ deux hectares de zone non agricole au sud du tracé Jean-Leman-Roussillon, retournée à l'agriculture.

B) Mesures d'atténuation

Quelques mesures d'atténuation prévues pour le tracé Jean-Leman-Roussillon permettent à notre avis de diminuer cette faible différence d'impact entre les deux tracés. Ces mesures sont les suivantes :

1. Favoriser les activités agricoles qui comprennent la vente directe des produits agricoles aux acheteurs dans la zone agricole à l'est du tracé Jean-Leman-Roussillon en conservant le lien direct du rang Saint-André vers la clientèle urbaine qui fréquentera la gare de train de banlieue, la zone résidentielle et la zone commerciale à l'ouest du boulevard Jean-Leman.
2. Récupérer la portion excédentaire du sol de surface sous l'emprise du tracé de l'autoroute ainsi que dans les zones non agricoles qui seront construites dans l'avenir sur le territoire de la Ville de Candiac, conserver ce sol de surface et le transporter aux endroits requis, pour réaménager des sites agricoles dégradés en zone agricole.
3. Retourner à l'agriculture la zone non agricole (environ 2 ha) au sud de l'échangeur de l'Autoroute 30 sur l'Autoroute 15.
4. Construire un passage à niveau pour traverser la voie ferrée avec la machinerie agricole pour réunir les deux parcelles isolées à l'ouest de l'autoroute.
5. Assurer une profondeur adéquate aux fossés et ponceaux le long de l'autoroute pour le bon fonctionnement des réseaux de drainage souterrain et de surface.
6. Joindre le terrain récupéré lors du déplacement du rang Saint-André à la partie agricole cultivée adjacente.

3. Conclusion

Partie nord

D'une façon générale, on peut constater que la partie nord du site étudié constitue une excroissance de la zone agricole dans une zone non agricole. En effet, sur trois de ses secteurs qui entoure cette partie, il y a de fortes pressions de développements urbains qui se font sentir, alors que le quatrième côté de cette zone est limitée par une voie publique, le rang Saint-André, et un secteur de ravins et de friches peu propice à l'agriculture. D'ailleurs, ce secteur de ravins et de friches constitue une barrière empêchant la partie nord de s'étendre et former une zone agricole homogène avec la partie sud. Le développement de l'agriculture de la partie nord est ainsi grandement affecté et limité par un environnement en développement urbain intensif et une zone naturelle (friches et ravins) peu propice à l'agriculture.

Peu importe le tracé, ce tronçon de l'autoroute 30 enclave deux secteurs, un du côté ouest et l'autre du côté est de l'autoroute. Les enclaves, ainsi créées, varient en superficies de part et d'autre de l'autoroute, selon les tracés, et les deux côtés enclavés subiront des fortes pressions du développement urbain.

De plus, le retour à l'agriculture de ce secteur en friche impliquerait des changements majeurs et continus au niveau du drainage de surface. Dans l'état actuel des choses, les fossés de surface (peu profonds) ainsi que les ponceaux utilisés pour le drainage le long de l'autoroute 30 et le long du boulevard St-Joseph, sont inadéquats pour drainer efficacement les terres en question. La remise en état de ces terres en friche pour la

production agricole impliquerait des coûts et des travaux considérables, voir prohibitifs, au niveau de tout le réseau de drainage du secteur visé, ainsi que des cours d'eau exutoires.

La partie centrale.

La partie centrale, qui est cultivée, souffre, elle aussi, du fait d'être enclavée sur ses trois faces ce qui contraint son maintien et le développement de son exploitation à des fins agricoles. Deux de ses faces sont limitées par des infrastructures de transports (rang Saint-André et une voie ferrée) sur la troisième face, il y a une zone non agricole en développement qui comprend une gare de trains de banlieue.

Une des caractéristiques particulières de ce secteur est l'embranchement du ruisseau Saint-André qui divise la partie centrale en deux zones : une à l'ouest et l'autre à l'est de l'embranchement. Les deux tracés du M.T.Q passent à l'ouest de l'embranchement du ruisseau Saint-André et séparent donc la partie ouest de l'embranchement en deux autres parties plus petites. Le tracé proposé par la ville de Candiac passe plus près de l'embranchement du ruisseau Saint-André et sépare donc la partie centrale vraiment selon la topographie particulière des lieux.

Un des avantages importants du tracé proposé par la ville de Candiac est que le tronçon de l'autoroute 30 ne coupe pas le rang Saint-André. Ainsi, le maintien du rang Saint-André permettra un achalandage continu et bénéfique pour le secteur agricole local en favorisant la vente directe aux consommateurs (kiosques de fruits, légumes, etc.).

La partie sud

À notre avis, la partie sud est la partie la plus sensible relativement à l'impact du projet sur la protection du territoire et des activités agricoles. En effet, le passage du tronçon de l'autoroute 30 projeté dans cette partie sud isole des superficies agricoles avec la zone non agricole. Ces superficies agricoles isolées font partie d'une grande zone agricole homogène qui est cultivée en grande culture par un seul agriculteur. L'isolation de ces superficies agricole et la perte de terres agricoles pour l'emprise de l'autoroute a un impact faible relativement à l'homogénéité de cette entreprise qui cultive environ mille (1 000) ha. Malgré ce faible impact sur l'homogénéité occasionné par le tracé de la ville de Candiac, plusieurs mesures d'atténuation sont proposées pour favoriser le développement agricole du secteur: récupération des sols de surface lord de la construction de l'autoroute pour l'agriculture, retourner à l'agriculture la zone non agricole (environ 4 ha) au sud de l'échangeur de l'Autoroute 30 sur l'Autoroute 15, construction un passage à niveau pour traverser la voie ferrée avec la machinerie agricole pour réunir les deux parcelles isolées à l'ouest de l'autoroute, assurer une profondeur adéquate aux fossés et ponceaux le long de l'autoroute pour le bon fonctionnement des réseaux de drainage souterrain et de surface et finalement joindre le terrain récupéré lors du déplacement du rang Saint-André à la partie agricole cultivée adjacente.

ANNEXE 1

Plan de localisation