

PROVINCE DE QUEBEC

DOSSIER NUMERO: 3234/4314/032648

Québec, le 03 JUIN 1981

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUEBEC

GOUVERNEMENT DU QUEBEC
a/s M. Louis Bernard
Conseil exécutif
885, Grande-Allée est
Edifice J
Québec, QUEBEC
G1A 1A2

Demandeur

et

MINISTRE DES TRANSPORTS
700, boul. St-Cyrille est
29e étage
Québec, QUEBEC
G1R 5A9

et

MINISTRE DE L'AGRICULTURE,
DES PECHERIES ET DE
L'ALIMENTATION
200, chemin Ste-Foy
12e étage
Québec, QUEBEC

Mis-en-cause

ETAIENT PRESENTS:

Me Pierre Luc Blain, président
M. Albert Allain, vice-président
M. Lauréan Tardif, vice-président
M. Armand Guérard, commissaire
Mme Hélène Thibault, commissaire
M. Marc Rouleau, commissaire

.../2

AVIS AU GOUVERNEMENT EN
VERTU DE L'ARTICLE 66
DE LA LOI SUR LA PROTECTION
DU TERRITOIRE AGRICOLE

La Commission a été saisie par le gouvernement d'une demande d'avis conformément à l'article 66 de la Loi par un décret du 18 février 1981 sous le numéro 522-81. La présente demande d'avis se lit comme suit:

"Que le Gouvernement du Québec demande à la Commission de protection du territoire agricole son avis concernant l'utilisation à des fins routières, des parties de lots touchées par la construction du lien autoroutier entre la route 157 et l'autoroute 55 en suivant le tracé "J" tel qu'il apparaît à la carte annexée au présent décret."

Le tracé "J" a fait l'objet d'une décision du conseil des ministres le 22 décembre 1980 sous le numéro 80-230, ledit tracé étant plus amplement décrit dans un mémoire du ministre des Transports et plan annexés en date du 22 décembre 1980. La Commission n'a pas alors été appelée à fournir son avis au gouvernement.

Il semble, à première vue, que la Commission soit liée par sa propre décision rendue le 6 août 1980 dans le dossier 3234/4314/017989 refusant le même tracé. Il y a lieu de reproduire une partie de cette décision:

"Le territoire sis de part et d'autre du St-Maurice au sud de Grand-Mère constitue ce que l'on appelle le delta du St-Maurice. Sur ce territoire, les sols sont généralement constitués de sable reposant sur de l'argile plus ou moins profonde selon la distance que l'on se retrouve du St-Maurice. Or, à Shawinigan-Sud, en bordure du St-Maurice, se trouve un bassin agricole de 3,500 acres dont 2,500 acres sont cultivés et où les sols diffèrent totalement du reste du delta. Ce bassin a été constitué par

des éboulements et des glissements de terrain qui ont éliminé une partie du sable et mélangé le reste avec l'argile. Ces mouvements ont créé un relief ondulé mais un sol de fertilité supérieure à ce que l'on retrouve ailleurs dans le delta du St-Maurice.

Considérant que 23 producteurs agricoles y résident dont 12 produisent plus de 3,000,000 de livres de lait (majorité de lait nature);

Considérant que 4 producteurs sont horticulteurs et que les autres produisent des grandes cultures;

Considérant que le projet tel que présenté se situe en plein centre du bassin ce qui constituera donc un obstacle infranchissable;

Considérant que chacun des producteurs de ce secteur produit en moyenne plus de 300,000 livres de lait par an, et qu'il est très probable qu'il y aura consolidation des exploitations;

Considérant que dans une telle optique, une autoroute au centre du bassin nuira à ce phénomène en plus de soustraire quelques 32 hectares agricoles;

Considérant la spécificité du territoire touché par le projet;

Considérant les impacts négatifs qui seraient encourus par sa réalisation;

Considérant la spécificité du territoire touché par le projet;

Considérant les impacts négatifs qui seraient encourus par sa réalisation;

Considérant que la Commission est informée qu'il existe d'autres possibilités de tracés pouvant relier l'autoroute 55 à la route 157;

Considérant que la Commission se doit de protéger les sols agricoles et d'en éviter le morcellement;

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

- Refuse l'autorisation demandée."

Il est également utile de reproduire les deux premiers paragraphes de l'article 65 de la Loi:

"A la demande d'une corporation municipale, d'une communauté ou d'un organisme fournissant des services d'utilité publique, la Commission peut, aux conditions qu'elle détermine, exclure de la zone agricole un ensemble de lots, ou parties de lots, dont la corporation municipale, une communauté ou un organisme fournissant des services d'utilité publique, projette d'autoriser le lotissement ou l'utilisation à une autre fin que l'agriculture.

A l'examen de la demande, la Commission peut considérer l'effet du projet sur le développement économique de la région et la disponibilité d'emplacements autres que ceux qui font l'objet de la demande, en tenant compte des critères prévus à l'article 12."

