

**AVIS SELON L'ARTICLE 66 DE LA LOI
SUR LA PROTECTION DU TERRITOIRE ET DES ACTIVITÉS AGRICOLES**

<u>NUMÉRO DE DOSSIER</u>	328369
<u>LES MEMBRES PRÉSENTS</u>	Bernard Trudel, Commissaire Suzanne Cloutier, Commissaire M ^e France Boucher, vice-présidente
<u>LA DATE</u>	Le 9 octobre 2002

LA DEMANDE D'AVIS

Le ministère des Transports du Québec s'interroge sur la possibilité de réaliser en zone agricole certains travaux de parachèvement de l'autoroute 30, à Saint-Constant.

Avant de prendre sa décision, le gouvernement, par l'intermédiaire du ministère, demande l'avis de la Commission, selon l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, ci-après appelée « la loi ».

La portion de territoire ciblée est constituée de parties des lots 18, 19, 20, 21, 110, 111, 112, 115, 118, 119-1, 119-2, 119-3, 119-4, 119-5, 119-19, 119-20, 119-21, 119-22, 119-27, 119-28, 119-29, 119-90, 120, 188, 189, 189-1, 189-2, 190, 231, 232, 284 et 285, d'une superficie d'environ 78 hectares, selon les documents du ministère des Transports, ou d'environ 82 hectares selon les calculs des services de la Commission.

LE PROJET

Il s'agit de la construction d'un tronçon de l'autoroute 30, entre une section de cette autoroute à Sainte-Catherine et l'autoroute 15.

À la suggestion des intervenants du milieu, deux tracés ont été évalués par le ministère des Transports :

- un tracé en zone non agricole dans l'emprise actuelle de la route 132, privilégié par le ministère des Transports, soit l'option Nord ;
- un tracé majoritairement en zone agricole, d'une longueur approximative de 8,8 kilomètres, correspondant à celui favorisé par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), soit l'option Sud.

Bien entendu, c'est le deuxième tracé qui fait l'objet du présent avis de la Commission.

Ce tronçon s'insère dans le cadre autoroutier de la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Montérégie. Généralement parallèle au fleuve Saint-Laurent, l'autoroute 30 constituera notamment une alternative à la traversée de l'Île de Montréal. À peu près personne ne remet en question cette approche ou cette solution. La Commission a d'ailleurs donné son aval à la construction d'autres tronçons de plus grande envergure.

En effet, au dossier numéro 158681, la Commission a autorisé une partie de l'autoroute 30 pour permettre le contournement du territoire de Kahnawake. La Commission était alors particulièrement préoccupée par la réduction de l'enclavement de terres agricoles. Elle a donc favorisé un tracé qui se rapprochait le plus possible du territoire de Kahnawake.

Plus récemment, au dossier numéro 244707, la Commission a permis la construction d'un autre tronçon, entre Châteauguay et les Cèdres dans Vaudreuil-Soulanges. La décision est également motivée par la même préoccupation, soit celle de limiter le plus possible l'étendue des enclaves, puisque la Commission était bien consciente que le parachèvement de l'autoroute était, sur un aussi long tronçon, irréalisable en totalité dans la seule zone non agricole.

En ce qui concerne le tronçon présentement visé, les points de départ sont déterminés par la localisation des échangeurs aux deux extrémités. Ces derniers doivent respecter des normes de distances minimales avec les autres échangeurs et viaducs. Pour ces raisons, il apparaît difficile de rapprocher davantage le tracé des limites de la zone non agricole et partant de réduire l'envergure des terres enclavées.

À l'est, le tracé débute en zone non agricole, au niveau de l'autoroute 15. Il emprunte ensuite le premier lot en zone agricole avant de poursuivre en diagonale afin de franchir la rivière à la Tortue et les chemins de rang de façon perpendiculaire. Ce tracé en diagonale, sur la majorité de sa longueur, traverse une carrière, dont les aires non encore exploitées bénéficient d'une autorisation de la Commission (dossier numéro 18173).

Le reste du tracé suit la même direction que la longueur des lots. Vraisemblablement, l'ensemble des propriétés affectées serait acheté par le ministère des Transports. Les aires excédentaires pourraient être vendues aux propriétaires riverains à des fins agricoles.

LE MILIEU AGRICOLE

Le milieu agricole que traverse le tracé Sud est homogène, actif et à haut potentiel pour l'agriculture (classe 2). Il est caractérisé par des conditions pédo-climatiques des plus favorables, des grandes cultures, de l'horticulture, et des fermes laitières.

Son homogénéité est très peu perturbée par des usages non agricoles, résidentiels ou autres, sauf à l'extrémité est où, comme on l'a vu, est implantée une immense carrière avec cimenterie et aire d'entassement de résidus. C'est d'ailleurs à ce seul endroit, au sud de la montée Lassaline et dans les méandres de la rivière à la Tortue, qu'on retrouve des étendues en friche.

