



L'Union des producteurs agricoles

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR L'UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES

Au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Réseau électrique métropolitain de transport collectif

Le 22 septembre 2016



Maison de l'UPA
555, boul. Roland-Therrien
Bureau 100
Longueuil (Québec) J4H 3Y9
450 679-0530
upa.qc.ca

ISBN 978-2-89556-171-2 (PDF)
Dépôt légal, 3^e trimestre 2016
Bibliothèque et Archives nationales du Québec
Bibliothèque et Archives du Canada

TABLE DES MATIÈRES

L'UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES	4
1. INTRODUCTION	5
2. IMPACTS DE LA STATION TERMINALE DE L'ANTENNE RIVE-SUD	6
3. ANALYSE DU CHOIX DE L'EMPLACEMENT DE LA STATION TERMINALE DE LA RIVE-SUD.....	8
4. IMPACT DE LA STATION TERMINALE À DEUX-MONTAGNES.....	11
5. CONCLUSION	11

L'Union des producteurs agricoles

Au fil de son histoire, l'Union des producteurs agricoles (UPA) a travaillé avec conviction à de nombreuses réalisations : le crédit agricole, le coopératisme agricole et forestier, l'électrification rurale, le développement éducatif des campagnes, la mise en marché collective, la reconnaissance de la profession agricole, la protection du territoire agricole, l'implantation de l'agriculture durable et même le développement de la presse québécoise avec son journal *La Terre de chez nous*, etc. Depuis sa fondation, l'Union contribue donc au développement et à l'avancement du Québec.

L'action de l'Union et de ses membres s'inscrit d'abord au cœur du tissu rural québécois. Elle façonne le visage des régions à la fois sur les plans géographique, communautaire et économique. Bien ancrés sur leur territoire, les 41 200 agriculteurs et agricultrices québécois exploitent 28 422 entreprises agricoles, majoritairement familiales, et procurent de l'emploi à 55 800 personnes. Chaque année, ils investissent au-delà de 620 M\$ dans l'économie régionale du Québec.

En 2014, le secteur agricole québécois a généré 8,1 G\$ de recettes, ce qui en fait la plus importante activité du secteur primaire au Québec et un acteur économique de premier plan, particulièrement dans nos communautés rurales.

Les 31 000 producteurs forestiers, quant à eux, récoltent de la matière ligneuse pour une valeur annuelle de plus de 300 M\$ générant un chiffre d'affaires de 2,1 G\$ par la transformation de leur bois.

L'action de l'Union trouve aussi des prolongements sur d'autres continents par ses interventions dans des pays de l'OCDE pour défendre le principe de l'exception agricole dans les accords de commerce, ou en Afrique pour le développement de la mise en marché collective par l'entremise d'UPA Développement international. Maximisant toutes les forces vives du terroir québécois, l'ensemble des producteurs, productrices agricoles et forestiers a mis l'agriculture et la forêt privée du Québec sur la carte du Canada et sur celle du monde entier.

Aujourd'hui, l'Union regroupe 12 fédérations régionales et 27 groupes spécialisés. Elle compte sur l'engagement direct de plus de 2 000 producteurs et productrices à titre d'administrateurs.

Pour l'UPA, POUVOIR NOURRIR, c'est nourrir la passion qui anime tous les producteurs; c'est faire grandir l'ambition d'offrir à tous des produits de très grande qualité. POUVOIR GRANDIR, c'est être l'union de forces résolument tournées vers l'avenir. **POUVOIR NOURRIR POUVOIR GRANDIR**, c'est la promesse de notre regroupement.

1. Introduction

L'Union remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour cette opportunité de présenter le point de vue des producteurs et des productrices agricoles quant au projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif.

Nous conviendrons d'emblée que l'amélioration des services de transport en commun dans la région métropolitaine est une absolue nécessité. Le projet proposé par CDPQ Infra inc. présente certainement de grandes qualités et nous laisserons le soin aux experts en ce domaine de juger de ses attributs de nature technique et s'il s'agit dans les circonstances du meilleur investissement que l'on puisse faire comme société. Pour notre part, nous nous limiterons à examiner les conséquences de ce projet sur le territoire agricole et à proposer des solutions.

Est-il nécessaire de rappeler qu'il existe au Québec un régime de protection du territoire agricole institué par une loi qui a pour objet d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture et de favoriser, dans une perspective de développement durable, la protection et le développement des activités et des entreprises agricoles dans les zones agricoles dont il prévoit l'établissement. Cette loi s'applique au gouvernement, à ses ministères et à ses organismes.

