

Lettre-Mémoire de la Coalition pour la protection du
territoire agricole
présenté au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

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

Le 26 septembre 2005

La Coalition pour la protection du territoire agricole

Issue d'un véritable mouvement de fond pour défendre l'intégrité du territoire agricole, la *Coalition pour la protection du territoire agricole* a vu le jour en avril 2004. Créée sur l'initiative de l'Union des producteurs agricoles (UPA), elle regroupe d'importants intervenants de la société québécoise qui partagent la même inquiétude vis-à-vis le développement incohérent qui s'exerce en zone agricole. Les terres cultivables, qui représentent moins de 2 % du territoire québécois, sont fragiles et non renouvelables. L'objectif de la Coalition est de mettre un frein à l'empiètement urbain en zone agricole.

Font notamment partie de cette coalition, outre des citoyens, d'importants intervenants de la société civile préoccupés par l'avenir du territoire agricole québécois, soit : la Centrale des syndicats du Québec (CSQ), la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), la Confédération des syndicats nationaux (CSN), l'Association professionnelle des chauffeurs de camion et Coop des camionneurs, l'Ordre des agronomes du Québec (OAQ), l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN), la Fondation québécoise en environnement, Équiterre, Greenpeace, le Conseil régional de l'environnement de Montréal, La Coop fédérée et l'Union des producteurs agricoles (UPA).

Introduction

La Coalition pour la protection du territoire agricole remercie la commission du Bureau d'audiences publiques (BAPE) sur l'environnement de l'opportunité qui lui est offerte de participer aux consultations sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe.

En guise de mémoire, la Coalition pour la protection du territoire agricole vous soumet un document signé de tous ses partenaires qui indique en quoi ce projet a des impacts sur l'environnement et la qualité de vie.

Projet du tronçon Jean-Leman (autoroute 30)

La *Coalition pour la protection du territoire agricole* profite de ces audiences du BAPE pour exprimer son point de vue sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe par le ministère des Transports du Québec.

Pour la Coalition, le projet sur lequel le BAPE se penche actuellement constitue un exemple parfait de l'incohérence du gouvernement en matière de développement et de gestion du territoire. Sa localisation en zone agricole ? quand il y a pourtant un tracé alternatif ? implique la soustraction de 23 hectares de terres cultivables de très haute qualité, sans compter qu'il en enclavera 16 autres, voués ainsi à un avenir des plus incertains, comme en témoignent tous les précédents.

À titre de maillon capital dans le parachèvement de l'autoroute 30, ce projet est par ailleurs indissociable des impacts que cette voie rapide aura sur le territoire agricole, une fois sa construction menée à terme, tant et si bien que le tronçon Jean-Leman ne fait que réactualiser toutes les causes de reproche d'un choix qui reste toujours foncièrement critiquable.

Rappelons, en effet, que le parachèvement de cette autoroute signifie, au total, le sacrifice de 615 hectares d'excellents sols cultivables, puisque le tracé sud envisagé passe en plein territoire agricole. Comme nous l'avons souvent dénoncé, il s'agit d'un véritable non-sens.

Ce choix est d'autant plus aberrant que l'on sait qu'il n'y aurait aucun impact en zone agricole si on privilégiait le tracé nord, sur l'emprise de la route 132, comme prévu à l'origine. Comme le mentionne la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) dans sa décision rendue sur le projet de l'autoroute 30 : *« la solution " de moindre impact" pour l'agriculture est pour ainsi dire servie sur un plateau d'argent, comme il arrive rarement en semblable matière. En effet, il n'est pas fréquent que les espaces en zone non agricole soient suffisamment vastes, appropriés et disponibles pour répondre adéquatement aux exigences de réalisation d'ouvrages d'envergure comme celui sous étude »*.

Le monde agricole a déjà beaucoup donné par le passé pour les autres tronçons de la 30 : plus de 1 000 hectares ont été expropriés. Pourquoi faudrait-il à nouveau prélever un lourd tribut quand existe une solution de rechange tout aussi valable, sinon davantage? Il n'y a aucune raison à ce point déterminante pour justifier pareil choix, pas même économique. À cet égard, l'ensemble des coûts liés au tracé sur les terres agricoles est de 289 M\$¹, tandis que les coûts du tracé sur la 132 s'élèvent à 217 M\$.

