

**164**

**DM17**

Construction de l'autoroute 30  
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15  
par le ministère des Transports

**Sainte-Catherine**

**6211-06-0H5**

**COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE  
DE LA MRC DE ROUSSILLON**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU BAPE  
SUR LE PROJET D'IMPLANTATION DE L'AUTOROUTE 30  
DANS L'AXE DE LA ROUTE 132  
DANS LES MUNICIPALITÉS DE CANDIAC, DELSON, SAINTE-CATHERINE ET  
SAINT-CONSTANT**

**DELSON, LE 25 MARS 2002**

## INTRODUCTION

Le Comité consultatif agricole (CCA) de la municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon dépose le présent mémoire dans le cadre des audiences publiques tenues par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) sur le projet de construction de l'autoroute 30. Ce projet est présenté par le ministère des Transports du Québec dans l'axe de la route 132 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

Puisque ce projet est entièrement situé dans la MRC de Roussillon et qu'il pourrait avoir des impacts majeurs sur le territoire agricole de la MRC, les membres du CCA souhaitent que leur position soit étudiée par les membres de la présente commission d'enquête du BAPE.

Le présent mémoire est composé des sections suivantes :

- un court portrait du Comité consultatif agricole de la MRC;
- la position générale du CCA dans ce dossier;
- les raisons détaillées de l'opposition du CCA au tracé alternatif Sud;
- l'appui du CCA au tracé proposé, soit le tracé Nord.

## 1- PRÉSENTATION DU COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE

Le Comité consultatif agricole (CCA) de la Municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon a été créé par le Conseil de la MRC le 27 novembre 1997 en vertu de l'article 148.1 de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme (aussi appelée LAU).

Ce Comité a pour mandat, institué par la LAU, d'étudier, à la demande du Conseil de la MRC ou de sa propre initiative, entre autres choses, toute question relative à l'aménagement du territoire agricole. Selon la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA), le CCA doit favoriser l'utilisation prioritaire du sol à des fins d'activités agricoles et en tenant compte de l'objet de cette Loi.

C'est à ce titre que ce Comité présente ce mémoire au BAPE portant sur sa position que ses membres ont entériné le 14 février dernier sur le tracé de l'autoroute 30 passant sur le territoire de la MRC dans les municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine.

## 2- POSITION DU COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE

Le Comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon **est favorable au tracé Nord de l'autoroute 30** présenté par le ministère des Transports, soit celui qui utilise l'axe de la route 132 entre l'autoroute 15 et la municipalité de Sainte-Catherine. **Le CCA ne peut accepter le tracé alternatif présenté**, contournant par le Sud les agglomérations de Delson et de Saint-Constant dans la zone agricole protégée, aussi appelé tracé Sud.

## 3- LE COMITÉ CONSULTATIF AGRICOLE EST OPPOSÉ AU TRACÉ SUD

### 3.1- La LPTAA

Le Comité consultatif agricole est fermement opposé au tracé Sud de l'autoroute 30 passant au Sud des agglomérations de Delson et de Saint-Constant. De plus de par sa fonction, le CCA ne cesse de se pencher sur des demandes d'usages à des fins non agricoles (UNA) en zone agricole protégée. En ce cas, le CCA dans ses avis à la MRC et à la Commission de la protection du territoire agricole (CPTAQ), tient compte, entre autres, de l'article 58.2 de la LPTAA qui stipule que :

*« ...si la demande porte sur une nouvelle utilisation à des fins autres que l'agriculture, la recommandation doit comprendre une indication des espaces appropriés disponibles ailleurs dans le territoire de la municipalité locale et hors de la zone agricole qui pourraient satisfaire la demande. »*

Dans le cas présent, des espaces existent ailleurs sur le territoire de la MRC en dehors de cette zone agricole et qui permettent l'aménagement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15. Ces espaces sont constitués par l'emprise de la route 132 sur le territoire des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et de Sainte-Catherine. De plus, ils sont déjà propriété publique, ayant été expropriés voilà plus de 20 ans.

Le CCA s'opposera ainsi à tout autre tracé de l'autoroute 30 passant dans la zone agricole protégée si un autre espace situé ailleurs sur le territoire de la MRC en zone non agricole en permet l'installation.