L'urbanisation des terres agricoles conduit à l'épuisement d'une ressource vitale non renouvelable et, de ce fait, entraîne une perte environnementale majeure. Dans une perspective de développement durable, les terres agricoles forment un rempart contre l'urbanisation et assurent des fonctions environnementales essentielles en contrant, notamment, les effets des îlots de chaleur ou en préservant la biodiversité menacée par une urbanisation excessive.

De plus, la vocation nourricière des terres cultivables doit être préservée pour les générations futures. D'une part, l'accroissement prévisible de la population au cours des prochaines décennies ainsi que des besoins en denrées alimentaires que cela suppose et, d'autre part, les incidences potentiellement néfastes des changements climatiques sur la production agricole à l'échelle planétaire, doivent nous inciter à la plus grande vigilance en ce domaine.

Or, bien que destiné à desservir la région métropolitaine, le projet aurait, dans sa forme proposée, un impact direct sur le territoire agricole. Nous devons tenir compte des conséquences de la présence d'une station terminale en zone agricole sur la Rive-Sud. On prévoit qu'environ une trentaine d'hectares de terres serait requise pour la station, son stationnement de 3 000 places, ainsi que pour les différents équipements nécessaires. Ce n'est peut-être que le début de l'implantation diffuse de nouveaux usages non agricoles dans la portion sud du quadrant du carrefour des autoroutes 10 et 30. Nous sommes aussi préoccupés par les effets préjudiciables que pourrait avoir la station terminale de Deux-Montagnes qui, bien que située en zone blanche, pourrait amplifier la pression en faveur de l'urbanisation du territoire agricole à sa périphérie. Ce mémoire s'intéressera donc aux impacts que pourraient avoir les stations terminales de la Rive-Sud et de Deux-Montagnes sur le territoire agricole.

2. Impacts de la station terminale de l'antenne Rive-Sud

À lecture du rapport présenté par le promoteur relativement au projet de réseau électrique métropolitain (REM), seuls les quadrants sud du carrefour des autoroutes 10 et 30 semblent avoir été considérés pour y établir la station terminale de la Rive-Sud.

D'entrée de jeu, il est totalement déplorable qu'aucun espace en zone blanche n'ait été privilégié. L'autoroute 30 devait en principe servir de barrière physique à l'étalement urbain. Or, seulement dix ans après son parachèvement, voilà qu'on propose de la franchir à cette intersection dès la première occasion. CDPQ Infra inc. tente de minimiser l'incidence en alléguant que la terre n'est plus cultivée depuis une dizaine d'années et qu'elle est enclavée par une route, une ligne à haute tension et un poste de transformation d'Hydro-Québec. Bref, cette terre aurait apparemment perdu tout intérêt pour la pratique de l'agriculture.

Dans les faits, cette terre agricole possède encore un excellent potentiel de culture. Il est désespérant qu'un stratagème aussi simpliste puisse fonctionner à tout coup. Un spéculateur acquiert un terrain en zone verte, prend bien soin de le laisser à l'abandon en refusant de le louer et de le cultiver. Quelques années plus tard, la friche s'y sera installée; l'on prétendra que cette terre ne présente plus d'intérêt pour les agriculteurs et l'on conclura qu'il n'y a donc pas d'inconvénients à l'affecter à un autre usage. Dans ce cas-ci, ladite terre est classée 2, selon le système de classification de la qualité des sols et elle offre l'un des meilleurs potentiels que l'on puisse trouver au Québec. Qui plus est, la majorité des agriculteurs de la province n'ont pas la chance d'en cultiver d'aussi bonnes.

6

- **Demande : Étant donné que la ressource en sol est limitée et non renouvelable et considérant la nature irréversible d'une artificialisation pour l'aménagement de la gare et du stationnement prévu dans le quadrant sud des autoroutes 10 et 30, le BAPE doit analyser attentivement les enjeux soulevés et les impacts d'une recommandation menant à un changement d'usage de ce territoire.**

Par ailleurs, au-delà du sacrifice de cette trentaine d'hectares, cette station terminale en zone agricole crée une brèche comportant un risque élevé d'étalement urbain. Il ne faut pas banaliser l'impact irrémédiable du franchissement de l'autoroute 30. Comment prétendre que l'on parviendra à contenir l'urbanisation une fois que cette trouée aura été faite? Bientôt, de nouveaux services et commerces seront nécessaires pour les usagers du stationnement proposé à l'antenne Rive-Sud. Les terres autour de la station seront acquises par des spéculateurs. Voyant les terrains en friche, on se dira même que la construction d'un complexe immobilier est tout indiquée sur ces belles terres abandonnées. Bref, du déjà vu, et une fois de plus, on instaurerait des conditions favorisant la poursuite de l'étalement urbain.

