

Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman
à Candiac et à Saint-Philippe

Mémoire présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Par le Syndicat de l'UPA de Saint-Rémi



28 septembre 2005

1- Présentation de l'organisme

Le Syndicat de l'UPA de St-Rémi est une association professionnelle de producteurs et productrices agricoles constituée en vertu de la Loi sur les syndicats professionnels (L.R.Q. c. S-40). Ce syndicat regroupe les producteurs et productrices agricoles des municipalités de St-Rémi, St-Isidore, St-Michel, St-Mathieu, St-Constant, Candiac, Delson et Sainte-Catherine.

Le syndicat a pour but de promouvoir, défendre et développer les Intérêts professionnels, économiques, sociaux et moraux de ses membres et des producteurs agricoles de son territoire et plus particulièrement de:

- a) Grouper les producteurs et productrices agricoles et leur donner une association propre au moyen de laquelle ils ou elles pourront étudier leurs problèmes, proposer des solutions à ces problèmes et défendre l'intérêt général de leur profession;
- b) Informer les producteurs et productrices sur toutes questions qui les concernent et plus particulièrement sur les questions de production et de mise en marché des produits agricoles;
- c) Représenter les producteurs et productrices agricoles là où leurs intérêts sont en jeu et où il est loisible au syndicat de le faire;
- d) Collaborer au développement et à la bonne marche des organismes professionnels économiques et sociaux, locaux et régionaux;
- e) Faire connaître et valoriser la profession agricole dans l'ensemble de l'opinion publique;

f) Favoriser la mise sur pied de comités spéciaux qui conseilleraient le syndicat dans la poursuite de ses objectifs pour l'étude de certaines questions ou l'organisation d'activités appropriées;

Fournir les services qui peuvent être organisés au niveau du Syndicat et promouvoir les services professionnels ou autres offerts à la Fédération à laquelle il est affilié;

Peut être membre du Syndicat, à condition qu'elle signe une demande d'adhésion, toute personne répondant à la définition de producteur agricole au sens de la Loi sur les producteurs agricoles (L.R.Q. c. P-28) et dont le domicile est situé sur un lieu d'exploitation dans le territoire du Syndicat ou, à défaut, dont le principal site d'exploitation est situé dans le territoire du Syndicat. L'adhésion au syndicat entraîne l'adhésion à l'UPA.

Le syndicat représente, pour l'année 2005, 318 entreprises agricoles dont 431 producteurs et productrices.

2- Impacts sur le milieu agricole

Le tracé du ministère des Transports touche 38,9 hectares dont 22,9 directement perdus et 16 hectares seront enclavés. Le projet de la ville de Candiac fait perdre 28 hectares et 85,5 seront enclavés donc le projet affecte 103,5 hectares.

Il est inquiétant de constater que les promoteurs (MTQ et ville de Candiac) ne sont pas soucieux de protéger le territoire agricole. Le Québec possède moins de 2% de sols à bon potentiel pour l'agriculture. Les pressions des promoteurs pour exclure, empiéter et gruger les terres agricoles sont de plus en plus intensives. Il est important de rappeler que le tronçon Sud de l'autoroute gaspillera plus de 500 hectares de sols de haute qualité.

L'enclavement de 16 hectares constitue une perte directe pour l'agriculture car ces parcelles ne seront pas intéressantes pour les producteurs considérant la largeur de la machinerie, les accès difficiles, les conflits d'usages, etc.

Selon le rapport annuel de la Commission de protection du territoire agricole, la Montérégie a perdu 309 hectares au profit d'usages urbains.

En tant que producteur agricole du secteur, nous sommes outrés par les propos de M. Pierre Benoît. 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. Il a, de plus, osé dire que l'agriculture avait enclavé la zone urbaine. Nous savons tous que la zone urbaine se construit sur des terres agricoles en avançant le

développement constamment vers l'agriculture intensive à cause par exemple, d'implantation de réseau routier.

À titre indicatif, cette perte de superficie privera annuellement la consommation de 1 782 273 personnes en carotte, de 1 106 277 personnes en laitue, de 4 822 113 personnes en chou, de 3 373 086 personnes en concombre et de 1 881 412 personnes en fraise.

De plus, le projet aura pour impact d'affecter le drainage superficiel et, le cas échéant, le drainage souterrain des superficies cultivées avoisinantes.

Finalement, il affectera 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. Celles-ci ne combleront pas les pertes pour le milieu agricole. Il s'agit de terres agricoles de haute qualité qui ne peuvent être remplacées.

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 tracé de moindre impact sur l'agriculture est l'autoroute 15. D'autant plus que la solution de l'autoroute 15 n'utiliserait que 2,4 ha de terre en zone agricole. 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?

Dans le présent dossier, la solution de « moindre impact » pour l'agriculture est pour ainsi dire servie sur un plateau d'argent. Les producteurs et productrices agricoles estiment que seul le tracé Nord, sur la 132, est de nature à répondre à meilleur coût 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. 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.