### 3.2- Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire

Ce refus du CCA du tracé Sud est conforté par les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. Le document reçu par le Comité en décembre dernier s'intitule : « La protection du territoire et des activités agricoles. »<sup>1</sup>.

Ce document indique, comme premier objectif :

*« Assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture ».*

À cet effet, le document mentionne :

*« Le territoire agricole constitue une ressource dont il faut assurer la protection, notamment en évitant le plus possible les contraintes occasionnées par les usages non agricoles. À cet égard, il est primordial de juguler (...) l'implantation d'activités de nature urbaine en zone agricole. (...) Le gouvernement demande à la MRC d'affirmer clairement dans son schéma d'aménagement révisé son intention d'assurer la pérennité du territoire agricole et d'y garantir la priorité aux activités agricoles. »*

Comme le tracé Sud traverse la zone agricole protégée sur des sols classés parmi les plus fertiles au Québec, cela va à l'encontre de ces orientations gouvernementales alors qu'existe une alternative valable. Le CCA s'est toujours basé sur le fait qu'il faut protéger la zone agricole en raison de la faible quantité de très bons sols agricoles sur le territoire québécois, soit environ 2 % des surfaces.

De plus, ce même premier objectif stipule clairement comme sous-objectif :

*« Freiner l'empiétement et l'expansion de l'urbanisation en zone agricole »*

Le CCA croit que l'aménagement du tracé Sud de l'autoroute 30 en zone agricole augmentera substantiellement la pression pour que le périmètre d'urbanisation de la ville de Saint-Constant dans sa partie la plus urbanisée rejoigne l'emprise de l'autoroute, tout en freinant fortement le dynamisme de l'agriculture dans les autres secteurs. Ce phénomène s'est d'ailleurs produit pour des villes dans ce qui était la MRC de Champlain, lors de la construction de l'autoroute 30.

Même si les périmètres d'urbanisation ne devaient pas être modifiés, le tracé Sud comportera un impact négatif à long terme en raison de la pression de développement des activités industrielles et commerciales qu'on désirera implanter en bordure de l'autoroute et de ses bretelles d'accès.

---

<sup>1</sup> Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. La protection du territoire et des activités agricoles. Document complémentaire révisé, Direction de l'aménagement local en collaboration avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et le ministère de l'Environnement, 4<sup>ème</sup> trimestre 2001, 43 pages.

### **3.2- Le schéma d'aménagement**

Le schéma d'aménagement est l'outil de planification régionale que la MRC de Roussillon, par son Conseil, s'est donnée. Cet ouvrage a été soumis à la consultation publique et est en vigueur depuis 1987. De plus, les municipalités locales, dans leurs plans et règlements d'urbanisme ont dû en refléter les grandes orientations et le contenu normatif. Ce schéma indique vouloir :

- *favoriser la création d'un état d'équilibre entre les espaces requis pour l'expansion urbaine et les espaces requis pour les activités agricoles en mettant en valeur le territoire agricole et en le protégeant des incompatibilités qui le menacent, afin de créer un potentiel de développement agricole important.*
- *favoriser la mise en place de conditions spatiales favorables à un aménagement intégré et à un développement économique en maintenant les activités agricoles existantes et en facilitant leur poursuite.*

Ainsi, selon le CCA, le tracé Sud est contraire au schéma d'aménagement en vigueur.

### **3.3- Impacts négatifs sur le dynamisme agricole**

#### *3.3.1- La qualité des terres*

Le tracé Sud de l'autoroute serait installé dans un secteur où l'on retrouve une très forte productivité agricole et où le climat permet d'obtenir de très bons rendements. Les sols en présence sont catégorisés parmi les meilleurs du Québec, soit des sols argileux ou limono-argileux de classe II et III. Cette perte ne peut être compensée ailleurs puisque les humains ne fabriquent pas de terre, ils ne peuvent qu'améliorer ceux qui existent.

#### *3.3.2- La surface de l'emprise autoroutière*

Le Comité consultatif agricole est opposé au tracé sud passant dans la zone agricole protégée, puisque ce tracé provoquera des impacts négatifs immédiats et à plus long terme pour la pratique de l'agriculture autour de l'emprise de l'autoroute.

