

164

DM38

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

**Bureau d'Audiences Publiques
en Environnement
BAPE**

**Audiences
concernant le projet de construction
de l'autoroute 30
par le Ministère des Transports du Québec,
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15**

Mémoire déposé

**La Fédération de l'U.P.A. de Saint-Jean-Valleyfield
et
Le Syndicat de l'U.P.A. de Saint-Rémi**

Mars 2002.

Madame la Présidente,
Monsieur le Commissaire,

C'est avec plaisir que le Syndicat de l'U.P.A. de Saint-Rémi et la Fédération de L'U.P.A. de Saint-Jean-Valleyfield, donnent conjointement suite à l'opportunité offerte d'émettre leur point de vue relativement au projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Sainte Catherine et l'autoroute 15.

Notre intervention sera brève et portera essentiellement sur :

- ✓ *La justification que nous reconnaissons au projet.*
- ✓ *L'évaluation que nous faisons des milieux concernés et des différentes options de tracé.*
- ✓ *L'option que nous privilégions et qui nous le considérons, doit être retenue.*

Qui sommes-nous :

La Fédération de l'U.P.A. de Saint-Jean-Valleyfield est un organisme syndical constitué en vertu de la loi sur les syndicats professionnels et affiliée à l'Union des Producteurs Agricoles (U.P.A.).

Nous avons pour mandat de représenter les intérêts sociaux et économiques de plus de quatre mille (4,000) producteurs, productrices et entreprises agricoles répartis sur un territoire correspondant à la Montérégie ouest.

Pour ce faire, nous comptons sur l'appui d'une structure hautement démocratique et décentralisée, comptant au niveau local : treize (13) syndicats de base préoccupés des questions reliées à l'aménagement et au développement du milieu et du territoire, de douze (12) syndicats spécialisés davantage impliqués dans les questions relatives à la commercialisation des produits agricoles.

Notre territoire situé à l'ouest de la rivière Richelieu et au sud de l'Île de Montréal, s'étend jusqu'aux confins du Québec, c'est à dire aux frontières ontariennes et américaines.

Le milieu jouit de potentiels élevés et d'un climat exceptionnel pour la pratique d'une agriculture intensive, moderne et diversifiée. Sur le plan de la production, nous vivons une tendance accrue à la spécialisation des entreprises alors que l'industrie et le milieu démontrent quant à eux, une certaine diversification. Nous retrouvons en région et sur le territoire concerné par le projet, une nette prédominance aux productions laitières, céréalières et horticoles.

Si l'histoire nous a enseigné et présenté l'agriculture québécoise comme une activité d'ordre tertiaire et de nature vivrière, nous devons aujourd'hui revoir ces notions.

« Au Québec et en Montérégie, l'agriculture : base de l'industrie du bioalimentaire, compte parmi les secteurs premiers en matière d'investissements, de création d'emploi et de croissance économique.

À ces chapitres, il représente :

- **Plus de 440,000 emplois au Québec, dont près de 70,000 pour la seule Montérégie.**
- **Un produit intérieur brut de plus de 12,4 milliards\$, dont 2,7 en Montérégie,**
- **5% des investissements totaux réalisés au Québec.**

Nous atteignons de tels résultats sans intervention ou infrastructure particulière requise, en nous appuyant sur les ressources disponibles : le sol, ses potentiels et un climat des plus propices.

La situation au niveau des sols arables :

Les sols arables au Québec, plaident par : leur rareté et le fait qu'ils sont soumis à des pressions constantes visant à en dévier l'usage vers d'autres activités que l'agriculture.

Ces faits sont la conséquence entre autre : de leur localisation le long de la plaine du Saint-Laurent ce qui confronte le milieu à une problématique de concurrence intensive, mais également et avant tout de la méconnaissance des décideurs quant à l'apport vital qu'ils représentent réellement et quant aux impacts réels de leur disparition.

De façon plus particulière pour la région métropolitaine, cette concurrence pour la propriété et l'usage du territoire agricole représentent des menaces et concourent à la disparition progressive de cette richesse première, non renouvelable et fondamentale.

Ici comme ailleurs au Québec, le gain ou la perte de chaque hectare de sol arable correspond pour la population à un degré d'autonomie alimentaire gagné ou perdu. Il correspond à une garantie d'approvisionnement en produits alimentaires de quantité et qualité; gagnée ou perdue.

Il est clair que le Québec s'est fortement urbanisé au cours des dernières décennies. Il n'en demeure pas moins que l'agriculture fait partie de nos vies, nous la voyons, nous la côtoyons tous les jours. Rappelons ici que c'est elle qui :

nous nourrit,

meuble le territoire et l'occupe,

crée les images et les paysages qui concourent à l'appréciation que nous avons de notre coin de pays et à notre fierté d'être Québécois et Montérégiens,

Pour y arriver elle requiert de la part des décideurs d'agir avec responsabilité, sagesse et discernement dans les choix exercés et le type de devenir à être planifié, d'avenir réservé au territoire.

Tenant compte de commentaires entendus en première phase des audiences, tenant compte également que pour certains : la question semble vouloir se résumer à quelques arpents de l'on ne sait trop quoi, il nous apparaît essentiel de rétablir la véracité des faits en préambule.

