

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

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| <b><u>NUMÉROS DES DOSSIERS</u></b> | 334757 et 334759  |
| <b><u>LES MEMBRES PRÉSENTS</u></b> | Bernard Trudel, vice-président<br>Suzanne Cloutier, commissaire<br>Diane Montour, commissaire |
| <b><u>LA DATE</u></b>              | Le 11 février 2004  |

---

**LA DEMANDE D'AVIS**

Le ministère des Transports du Québec 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 », sur la possibilité de construire un tronçon de l'autoroute 30, dans le territoire municipal de Saint-Constant et pour une petite étendue dans celui de Candiac, en zone agricole, soit en empruntant un tracé sud amélioré – selon le ministère –, d'une longueur de 9 kilomètres, à l'intérieur d'une emprise nominale de 90 mètres, avec des étagements ou viaducs aux intersections ou traversées de rangs, de rivières et de voies ferrées. Des surlargeurs sont également requises pour l'aménagement de deux échangeurs, des viaducs et des talus antibruit, mais sans excéder 126 mètres.

La superficie des espaces ciblés est évaluée à environ 94 hectares, selon les services professionnels de la Commission.

Une expertise agricole et des fiches d'inventaire des exploitations agricoles, préparées par Urgel Delisle et associés inc., le 17 novembre 2003, ont été produites à la Commission.

**LA DESCRIPTION DU MILIEU ET DU PROJET**

**Le milieu agricole**

Tous sont unanimes à reconnaître que le milieu agricole, qui serait traversé par l'autoroute projetée, est homogène, actif et à haut potentiel pour l'agriculture (sols de classe 2). Comme l'indiquait l'avis de la Commission au dossier numéro 328369, il est caractérisé par des conditions pédo-climatiques des plus favorables, des grandes cultures, de l'horticulture et des fermes laitières.

Selon l'expertise agricole produite, la MRC de Roussillon est reconnue pour l'excellence de ses sols agricoles. Au total, 217 fermes se partagent son territoire et 21 392 hectares sont cultivés. Le rapport agronomique mentionne aussi que le capital agricole totalise une valeur de 235 869 000 \$ et la proximité des marchés et la douceur du climat favorisent la diversité des cultures. Même les terres vendues à des non-agriculteurs sont malgré tout cultivées par des agriculteurs locaux, désireux d'augmenter leurs surfaces productives.

À Saint-Constant, 27 entreprises agricoles sont inventoriées. Le capital agricole de la municipalité, toujours selon l'expertise, est estimé à 35 millions \$.

Par ailleurs, la même étude agronomique rappelle que les pressions de développement urbain dans ce secteur, à cause de la proximité de Montréal « et du phénomène de l'étalement urbain », sont telles que la spéculation foncière « a entraîné des acquisitions par des non-agriculteurs de lots agricoles situés à proximité de la zone urbaine. »

### **Le projet**

Précisons que la description du projet s'effectue d'ouest en est, soit à partir de l'autoroute 30, près du territoire de Kahnawake, jusqu'au viaduc de l'autoroute 15.

### **Le tronçon A-23-rang Saint-Régis-Sud**

Une première propriété agricole (lot 190-P, 26 hectares) ne constitue présentement pas une exploitation agricole autonome, d'autant plus qu'elle est cultivée en foin. La construction de l'autoroute réduirait sa superficie de 30 %.

L'autre portion (lot 189-P, 23 hectares) se verrait amputée de 13 hectares. En plus des résidus créés, les parcelles en cultures résiduelles seraient irrégulières ou en angle par rapport à l'axe du lot originaire. Cette terre est louée par un agriculteur dont la propre ferme est également touchée en direction est. Pour celui-ci, les pertes seraient donc importantes.

D'autres propriétés seraient sollicitées par les bretelles de l'échangeur, mais en plus faible étendue et au trécaré des terres.

Entre les chemins des rangs Saint-Régis-Nord et Saint-Régis-Sud, le tracé laisserait des parcelles difficiles à remembrer avec d'autres propriétés, compte tenu de l'organisation des lieux. Deux viaducs gêneraient également les accès aux résidences et des réorganisations seraient à prévoir.

Un élevage d'animaux de laboratoire – non apparenté à un élevage d'animaux de ferme par la Commission – avoisine également le projet.