Le gouvernement ne semble savoir que faire, au demeurant, des avis répétés de la CPTAQ. Celle-ci lui a déjà clairement indiqué que la réalisation du tronçon sud est incompatible avec les objectifs de la protection du territoire et des activités agricoles selon les critères de la loi

¹ Les coûts se détaillent comme suit : 135 M\$ pour le tronçon de l'A-30 sur les terres agricoles, 52 M\$ pour le tronçon Jean-Leman, 52 M\$ pour le tronçon d'autoroute de 2 km entre l'A-15 et la rue principale à Delson et 50 M\$ pour le boulevard urbain sur la 132.

qu'elle administre. Le projet passe également outre aux orientations du *Cadre d'aménagement métropolitain*, où l'agriculture et l'agroalimentaire occupent une place pourtant prépondérante.

Si c'est là le sort définitif qu'on réserve à ce qui constitue une part du plus beau patrimoine agricole de la province, aussi bien dire que, dorénavant, il n'y aura pas de mal à gaspiller les bonnes terres. On voit déjà d'ici les spéculateurs se frotter les mains.

Au Québec, la proportion du territoire propice à l'agriculture est à peine de 2%. La zone agricole est par ailleurs plus que jamais en butte aux pressions de l'urbanisation, et c'est encore plus vrai en milieu périurbain; les statistiques en font foi régulièrement. Chaque parcelle qu'on cède à la construction d'une autoroute, d'un projet résidentiel ou industriel, d'une exploitation minière ou d'un terrain de golf ne sera plus jamais cultivée.

Ainsi, la pression urbaine gruge la zone agricole un peu plus chaque année. Rappelons que durant la seule période 1987-1992, elle a fait l'objet d'une révision où plus de 200 000 ha de terres agricoles lui ont été soustraits. Depuis lors, plus de 43 000 nouveaux hectares ont été exclus ou utilisés à des fins autres qu'agricoles et, chaque année, c'est quelque 4 400 hectares qui sont perdus en zone agricole. À ce rythme, c'est l'équivalent de la superficie de l'Île de Montréal qui est soustrait de la zone agricole pour des fins urbaines à tous les dix ans.

Nombre d'acteurs sont d'avis que le prolongement de l'autoroute 30 est pleinement justifié. Partant de là, il est clair que l'autoroute doit être

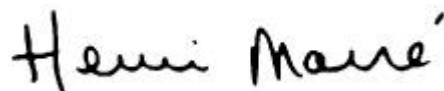
localisée quelque part sur le territoire. Mais, dans un cas comme celui-ci où une alternative évidente est disponible et de moindre impact pour l'agriculture, pourquoi retenir un tracé au beau milieu de la zone agricole!

On ne peut non plus faire abstraction, dans ce genre de dossier, des considérations d'ordre sociétal. Les Québécois, dans leur quasi-totalité, soit 98% (sondage SOM, février 2004), s'attendent à ce qu'on protège les terres agricoles, une grande majorité (65 %) les veut même mieux protégées. Et, quand on leur demande de choisir entre la zone urbaine ou agricole pour la construction d'une nouvelle autoroute, neuf Québécois sur dix privilégient la première option.

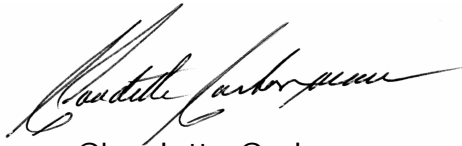
En fait, la préservation d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et le développement des activités agricoles constitue l'assise fondamentale sur laquelle reposent la croissance et le dynamisme de notre agriculture, à plus forte raison dans le coeur agricole du Québec. Est-il par ailleurs besoin de rappeler que la fonction agricole du territoire conduit à l'alimentation des populations, surtout concentrées dans les villes. Ce sont, à notre avis, des principes que même les autoroutes ne peuvent contourner!



Réjean Parent
Centrale des syndicats du Québec



Henri Massé
Fédération des travailleurs
et travailleuses du Québec



Claudette Carbonneau
Confédération des
syndicats nationaux



Mario Sabourin
Association professionnelle des
chauffeurs de camion
et Coop des camionneurs



Conrad Bernier
Ordre des agronomes du Québec



Harvey Mead
Union québécoise pour la
conservation de la nature



Johanne Lalumière
Fondation québécoise
en environnement



Frédéric Paré
Équiterre



Steven Guilbault
Greenpeace



Robert Péroault
Conseil régional en
environnement de Montréal



Denis Richard
La Coop fédérée



Laurent Pellerin
Union des producteurs agricoles