

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

NUMÉRO DE DOSSIER : 343835

LES MEMBRES PRÉSENTS : Suzanne Cloutier, vice-présidente
Pierre Rinfret, commissaire
Diane Montour, commissaire

DATE : Le 3 février 2006

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

LA DEMANDE D'AVIS

- [1] 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 l'opportunité, au regard de la protection du territoire et des activités agricoles, de construire un tronçon de l'autoroute 30, dans le territoire municipal de Candiac. Ce tronçon, d'une longueur de 3,4 kilomètres, relierait l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac.
- [2] La superficie des espaces ciblés varie entre 22,9 hectares à 27,4 hectares environ, selon les scénarios envisagés.
- [3] Outre une étude d'impact sur l'environnement produite par le demandeur, une étude d'impact agricole datée de mai 2004 et une étude complémentaire réalisée en février 2005 portant sur une variante de tracé, toutes deux préparées par Daniel Labbé, agronome, de même que des fiches d'inventaire des exploitations agricoles ont été déposées à la Commission.

UN BREF HISTORIQUE

- [4] La Commission a prononcé plusieurs décisions et avis sur différents tronçons de l'autoroute 30 dans la région concernée.

[5] Ainsi :

- Après avoir refusé en mai 1988 (dossiers 125633 à 125636) une demande portant sur un tracé différent, la Commission autorisait en novembre 1989 (dossiers 158681 à 158684) le ministère des Transports à construire le tronçon de l'autoroute 30 situé entre la route 138 à Mercier et Châteauguay, et la route 132 à Sainte-Catherine, en y affectant près de 114 hectares sur le territoire des municipalités de Saint-Constant, Saint-Isidore, Mercier et Châteauguay, au pourtour du territoire de Kahnawake.
- Par décisions de février 1998 et de février 2004, la Commission a autorisé la conversion d'une superficie additionnelle d'approximativement 320 hectares aux fins d'un autre tronçon d'environ 35 kilomètres entre la route 138 à Châteauguay et l'échangeur A20-A540 à Vaudreuil-Dorion, sur le territoire des municipalités de Châteauguay, Léry, Maple Grove, Beauharnois, Les Cèdres, Saint-Timothée et Melocheville.
- Le 9 octobre 2002 (dossier 328369), la Commission émettait un avis à l'égard d'un tronçon de l'autoroute 30 devant consommer approximativement 80 hectares pour un tracé de 8,8 kilomètres dans la municipalité de Saint-Constant, estimant cette fois le projet incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles.
- Le 11 février 2004, la Commission était appelée à émettre un second avis sur une emprise légèrement différente du tracé considéré par l'avis précédent, mais en arrivait aux mêmes conclusions : il faut noter que le tracé, ultimement retenu par le gouvernement par son décret 480-2004 du 19 mai 2004, est celui envisagé par l'avis de 2002.

[6] L'aménagement du tronçon de route sous étude se situe dans le prolongement du tracé ciblé par l'avis de 2002, à l'est de l'autoroute 15. Il vise à compléter l'autoroute 30 et à prévenir, ainsi, un bris de continuité de la circulation autoroutière. Sans le présent projet, un usager de la route devrait emprunter successivement un échangeur, des bretelles directionnelles ainsi qu'un deuxième échangeur afin de maintenir son itinéraire ; le rôle de voie de contournement que l'on désire conférer à l'autoroute 30 serait alors compromis.

LA DESCRIPTION DU PROJET

[7] Deux tracés de route ont été étudiés, l'un en zone non agricole et l'autre en zone agricole. La Ville de Candiac a certes proposé, dans son plan stratégique de développement, un autre tracé en zone agricole dans ce secteur où un empiètement du tissu urbain au détriment de la zone agricole était prévu, mais ce tracé, sis à l'est de celui du ministère des Transports, n'a pas été retenu par ce dernier.