### **Le tronçon rang Saint-Régis-Sud-rang Saint-Pierre (route 209)**

Le lot 231-P est possédé par deux propriétaires distincts qui perdraient 12 à 13 hectares. Quant au propriétaire du lot 232-P, il serait délesté de peu d'espace, mais il n'aurait plus d'accès direct au chemin public, à cause de la présence d'un viaduc.

C'est le lot 285 (propriété d'un non-agriculteur) qui serait le plus sollicité. Il ne serait plus disponible pour location. Quant à la portion du lot 284 sise dans ce tronçon (non possédée par un agriculteur), elle s'avèrerait l'enclave la plus étroite entre l'emprise de l'autoroute et le périmètre d'urbanisation.

### **Le tronçon rang Saint-Pierre (route 209) – site des neiges usées**

L'enclave étroite du tronçon précédent se prolongerait, laissant des propriétés agricoles de faible étendue. Le tracé serait aussi à angle par rapport à l'axe des lots originaires, dans le but d'éviter la propriété de la carrière-cimenterie Lafarge.

Il faut aussi noter que le lot 116 est morcelé en petits terrains vendus à plusieurs propriétaires.

### **Le tronçon site des neiges usées – zone non agricole industrielle**

Une petite portion de la carrière-cimenterie (coin nord-ouest) serait touchée.

Quant au lot 119, il est – comme le lot 116 ci-devant mentionné – morcelé en petits terrains vendus à plusieurs propriétaires. Il est en friche.

Quelques propriétaires se partagent les lots 120, 123, 124, 126 et 127, dont des agriculteurs. Ce bassin intéressant de terres agricoles est déjà enclavé entre l'urbanisation et la propriété de la carrière-cimenterie. Dans cette même enclave, on retrouve les lots 129 et 127-P morcelés en petits terrains urbains possédés par plusieurs propriétaires.

La Commission constate que le nouveau tracé en zone agricole, par rapport à l'ancien, éviterait presque entièrement la propriété de la carrière-cimenterie, pour des raisons qui ne sont manifestement pas d'ordre agricole, laissant au sud un résidu (lot 119-P) d'environ 5,3 hectares, dont l'avenir agricole serait évidemment et entièrement compromis, d'autant plus qu'il appartient à plusieurs propriétaires. Quant à la portion nord du même lot 119, sa superficie serait d'environ 8,7 hectares et un remembrement des lots morcelés s'avérerait difficile, voire même illusoire, compte tenu des démarches et des coûts nécessaires pour le réaliser.

Outre la vaste enclave ci-devant décrite, d'autres enclaves de faible et de moyenne envergure seraient créées, soit entre l'autoroute et le périmètre d'urbanisation ou entre l'autoroute et la carrière-cimenterie.

#### **À l'est de l'autoroute 15**

L'échangeur de l'intersection des autoroutes 30 et 15 est projeté principalement en zone non agricole, avec un léger empiètement en zone agricole, mais au trécaré de terres peu actives.

À cause de la localisation retenue pour l'échangeur, on est en droit d'appréhender éventuellement un autre prolongement en zone agricole, sur environ 3 ou 4 kilomètres, au-delà de l'autoroute 15. Quoi qu'il en soit, la Commission n'en est pas saisie.

### **L'APPRÉCIATION DE LA COMMISSION**

#### **Un retour sur l'avis précédent**

Au dossier numéro 328369, le ministère des Transports du Québec s'était déjà interrogé 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, avait demandé l'avis de la Commission, selon l'article 66 de la loi.

Il est à propos de rappeler que deux tracés avaient alors été proposés pour examen par le ministère des Transports :

- un tracé en zone non agricole dans l'emprise actuelle de la route 132, documenté et privilégié par le ministère des Transports, soit l'option Nord;
- un tracé alternatif 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 a fait l'objet de l'avis émis par la Commission le 9 octobre 2002 (dossier numéro 328369).

La Commission avait alors conclu que la réalisation du tronçon de la route 30, envisagée en zone agricole, était incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.

### **Le présent tracé**

Or, même placée devant un tracé sud qu'on dit amélioré, mais qui reprend la même assiette que le tracé sud initial pour 72 % du projet, et encore en zone agricole dynamique, la Commission arrive forcément aux mêmes conclusions, puisque la législation et les critères qu'elle doit retenir n'ont pas changé depuis le 9 octobre 2002.