Il n'appartient pas à la Commission de se prononcer sur l'opportunité ou la nécessité de construire un lien routier, un pont ou un embranchement d'autoroute, mais de faire connaître son choix ou son avis selon le cas sur le tracé qui lui paraît être celui de moindre impact sur l'agriculture. La décision de la Commission susmentionnée contenait les motifs par lesquels la Commission croyait approprié de refuser le seul tracé qui lui était alors présenté, soit le tracé "J". A cette occasion, aucun choix alternatif ne lui était présenté.

Il apparaît des documents mis à la disposition de la Commission que plusieurs études et démarches ont été faites pour tenter de trouver un tracé conciliant à la fois la protection des terres agricoles et la construction du lien routier à moindre coût et selon les normes régulièrement reconnues en matière de transport. Parmi les nombreux tracés, les tracés "J" et "L" avaient été retenus. A l'origine, et une fois complétées les deux chaussées, le coût du tracé "L" semblait inférieur d'une somme de \$1,140,000.00 au coût du tracé "J". Les deux tracés étaient comparables quant à leur longueur (7,3 kilomètres -vs- 7,4 kilomètres) et quant au

coût du carrefour avec l'autoroute 55 (\$2,000,000.00). Le tracé "J" impliquait un seul pont (à deux chaussées toujours) d'une longueur de 520 mètres pour un coût de \$7,310,000.00, et le tracé "L" un pont d'une longueur de 400 mètres d'un coût de \$5,590,000.00 auquel devrait s'ajouter les structures au-dessus du chemin de fer d'un coût de \$500,000.00. Pour une seule chaussée, le pont du tracé "J" aurait coûté \$3,655,000.00, et celui du tracé "L" \$2,795,000.00, et \$250,000.00 pour enjamber le chemin de fer.

Il n'appartient pas à la Commission de déterminer si le coût d'un pont à une seule chaussée coûterait aujourd'hui \$3,600,000.00 pour le tracé "J", et \$7,000,000.00 pour le tracé "L". La Commission ne peut pas non plus, aux documents qui lui ont été transmis, comprendre d'où vient la différence de coût, et s'il apparaît maintenant nécessaire de faire pour le tracé "L" un pont d'une seule jetée pour enjamber la rivière et le chemin de fer plutôt qu'un pont un peu plus court sur la rivière, et une structure au-dessus du chemin de fer à moindre coût.

Aux termes de la Loi, la Commission a toutefois le fardeau de se prononcer entre l'intérêt économique que présente la protection du territoire agricole et les conséquences économiques de son refus si le pont doit coûter \$3,500,000.00 de plus pour le tracé "L" que pour le tracé "J".

Le tracé "J" traverserait un bassin agricole composé de sols de catégorie 2 et 3 dont 2,500 des 3,500 acres sont présentement activement cultivées. En plus de déstructurer les terres dans ce bassin, et de créer une contrainte évidente sur les pratiques culturales, le tracé "J" amputerait le bassin agricole de 24 hectares d'excellents sols agricoles. Cette perte représenterait une perte de revenu brut pour les agriculteurs de l'ordre de \$1,100.00 par hectare ou de \$27,500.00 par année. Selon les chiffres optimistes du

ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, cette perte actualisée à 24 ans au taux de 12% serait de l'ordre de \$3,594,458.00.

D'autre part, le tracé "L", qui semblait moins coûteux que le tracé "J" à l'origine, aurait nettement moins d'impact sur l'agriculture selon l'avis technique du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation fourni à la Commission lors de la première décision. Il serait situé pour partie sur des terres de moins bonne qualité, à l'extrémité des lots et sans les morceler, et permettrait de protéger davantage le bassin agricole décrit précédemment.

La Commission, compte tenu des documents mis à sa disposition, n'est pas en mesure de conclure à l'évidence que l'agriculture devrait, dans les circonstances, céder le pas à une emprise routière, vu les avantages économiques comparatifs. De plus, rien au dossier ne convainc la Commission qu'un tracé de moindre impact comme le tracé "L" ne puisse pas rencontrer les fins nécessaires d'un réseau routier bien aménagé à des coûts comparables.

EN CONSEQUENCE:

La Commission recommande au gouvernement:

1. Comme le prévoit la Loi, d'examiner la possibilité d'emplacements autres que ceux qui font l'objet de la demande en tenant compte des critères de la Loi sur la protection du territoire agricole;
2. Sous réserve de son approbation de principe antérieure, d'examiner la possibilité suggérée par le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation appelée tracé "L", sur la base de nouvelles données techniques, comparant pour chacun des tracés "J" et "L" le coût des ponts, les autres coûts étant relativement comparables;

.../7

3. De reconnaître que, dans une certaine mesure dont il est l'arbitre, le seul principe du moindre coût des usages non agricoles ne peut faire oublier la nécessité de protéger les bonnes terres agricoles.




PIERRE LUC BLAIN, président



ALBERT ALLAIN, vice-président



LAUREAN TARDIF, vice-président



ARMAND GUÉRARD, commissaire



HELENE THIBAULT, commissaire



MARC ROULEAU, commissaire