- [8] Par ailleurs, le ministère a rapidement écarté le tracé sis en zone non agricole, celui-ci ne pouvant répondre aux critères d'une véritable voie de contournement en termes de fluidité et de vitesse soutenue pour les usagers de la route.
- [9] Il existe deux options du tronçon de route devant relier l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman en zone agricole. L'une, dite préférentielle, se localise à une distance de 175 à 250 mètres environ de la limite de la zone agricole. Une deuxième, appelée variante, se rapproche davantage de la limite de la zone agricole (de quelques mètres à 150 mètres par endroits).
- [10] L'option dite préférentielle soustraira directement une superficie de 27,4 hectares de terres cultivables (22 hectares selon les services professionnels de la Commission) et isolera une superficie d'environ 33,7 hectares en zone agricole. Quant à la variante étudiée, elle aura pour effet de retrancher directement une superficie de 22,9 hectares de terres cultivables et, par ailleurs, d'isoler une superficie moindre, soit environ 16 hectares (14 hectares selon les Services professionnels de la Commission).
- [11] Selon les études déposées, il résulterait une perte de sol actuellement cultivé de 8,3 hectares à 13,5 hectares selon l'option retenue et le drainage, tant souterrain que superficiel, sera perturbé. Deux propriétés seront touchées directement par le projet, dont une terre appartenant à une exploitation agricole. On soumet que le tracé localisé près de la zone non agricole apparaît celui de moindre impact sur l'agriculture et la communauté agricole.
- [12] Des mesures de mitigation sont proposées prévoyant, entre autres, l'accès aux parcelles résiduelles qui se localiseront entre le projet et la zone non agricole et la réhabilitation du drainage à cet endroit.

LE MILIEU AGRICOLE

- [13] Comme il a été amplement décrit dans les avis précédents, les lots visés par le présent projet s'insèrent dans un milieu agricole homogène et activement exploité à des fins agricoles. Les terres agricoles composant ce milieu sont, de fait, représentatives du bassin des terres agricoles de la plaine du Saint-Laurent caractérisées par un haut potentiel agricole (classe 2) ; elles bénéficient, de surcroît, de conditions climatiques des plus favorables (unités-thermiques-maïs).
- [14] Les grandes cultures et, dans une moindre mesure, l'élevage notamment de bovins et de chevaux, caractérisent principalement l'agriculture dans ce secteur évoluant en partie en situation périurbaine. Selon les études déposées, notamment agronomique, le milieu agricole sis dans le pourtour de la zone non agricole du secteur concerné, affiche un dynamisme agricole variable. Ainsi, le secteur du rang Saint-André afficherait un dynamisme agricole notable et comporterait de bonnes conditions d'exploitation

agricole ; outre la céréaliculture, une petite ferme bovine et quelques écuries sont présentes dans ce milieu. Du côté du rang Saint-Joseph Sud qui se dirige vers Saint-Philippe, ce secteur démontre un faible dynamisme agricole avec deux propriétés principales, dont l'une est en friche et boisée, et l'autre, de plus faible envergure, est cultivée. Il est intéressant de noter que du côté du rang Saint-André, des terres ont été remises en culture récemment, suite à l'expansion d'une exploitation agricole céréalière.

- [15] Pour l'ensemble du secteur, on dénombre quatre exploitations agricoles. Parmi celles-ci, trois sont vouées aux grandes cultures ; le siège principal de ces dernières exploitations se localise toutefois plus loin dans le territoire, notamment à Saint-Philippe. Les établissements de production animale sont peu nombreux et regroupent peu de sujets d'élevage par exploitation dans ce secteur.

L'APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

- [16] 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 dans la loi.