En effet, l'article 61.1 existe toujours et, rappelons-le, compte tenu de la possibilité de réaliser le projet en zone non agricole, la Commission, aurait-elle eu à se prononcer dans le cadre d'une demande d'autorisation, se serait encore crue en droit de rejeter la demande pour ce seul motif.

Évidemment, les critères de l'article 62 de la loi autorisent la Commission à prendre en considération l'effet positif d'une réalisation collective d'envergure sur le développement économique d'une région. C'est la raison pour laquelle, pour cette même autoroute 30, des autorisations ont été accordées en 1989 (dossiers numéros 158681 à 158684), pour le contournement de la réserve de Kahnawake (10 kilomètres et 113,9 hectares) et en 1998 (dossiers numéros 244707 à 244714), entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion (35 kilomètres et 319 hectares). Mais, il est à propos de préciser qu'aucune solution alternative en zone non agricole ne pouvait alors être envisagée et que le monde agricole avait été mis activement à contribution et avait participé au préalable au choix du tracé dans le but de minimiser, dans les limites du possible, les conséquences sur l'agriculture. Devant les chiffres ci-dessus rapportés, il serait nettement injustifié pour la Commission de laisser entendre – si peu soit-il – que le milieu agricole n'a pas fait sa part jusqu'à ce jour.

Mais si, pour des considérations extérieures à la loi et au mandat de la Commission, et hors de la juridiction de celle-ci, le projet devait se réaliser en zone agricole et selon le nouveau tracé proposé, de sérieuses et durables mesures d'atténuation ou de mitigation devront obligatoirement être trouvées et rigoureusement respectées, de façon à réduire au minimum les effets négatifs sur l'agriculture, même si tous sont conscients qu'aucune intervention, aussi magistrale soit-elle, ne pourra jamais remplacer la perte de 94 hectares d'un des sols les plus productifs du Québec, et ce à un des endroits le plus stratégique pour une mise en marché dynamique et lucrative des produits que ces sols peuvent généreusement offrir aux consommateurs.

Il deviendrait donc primordial de s'assurer que l'emprise de la future autoroute ne soit jamais perçue comme la nouvelle limite de l'urbanisation.

Or, selon le tracé présentement étudié, deux territoires seraient enclavés, d'une superficie totale d'environ 378 hectares (enclave ouest : 240 hectares et enclave est : 138 hectares), actuellement majoritairement cultivés. Le maintien de la vocation agricole de ces enclavements s'avèrerait alors un enjeu majeur à baliser de façon la plus permanente, si la permanence en la matière n'est pas trop utopique et si on ne veut pas que les 378 hectares s'ajoutent prématurément aux 94 hectares qui seraient déjà irrémédiablement perdus.

Le cas échéant, bien que les moyens, qu'ils soient d'ordre législatif, réglementaire ou administratif, relèvent de l'initiative des promoteurs, certains résultats apparaissent incontournables pour traduire de façon réaliste un tel objectif :

- suite à un signal clair du gouvernement, une affectation agricole exclusive à long terme des secteurs enclavés, celle-ci devant être bien assurée par les outils d'aménagement (schéma de la CMM, schéma de la MRC et réglementation municipale);

- le remembrement des propriétés dans chacune des enclaves, idéalement en fonction de la seule norme établie par la loi (article 29.2, 100 hectares), soit la création d'une unité dans un cas et de une ou deux unités dans l'autre, lesquelles, une fois constituées, devraient être offertes aux producteurs agricoles;
- des accès adéquats aux enclaves, via le réseau routier rural;
- un drainage efficace de part et d'autre de l'emprise.

Cela dit, lors de la réalisation de grands ouvrages, la façon la plus sûre d'assurer la pérennité de la zone agricole, c'est évidemment d'éviter cette dernière... lorsque faire se peut.

**EN CONSÉQUENCE, LA COMMISSION EST D'AVIS :**

QUE la réalisation d'un tronçon de la route 30, en zone agricole, à partir de l'autoroute 30 près du territoire de Kahnawake, jusqu'au viaduc de l'autoroute 15, **est incompatible** avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.

Pendant, si d'autres considérations d'intérêt public devaient conclure à la réalisation du projet selon le tracé dont elle a été saisie, la Commission réitère que tous les moyens devront être pris pour assurer la pérennité de l'agriculture dans les secteurs enclavés entre l'emprise et le milieu urbanisé.



Bernard Trudel, vice-président  
Président de la formation

/sl