En outre, une station terminale en zone agricole, et son stationnement notamment, pourrait devenir un nouveau point d'appui au déploiement d'une deuxième couronne d'urbanisation se réalisant au détriment de la ville centre. À l'heure où tout un chacun se préoccupe des changements climatiques, cette station encouragera de nouveaux navetteurs venant des autoroutes 10 et 30. Paradoxalement, il sera plus facile d'accéder au stationnement en provenance de Saint-Jean-sur-Richelieu que de l'agglomération de Longueuil. Cela va à

l'encontre d'un modèle de transport collectif qui favorise la cohésion, la consolidation du tissu urbain et le développement d'une mobilité durable.

- **Demande : Dans une perspective de développement durable et de lutte aux changements climatiques, l'Union demande au BAPE de s'assurer que le projet de CDPQ Infra inc. s'arrimera avec les réseaux de transport en commun existants, qu'il favorisera la densification du territoire et la mobilité durable en zone urbaine plutôt que de s'appuyer sur le développement de grands stationnements.**

Sommes-nous si peu visionnaires au Québec en matière d'aménagement du territoire? Comment osons-nous imaginer que le meilleur emplacement pour cette station terminale se trouve en zone verte plutôt qu'en zone blanche en vue d'y intégrer l'aménagement d'un TOD¹? Pourquoi l'ancien terrain de golf qui se trouvait dans le quadrant nord de l'échangeur 10-30 n'a pas été réservé pour accueillir cette station terminale qui allait un jour ou l'autre devoir être implantée? C'est totalement désolant. Souhaitons-nous un aménagement qui accentuera à coup sûr l'étalement urbain? Hasard ou coïncidence, comment se fait-il qu'un nouveau projet immobilier imposant, nécessitant un investissement majeur pouvant bouleverser l'économie d'une ville, vienne d'être annoncé sur le quadrant opposé?

Aucune information relative à l'étude d'autres sites dans un rayon de deux à trois kilomètres n'a été divulguée. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire de disposer d'une superficie minimale de 30 hectares, tel que projeté, pour le projet de station en zone verte. En rationalisant l'espace nécessaire, on pourra augmenter le nombre de sites potentiellement disponibles en zone blanche.

De fait, il existe sur le territoire de l'agglomération de Longueuil, des superficies disponibles, notamment en longeant l'autoroute 30. Il faudrait étudier davantage d'options en zone blanche. Le choix du lieu de la station terminale doit être déterminé en fonction du plus grand intérêt que cela représente à long terme.

Il n'est pas trop tard pour se raviser. La présence d'une station terminale en zone agricole donnant un accès rapide au centre-ville de Montréal comporte un trop grand risque d'étalement urbain. Ce simple fait justifie de demander au promoteur d'étudier davantage de scénarios pour cette station terminale. Tout laisse croire que le choix le plus facile d'utiliser un terrain vierge en zone agricole a été privilégié plutôt que de faire l'effort de rechercher des sites à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

L'un des problèmes avec ce projet concerne le fait que son promoteur n'a pas à se préoccuper des considérations relatives à l'aménagement du territoire. Son mandat consiste à construire un réseau pour un train électrique et à le rentabiliser, sans égard à la provenance des éventuels usagers. Or, le choix de l'emplacement des stations aura un fort impact sur l'aménagement futur du territoire et pourra soit contribuer à l'étalement urbain ou, au contraire, à la densification de son périmètre.

¹ Le concept de *Transit-Oriented Development* (TOD) concerne l'aménagement de zones résidentielles ou commerciales destinées à favoriser l'usage des transports en commun et le covoiturage.

- **Demande : Considérant l'ensemble des enjeux liés à l'implantation de la station terminale de l'antenne Rive-Sud en territoire agricole et, notamment, le risque élevé que soit accentué le phénomène de l'étalement urbain, l'UPA demande qu'on procède à une étude rigoureuse de solutions de rechange au nord de l'autoroute 30 pour la localisation de cette station.**

En principe, dans toute bonne planification d'aménagement du territoire, lorsqu'une station de transport en commun est conçue, les villes tendent à favoriser l'implantation de TOD à proximité. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) propose ainsi d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) vers des quartiers de type TOD, localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain, et d'atteindre 60 % si l'offre en transport en commun est augmentée. Au total, 155 aires TOD sont proposées. Sachant cela, cette station terminale devrait plus raisonnablement être établie en zone blanche.