Un retour sur les avis précédents

- [17] Dans le premier avis transmis au ministère des Transports, au dossier 328369, outre la perte de sols de qualité et la perturbation d'un milieu homogène et activement exploité à des fins agricoles, la Commission était fort préoccupée par la création d'enclaves (cumulant une superficie de 435 hectares) entre le périmètre urbain et la route projetée.
- [18] Du reste, devant l'existence d'un autre choix en zone non agricole pour réaliser le projet, la Commission concluait 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.
- [19] La Commission arrivait aux mêmes conclusions au second avis (dossier 334757), le tracé sud, dit « amélioré », reprenant la même assiette que le tracé sud original pour 72% du projet, voire isolait davantage certaines portions du territoire agricole. La Commission y spécifiait également que le milieu agricole avait fait sa part jusqu'à ce jour pour la réalisation de l'autoroute 30, compte tenu des projets déjà autorisés par la Commission. Elle indiquait finalement que si d'autres considérations d'intérêt public devaient conclure à la réalisation du projet selon le tracé dont elle avait été saisie, tous les moyens devraient être pris pour assurer la pérennité de l'agriculture dans les secteurs enclavés entre l'emprise et le milieu urbanisé.

- [20] Il est, par ailleurs, intéressant de rappeler, que lors du dernier avis émis, la Commission appréhendait déjà, à cause de la localisation retenue pour l'échangeur, un autre prolongement en zone agricole de l'autoroute 30 sur environ 3 ou 4 kilomètres, au-delà de l'autoroute 15, ce dont elle est finalement saisie aujourd'hui.

Le présent tracé

- [21] Le projet débute, tant pour le tracé préférentiel que pour la variante, à l'échangeur projeté des autoroutes 15 et 30. Il est à noter que ce dernier échangeur consomme beaucoup d'espaces en zone non agricole principalement (40 à 50 hectares) tout en étant localisé à 2,5 kilomètres de l'échangeur des autoroutes 15 et 30 sis sur la route 132, lequel utilise déjà quelque 40 hectares. Depuis la zone non agricole, le tracé franchit également une voie ferrée avant d'atteindre le rang Saint-André. Ces dernières terres ont été remises en culture récemment et s'intègrent à une ferme céréalière d'envergure; ces terres seraient, par ailleurs, drainées souterrainement. Compte tenu de la courbe de l'emprise projetée, plusieurs lots seront ainsi coupés en angle. Des contraintes additionnelles à la pratique de l'agriculture de chaque côté de l'emprise projetée sont à prévoir eu égard à la configuration des lieux qui en résultera. Pour l'entreprise agricole concernée, outre la perte de superficie de terres en culture, le présent projet signe possiblement l'abandon des activités agricoles sur l'espace enclavé entre l'emprise projetée et la zone non agricole.
- [22] La partie du tracé localisée entre le rang Saint-André et le viaduc existant Jean-Leman se localise davantage dans l'axe longitudinal des lots dans le cas du tracé préférentiel et légèrement en angle pour la variante. Dans ce secteur, les terres agricoles sont laissées en friche ou boisées. Malgré cet abandon, ces terres, compte tenu du potentiel agricole des sols (classe 2) et du climat favorable dont elles bénéficient, pourraient aisément être remises en culture.
- [23] Pour le reste du projet, soit depuis le viaduc Jean-Leman jusqu'au rang Saint-Joseph Sud, le tracé se juxtapose à l'emprise existante de l'autoroute 30 et l'emprise projetée va en s'amincissant en direction est. Les terres en friche à cet endroit peuvent également être remises en culture sans difficultés insurmontables.
- [24] En somme, en sus de soustraire directement quelque 22 à 27 hectares (selon les variantes retenues et les estimations) de sols d'excellente qualité pour l'agriculture, la localisation du tracé nuira à la fonctionnalité et à l'accessibilité de certaines superficies pour deux propriétés agricoles. Certaines parcelles ne seront tout simplement plus intéressantes en termes agricoles.
- [25] Le tracé n'affectera directement qu'une seule exploitation agricole, mais il s'agit d'une exploitation agricole familiale reconnue dans le milieu et dont la relève est assurée. Cette exploitation agricole se spécialise dans les grandes cultures (maïs, soya) et couvre une superficie de 325,7 hectares. Ce sont les exploitants de cette ferme céréalière qui ont déployé récemment d'importants investissements pour défricher,

niveler et procéder à l'amélioration du drainage pour remettre une portion des terres en culture.