Cette grande portion de territoire est néanmoins découpée par deux voies de chemin de fer, l'autoroute 15, l'autoroute 30 qui contourne le territoire de Kahnawake, une ligne de transport d'énergie électrique et des chemins publics locaux.

Puisque le tracé du tronçon présentement analysé suit la longueur des lots, le nombre de propriétaires et de terres ciblées s'en trouve forcément diminué. Selon les informations à la disposition de la Commission, aucun bâtiment agricole ou maison de ferme ne serait touché. Des écuries sont aperçues non loin du tracé, de part et d'autres de la rivière Saint-Régis. Les autres bâtiments d'animaux sont construits plus loin dans le territoire.

L'APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Pour donner son avis, la Commission s'en tiendra au cadre de sa juridiction, soit en tenant compte de l'intérêt général de protéger le territoire et les activités agricoles, en prenant en considération les faits qui sont à sa connaissance, sans oublier le contexte des particularités régionales, et en se basant sur les critères pertinents prévus à la loi.

Tout d'abord, nul ne peut nier que la soustraction de quelque 80 hectares (un peu moins si on exclut la carrière) de sols de classe 2 représente une grande et irrémédiable perte pour l'agriculture. C'est tellement évident qu'il est inutile d'insister sans tomber dans la redondance.

Il faut ajouter aussi que la réalisation du projet enclaverait, entre l'autoroute et la zone non agricole, environ 435 hectares. À titre de comparaison, rappelons qu'au dossier numéro 158681 (en bordure du territoire de Kahnawake), pour une distance de 12,5 kilomètres, on isolait 145 hectares, soit 190 hectares de moins pour une plus grande distance.

L'expérience vécue par la Commission lui permet d'affirmer que de tels enclavements vouent les étendues ainsi visées à de grandes incertitudes quant à leur avenir agricole. D'ailleurs, ces situations sont toujours mises en relief lorsqu'on veut privilégier une direction plutôt qu'une autre pour agrandir un périmètre urbain. Dans la région de Montréal, on n'a qu'à penser aux pressions urbaines soutenues sur l'enclave désormais célèbre de Boisbriand (dossiers numéros 209275, 239604 et 316555). Sans compter d'autres expériences vécues ailleurs dans la province : à Gatineau où le périmètre urbain a fini par rejoindre l'autoroute 50, à Ville de Saguenay (Jonquière) où les pressions d'urbanisation ont conduit à l'exclusion d'une vaste étendue entre la zone non agricole et l'autoroute 70... pour ne citer que ces cas.

De tels exemples amènent à conclure que 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.

N'oublions pas que 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.

Or, le développement de l'industrie agroalimentaire est intensément lié à la pérennité du territoire agricole. 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.

Dans un tel contexte, la recherche de sites alternatifs s'avère une nécessité, d'autant plus que la réalisation de deux tronçons plus longs – pour la même autoroute – incite davantage à choisir les meilleures solutions offertes, de façon à ne pas ajouter indûment aux sacrifices déjà consentis à d'autres endroits en raison de réalités incontournables.

Dans le présent dossier, 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.

De plus, 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. Bien entendu, il n'y a jamais de solution unanime dans un tel domaine, et certaines mesures devront sans doute être envisagées pour réduire certains irritants ou pour améliorer les dessertes ou pour mieux conjuguer le « trafic » de transit et le « trafic » local, à la lumière de l'intéressant rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), qui, soit dit en passant, ne conclut pas que l'alternative en zone non agricole est inacceptable.

La Commission n'a pas à se prononcer sur les correctifs à apporter en zone blanche. Tout au plus, se permet-elle de réitérer, comme elle doit le faire constamment, que 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, surtout lorsque des solutions sont avancées par les autorités compétentes, gouvernementales, régionales et locales, et que même le rapport du BAPE reconnaît, de façon générale, que les deux corridors répondent de façon comparable aux objectifs de fluidité, de rapidité et de sécurité des déplacements.

Incidemment, face à l'existence de cette possibilité manifeste de réaliser le projet dans la zone non agricole, la Commission eut-elle eu à se prononcer dans le cadre d'une demande d'autorisation, se serait peut-être même crue en droit de rejeter la demande pour ce seul motif, comme le lui permet l'article 61.1 de la loi.

En terminant, peut-on ajouter que les préoccupations de la Commission et du milieu agricole rejoignent les orientations du gouvernement en matière d'aménagement à l'intention des MRC (document complémentaire révisé, décembre 2001), lesquelles 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 CONSÉQUENCE, LA COMMISSION EST D'AVIS :

QUE la réalisation d'un tronçon de la route 30, sur des parties des lots 18, 19, 20, 21, 110, 111, 112, 115, 118, 119-1, 119-2, 119-3, 119-4, 119-5, 119-19, 119-20, 119-21, 119-22, 119-27, 119-28, 119-29, 119-90, 120, 188, 189, 189-1, 189-2, 190, 231, 232, 284 et 285, d'une superficie d'environ 78 hectares ou de 82 hectares, selon l'une ou l'autre des bases de calcul, est **incompatible** avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.



Bernard Trudel, Commissaire
Président de la formation