Ce tracé comporte des impacts négatifs immédiats par les expropriations qui seront nécessaires. En effet, l'emprise utilisera 61,8 hectares de terrain agricole, tout en créant de nombreux résidus de lots. La surface de ces derniers peut être importante puisqu'il faut souvent exproprier des lots complets et même des exploitations agricoles entières et non seulement uniquement l'emprise de

l'autoroute. Ces résidus ne sont pas nécessairement réintégrables à d'autres exploitations agricoles en raison de la localisation de ces résidus de lots et de la distance à laquelle ils se trouveront par rapport aux exploitants du secteur.

### *3.3.3- Déstructuration du milieu agricole*

Un tel tracé implique nécessairement l'expropriation de résidences, de lots et de bâtiments agricoles. Il y aura donc moins de producteurs sur le territoire de la MRC. Cela en soit, est déjà déstructurant pour une activité qui fait face à un phénomène de rareté de la relève.

Ce tracé nécessiterait le découpage des terres en culture et la mise en place d'une barrière difficilement franchissable dans le paysage rural. Ainsi, le tracé aurait un impact très négatif sur la pratique de l'agriculture au sud de la ville de Delson puisque ce tracé, afin de franchir à angle droit la rivière à la Tortue, la voie ferrée, le rang Saint-François-Xavier et le chemin de la Petite-Côte, doit passer en diagonale de terres dans ce secteur, ce qui implique leur démembrement en plus petits lots non contigus et donc la perte d'activités agricoles viables.

Au sud de l'agglomération urbaine de la Ville de Saint-Constant, l'emprise serait installée dans le sens longitudinal des terres jusqu'à la partie de l'autoroute 30 déjà construite. Elle pourrait donc séparer des terres d'une même exploitation agricole d'un côté et de l'autre d'une infrastructure quasi infranchissable ou à tout le moins au prix d'un détour considérable.

D'une façon générale, le tracé Sud diminuerait fortement la possibilité de pratiquer une agriculture viable sur les terres coincées entre l'autoroute 30 et les secteurs urbanisés de Saint-Constant et de Delson puisque les entreprises agricoles de ce secteur enclavé ne pourront plus prendre de l'expansion.

Finalement, l'implantation de ce tracé augmentera le coût des intrants pour les exploitations agricoles du secteur en modifiant la structure du drainage dans un milieu très plat. Il faudra modifier les installations actuelles pour assurer l'évacuation de l'eau au moment de la fonte des neiges ou lors de fortes pluies.

### *3.3.4- Ralentissement de la croissance économique*

Ce tracé reporte la construction de l'autoroute 30 de 7 à 8 ans en raison des expropriations nécessaires et des autres études à compléter. Cette section de l'autoroute a été décrite par de très nombreux intervenants comme essentielle pour le développement économique de la MRC, de la Montérégie et du Montréal métropolitain. C'est pourquoi plusieurs ont parlé de l'urgence d'agir maintenant pour positionner la province sur les marchés canadiens et américains. Ces marchés comprennent également ceux reliés aux produits agricoles naturels ou transformés.

La perte d'activité économique qui résulterait du report de cette construction affecterait également les producteurs agricoles de l'ouest du Québec. Ces derniers n'accéderont pas, pendant cette période, à des marchés extérieurs et locaux pour leurs productions. La perte de marché local s'explique par le fait qu'une activité économique locale accrue signifie plus de consommateurs par l'arrivée de nouveaux résidents sur le territoire. La perte de marché d'exportation sera induite par les coûts plus élevés et le temps plus long du transport des produits agricoles bruts ou transformés.

### *3.3.5- Autres considérations*

D'autres considérations font que le CCA ne favorise pas le tracé Sud. Ainsi ce tracé, non seulement passe en zone agricole, mais mesure 1,8 kilomètre de plus que le tracé Nord tout en ne comportant aucun échangeur pour les 8,8 km entre les autoroutes 15 à Candiac et 30 à Sainte-Catherine.

Il n'absorbera pas tout le trafic entre le pont Mercier et Brossard puisque le chemin le plus court passera toujours par la route 132. Cette dernière devra quand même être transformée en boulevard urbain à haut débit de circulation, ce qui amènerait une duplication d'infrastructures.