- [26] Le tracé projeté retirera 13,5 hectares de terre en culture de cette exploitation agricole. Également, il perturbera une superficie additionnelle de 14 hectares en plus d'interférer dans le système de drainage superficiel et souterrain des terres. Certes, la viabilité de cette entreprise agricole n'est pas menacée, mais le présent projet compromet plus globalement les investissements agricoles nécessaires aux abords du milieu urbain pour maintenir en culture ou pour revitaliser certaines portions de terre négligées. Le syndrome de l'attente de développement urbain et de la mise en veilleuse de terres agricoles de qualité frappe souvent les propriétaires des terres localisées dans le pourtour de ces infrastructures.
- [27] Ainsi, dans le cas soumis, il est évident que les espaces enclavés entre le tracé et la zone non agricole subiront de fortes pressions pour être exclus de la zone agricole et ce indépendamment de la variante proposée. D'autant que le présent projet implique également la perte, pour du développement urbain éventuel, d'une quarantaine d'hectares nécessaires pour l'aménagement d'un deuxième échangeur en zone non agricole.
- [28] Au surplus, si à l'est de la ville de Candiac, l'emprise sud-est de l'autoroute 30 constitue généralement la limite de la zone agricole, la zone non agricole de Saint-Philippe (à proximité du projet) adopte une configuration particulière en zone agricole, confinant ainsi légèrement la zone agricole à cet endroit. Le présent projet aura donc également comme conséquence de diminuer l'étendue de la zone agricole dans ce secteur et de contribuer ainsi à affaiblir sa dynamique agricole. Or, on ne doit pas oublier que la vitalité de l'agriculture en milieu périurbain repose largement sur l'assurance de la pérennité de la zone agricole dans ce type de milieu.

EN CONCLUSION

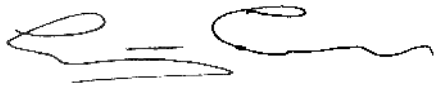
- [29] L'accessoire suit le principal.
- [30] Évidemment, si la Commission avait à examiner le prolongement d'une voie de contournement bien établie dans le respect des objectifs de la loi, le critère de l'effet bénéfique sur le développement économique de la région de même que celui de l'absence de sites de moindre impact, notamment en zone non agricole, pèseraient lourdement dans l'appréciation, et viendraient possiblement contrebalancer la perte manifeste de sols agricoles pour ce seul court tracé de raccordement. De même, la Commission limiterait, dans un tel cas, la superficie des aires enclavées en optant pour un tracé se rapprochant du périmètre urbain.

[31] Mais tel n'est pas le cas ici.

[32] Car en définitive, le présent tracé de quelque 3,4 kilomètres constitue le prolongement d'une portion de l'autoroute 30 que la Commission a déjà jugé, à deux reprises, incompatible avec les objectifs de la loi. Sans l'aménagement du tronçon de l'autoroute 30 au sud du secteur urbain de Saint-Constant jusqu'à l'autoroute 15 en zone agricole, la Commission n'aurait pas eu à examiner les conséquences du présent projet au regard de la protection du territoire et des activités agricoles. La question serait sans objet. Aussi, par souci de cohérence, et dans la mesure où le présent projet ne constitue que l'accessoire par rapport au principal, la Commission considère que celui-ci ne peut que générer une conclusion similaire.

EN CONSÉQUENCE, LA COMMISSION EST D'AVIS :

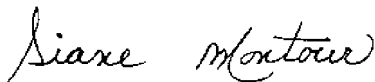
QUE la réalisation, en zone agricole, d'un tronçon de l'autoroute 30, d'environ 3,4 kilomètres, qui relierait l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac, **est incompatible, selon les critères de la loi**, avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles.



Suzanne Cloutier, vice-présidente
Présidente de la formation



Pierre Rinfret, commissaire



Diane Montour, commissaire

/dc