Nous retrouvons également dans le PMAD un objectif consistant à augmenter de 6 % la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine. Là encore, le bon sens voudrait que l'on commence par éviter de perdre celles qui subsistent. Pérennité et intégrité sont des mots clés qui prennent leur sens véritable quand il est question de préserver le territoire agricole.

Le bon sens voudrait plutôt que l'on prévienne dès maintenant le développement d'une aire TOD en zone blanche autour de la station terminale. Ainsi, on contribuerait à la densifier, comme cela est en principe recherché dans le PMAD, et à préserver minimalement la superficie actuelle du territoire agricole de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La solution la plus économique à court terme pourrait bien s'avérer désastreuse à long terme en zone blanche comme en zone verte. Avant de statuer de façon définitive sur l'emplacement de cette station, faisons l'effort de nous projeter dans 20 ou même 50 ans et anticipons les avantages et les inconvénients de chacun des sites potentiels. Ce n'est qu'à la lumière de ces renseignements que nous pourrions espérer prendre la décision la plus judicieuse.

- **Demande : L'Union demande que CDPQ Infra inc. s'associe à l'agglomération de Longueuil pour développer un projet innovateur de son antenne de la Rive-Sud, en zone blanche, en respectant les objectifs du PMAD de la CMM, qui soit un modèle d'intégration réussi en matière d'urbanisme et non seulement de transport collectif.**

3. Analyse du choix de l'emplacement de la station terminale de la Rive-Sud

Il semble qu'un décret serait souhaité par CDPQ Infra inc. pour autoriser la mise en place du REM dans la zone agricole. Il serait déplorable de constater que l'on souhaite retirer les pouvoirs d'intervention de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

- **Demande : L'UPA demande au BAPE de prendre position et d'exiger que CDPQ Infra inc. dépose une demande d'autorisation pour la mise en place du REM dans la zone agricole pour que la CPTAQ puisse l'analyser.**

Il est tout de même pertinent d'analyser le choix du site du quadrant sud en vertu des critères de l'article 62 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA).

1. Le potentiel agricole du lot et des lots avoisinants

Notre analyse :

Il est indéniable que le site choisi possède un potentiel agricole exceptionnel. Il en est de même pour les lots avoisinants.

Dans le cas d'une autorisation accordée à la présente demande, le site choisi deviendrait irrécupérable à des fins agricoles.

2. Les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture

Notre analyse :

Notons qu'il est faux de prétendre, comme l'indique le promoteur, que le site a perdu son potentiel par la simple présence de terres en friche. Les caractéristiques du sol n'ont pas changé et, à la lumière des connaissances agronomiques actuelles, une remise en culture de ce secteur serait facilement réalisable et pourrait même être faite au bénéfice des citoyens de l'agglomération.

3. Les conséquences d'une autorisation sur les activités agricoles existantes et sur le développement de ces activités agricoles ainsi que sur les possibilités d'utilisation agricole des lots avoisinants, notamment, compte tenu des normes visant à atténuer les inconvénients reliés aux odeurs inhérentes aux activités agricoles découlant de l'exercice des pouvoirs prévus au paragraphe 4° du deuxième alinéa de l'article 113 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1)

4. Les contraintes et les effets résultant de l'application des lois et règlements, notamment en matière d'environnement et, plus particulièrement, pour les établissements de production animale

Notre analyse :

Les 3^e et 4^e alinéas de l'article 62 rappellent qu'il est primordial de s'interroger sur les conséquences d'une autorisation sur les activités agricoles existantes. Or, le secteur choisi par le promoteur a été activement cultivé jusqu'à tout récemment. La conversion de ces terres aurait pour conséquence de fragiliser la pérennité des terres environnantes en plus d'engendrer des contraintes supplémentaires résultant de l'application des lois et des règlements.

5. La disponibilité d'autres emplacements de nature à éliminer ou réduire les contraintes sur l'agriculture, particulièrement lorsque la demande porte sur un lot compris dans une agglomération de recensement ou une région métropolitaine de recensement tel que défini par Statistique Canada ou sur un lot compris dans le territoire d'une communauté

Notre analyse :

Pour ce qui est de l'existence d'espaces disponibles ailleurs sur le territoire, la documentation du promoteur semble s'être limitée à une analyse rapide des quatre quadrants du carrefour des autoroutes 10 et 30, et ce, sans démontrer un intérêt à trouver un emplacement adéquat en zone blanche. Or, nous remettons en question le choix retenu. Est-ce que la requalification des usages a été réalisée à son plein potentiel à l'intérieur de la zone urbaine? Un travail avec les gestionnaires de l'agglomération de Longueuil s'impose pour évaluer d'autres sites.