Enfin, ce tracé générerait une pollution significative par le bruit dans un milieu suburbain très calme et une perte de valeur foncière pour les propriétaires situés en bordure de ce tracé même en aménageant des talus antibruit.

## **4- LE CCA APPUIE LE TRACÉ NORD**

Le CCA demande que le tracé de l'autoroute 30 soit implanté dans l'axe de la route 132 (tracé nord) pour plusieurs raisons.

Le CCA craint tout d'abord que l'aménagement du tracé Sud pourrait exiger une relocalisation de l'extrémité Ouest de l'autoroute 30 à sa jonction avec l'autoroute 15 pour mieux se connecter avec le tronçon du tracé Sud. En ce cas, il faudrait sacrifier de nouvelles terres agricoles pour le passage de ce tracé.

Le MTQ possède plus de 90 % des terrains nécessaires à la construction de ce tracé, alors qu'il n'en possède pratiquement aucun dans les secteurs prévus pour le tracé Sud.

C'est ce tracé qui va le plus améliorer la fluidité du trafic puisque c'est celui qui est le plus court comparativement au tracé Sud pour ceux qui désirent circuler entre le

pont Mercier et la ville de Longueuil. Cette situation favorisera aussi les producteurs agricoles qui désirent livrer rapidement leurs produits.

Ce tracé représente le moins de répercussions environnementales en raison de l'épandage de sel de déglacage au-dessus des ponts des rivières à la Tortue, Saint-Régis et Saint-Pierre. Les parties des cours d'eau qui sont affectées par ces épandages sont moins longs dans le cas du tracé Nord. Dans le cas du tracé Sud, il faudra doubler la quantité de sel épandu en raison des nouveaux ponts qui faudra pour franchir ces rivières.

D'autre part, l'infrastructure de la route 132 est déjà installée et asphaltée. L'implantation du tracé Sud implique la pose de plus d'asphalte dans l'environnement.

Le CCA est conscient que la période de construction de l'autoroute va occasionner des désagréments aux commerçants. Cependant, ce tracé leur sera bénéfique par un achalandage accru lorsqu'il sera complété. De plus, l'aménagement de voies de service en boulevard urbain permettra une desserte plus aisée de leurs commerces.

## 5- Conclusion

En résumé, le CCA s'oppose à la construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 par le tracé alternatif Sud. Les principales raisons de cette opposition ferme sont que ce projet est contraire aux orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles ainsi qu'à certains articles de la loi du même nom. De même, le schéma d'aménagement de la MRC indique, dans ses grandes orientations la protection de son territoire agricole.

Le tracé Sud serait implanté dans un secteur caractérisé par des sols parmi les plus productifs au Québec, sur une surface de 61,8 hectares plus les résidus. Il provoquerait une perte de dynamisme agricole dans le secteur coincé entre l'autoroute et la partie urbaine de Saint-Constant et de Delson. Il couperait des terres en lots discontinus au sud de Delson. Il scinderait longitudinalement des exploitations agricoles au sud de Saint-Constant puisqu'il suivrait le sens des lots. Ainsi, il établirait dans cet environnement une barrière quasi infranchissable sauf au prix d'un détour très long. Les exploitations agricoles de tout ce secteur ne pourront prendre l'expansion nécessaire à leur dynamisme.

L'aménagement du tracé Sud implique un retard considérable dans la construction de cette autoroute. Ce retard freinera le développement économique de la grande région de Montréal, de la Montérégie et de la MRC de Roussillon. Les producteurs agricoles locaux et d'ailleurs ne pourront donc pas profiter des marchés qui seront empêchés de se développer.

Le CCA se déclare en faveur du tracé Nord pour diverses raisons.

Le CCA craint tout d'abord que l'aménagement du tracé Sud pourrait exiger une relocalisation à l'extrémité Ouest de l'autoroute 30 sacrifiant de nouvelles terres agricoles.

Le MTQ possède plus de 90 % des terrains nécessaires pour la construction du tracé Nord. Celui-ci présente le plus de garantie de circulation fluide en raison du relativement court chemin entre le pont Mercier en la ville de Longueuil. C'est également le tracé qui représente le moins de répercussions environnementales comparativement au tracé Sud.