Vous avez ici madame la Présidente notre point de vue, quant à l'importance fondamentale que représente le territoire agricole pour qui que ce soit, qu'il soit résident de Saint-Constant, de Delson ou de partout ailleurs au Québec.

La justification du projet :

Depuis fort longtemps, notre organisme et nos membres se sont préoccupés des problèmes qui confrontent la Métropole et sa périphérie en matière de circulation et de transport des gens, des produits et des services.

L'agriculture régionale n'échappe pas à cette problématique.

En effet, les années 70 et 80 ont été celles de la consolidation et l'autosuffisance. Les années 90 celles : de la spécialisation et de l'ouverture aux marchés extérieurs. Il en ressort que nos denrées qu'hier nous consommions localement, se retrouvent aujourd'hui distribuées partout au Québec, au pays et dans le monde.

Afin de répondre à ces impératifs nouveaux, l'agriculture doit pouvoir compter sur un réseau de transport moderne, rapide et efficace, à la hauteur des attentes de la population et des obligations qui nous incombent.

« C'est donc sur ces bases et constats que les producteurs et productrices agricoles et leur organisation professionnelle l'U.P.A., reconnaissent justifié le projet de prolongement et de construction de l'autoroute 30 pour le secteur concerné par les présentes audiences ».

Les tracés et l'option privilégiée :

Depuis fort longtemps, notre organisme et nos membres se sont préoccupés de la localisation éventuelle de l'autoroute 30 dans leur milieu.

Il est important de rappeler, que la portion du projet objet des présentes audiences, s'intègre dans un projet plus global, devant permettre le contournement de la Ville de Montréal.

Commentaires et point de vue relativement aux tracés proposés :

Option nord :

- Optimale sur le plan de la réduction des impacts sur le territoire agricole, sur les pratiques et sur l'agriculture.
- Permet le regroupement des équipements routiers dans un secteur déjà planifié à cet effet et organisé à cette fin,
- Correspond à l'utilisation d'une ère expropriée et prévue pour ce type d'affectation et ce depuis de très nombreuses années,
- Permet d'éviter le gaspillage éhonté d'espace que provoquerait la création d'un second corridor sis au sud et la sous utilisation des espaces sis au nord et prévus à cette fin,
- Le développement commercial et économique de l'axe 132, s'est réalisé en connaissance des faits et en tenant compte de l'arrivée et de l'implantation éventuelle d'une infrastructure de cet ordre,

- L'utilisation du corridor 132 permet d'envisager la combinaison de deux objectifs, à savoir la desserte locale et de transit et ce par :
 - ✓ L'optimisation de la route 132,
 - ✓ La construction de l'autoroute 30.

Option sud :

- Comporte des impacts majeurs sur le territoire agricole, sur les pratiques culturelles et sur l'agriculture.

Cette option,

- ✓ Déstructure le milieu agricole concerné,
 - ✓ Déstabilise la structure foncière et économique des entreprises agricoles concernées,
 - ✓ Amène une révision de l'affectation et de l'utilisation agricole pour les superficies requises pour les fins de construction et d'implantation de l'autoroute 30 dans le milieu.
 - ✓ Crée des perspectives agricoles négatives pour les superficies enclavées entre les limites sud des périmètres urbains des municipalités concernées et la limite nord de l'emprise de l'autoroute 30, entre autre dû à la croissance de la pression urbaine que provoquerait nécessairement l'intrusion de l'autoroute dans ce secteur.
- Correspond à une perte nette directe de sols de haut potentiel agricole, alors que le MTQ détient déjà ces mêmes espaces dans le corridor nord,
 - Création et introduction d'un nouvel axe de transport lequel ne répond pas de façon optimale aux besoins de la clientèle locale, entre autre dû aux accès limités à l'autoroute 30,
 - Le tracé sud ne correspond pas à la définition d'un tracé de moindre impact, il ne comporte aucune mesures de mitigations adéquates relativement à :
 - ✓ Impact sur les entreprises agricoles concernées et leurs perspectives d'avenir en terme de perte nette d'espace,
 - ✓ Peu de possibilité pour les entreprises touchées de refaire leur situation foncière et de recréer leur capacité et potentiel de production.
 - Ne permet pas le regroupement des équipements et des infrastructures de transport, objectif qui de notre avis doit être privilégié.

Suite à l'analyse du projet :

« Les producteurs et productrices agricoles et leur organisation professionnelle l'U.P.A., après analyse du dossier, estiment que seul le tracé nord (corridor de la route 132) est de nature :

- **à répondre aux besoins de transport exprimés par la population locale et régionale,**
- **à répondre aux objectifs de desserte optimale pour la circulation locale et de transit,**
- **à réduire efficacement les impacts du projet sur le territoire agricole et l'agriculture.**

Madame la présidente,
Monsieur le Commissaire,

Nous vous remercions pour le temps alloué.

Gaétan Bachand
Membre de l'exécutif,
Fédération de l'U.P.A. de Saint-Jean-Valleyfield

Guy Hébert
président,
Syndicat de l'U.P.A. de Saint-Rémi.

Mars 2002.