Par ailleurs, même si certains affirment que les terres ne peuvent plus être remises en culture, en vertu du Règlement sur les exploitations agricoles, certaines activités agricoles ou productions sont toujours possibles. L'agglomération de Longueuil pourrait étudier la question afin de répondre à l'objectif du PMAD qui est d'augmenter de 6 % la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine.

6. L'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles

Notre analyse :

Il est vrai que le site choisi est situé à la limite d'un secteur déstructuré par la présence d'activités urbaines. Toutefois, l'homogénéité du secteur serait altérée par le déplacement de la frontière entre les secteurs agricoles et urbains.

7. L'effet sur la préservation pour l'agriculture des ressources eau et sol sur le territoire de la municipalité locale et dans la région

Notre analyse :

Il est évident que la conversion du site choisi constituerait une perte significative de très bons sols agricoles.

8. La constitution de propriétés foncières dont la superficie est suffisante pour y pratiquer l'agriculture

Notre analyse :

Ce critère ne s'applique pas au présent projet.

9. L'effet sur le développement économique de la région sur preuve soumise par une municipalité, une communauté, un organisme public ou un organisme fournissant des services d'utilité publique

Notre analyse :

Bien qu'il soit prévisible que le projet du promoteur ait un impact sur le développement économique à court terme, il n'est pas démontré que le site choisi soit celui ayant le moindre impact.

10. Les conditions socio-économiques nécessaires à la viabilité d'une collectivité lorsque la faible densité d'occupation du territoire le justifie

Notre analyse :
Ce critère ne s'applique pas au présent projet.

Compte tenu de ce qui précède, l'analyse du site choisi par le promoteur en fonction des critères de l'article 62 de la LPTAA nous amène à conclure que la CPTAQ devrait refuser la demande visant le quadrant sud en l'absence de justifications satisfaisantes.

Le site choisi et les terres environnantes présentent de forts potentiels agricoles et le fait que les propriétaires n'exploitent pas ces terres activement n'enlève rien à leur potentiel. De plus, le fait de repousser, encore une fois, les limites de la zone agricole fragilisera le secteur limitrophe.

Le promoteur a négligé de faire une démonstration solide que le site choisi est celui ayant le moindre impact pour l'agriculture. D'autres sites mériteraient d'être analysés adéquatement.

4. Impact de la station terminale à Deux-Montagnes

En ce qui concerne la station terminale à l'ouest de Montréal, celle-ci se trouve fort heureusement en zone blanche au même emplacement que l'actuelle gare de train de banlieue Deux-Montagnes. Nos préoccupations sont, par conséquent, moins grandes de ce côté. Toutefois, nous tenons à souligner qu'il faudra rester vigilant puisqu'il est plausible que cela viendra accentuer la pression qu'exerce l'urbanisation sur la zone verte à proximité de la nouvelle station. Nous comptons donc sur les limites établies dans le PMAD de la CMM pour protéger ces terres de l'urbanisation. Le problème de l'accaparement des terres agricoles pourrait néanmoins être exacerbé par la venue de spéculateurs immobiliers anticipant l'attrait que représentera la proximité de la station dans le futur. Ce problème est complexe et demeure entier. L'Union a proposé des solutions pour contrer ce phénomène et il reviendra à l'État de prendre les moyens nécessaires pour l'endiguer.

11

5. Conclusion

Le projet proposé par CDPQ Infra inc. présente certainement de grandes qualités pour améliorer l'offre de transport collectif dans la région métropolitaine. Toutefois, l'implantation de la station terminale de la Rive-Sud en zone agricole serait une grave erreur. Outre la trentaine d'hectares de bonnes terres agricoles qui serait irréversiblement perdue, c'est surtout le franchissement de la barrière physique de l'autoroute 30 qui est le plus préoccupant. Celle-ci devait en principe servir à contenir l'urbanisation. Tout porte à croire que cette brèche favorisera l'étalement urbain au détriment du secteur agricole, de Montréal et de l'agglomération de Longueuil. Cet étalement urbain favorisé par l'établissement d'une station au sud de l'autoroute 30 entraînerait des nuisances environnementales majeures que l'on doit chercher à éviter dans la mesure du possible. Or, des solutions sont envisageables et CDPQ Infra inc. doit conséquemment étudier davantage d'options permettant l'aménagement de la station terminale au nord de l'autoroute 30.

Enfin, pour ce qui est de la station de Deux-Montagnes, nous faisons un appel à la vigilance pour que les limites établies dans le PMAD de la CMM soient respectées afin de protéger la zone verte, à proximité de la nouvelle station, des pressions accrues en faveur de l'urbanisation.

