

**Mémoire**  
**concernant**  
**la Consultation publique - Parachèvement de l'autoroute 25**  
**Modification du schéma d'aménagement**  
**en vigueur sur l'île de Montréal**

**présenté au**  
**Ministère des Transports**

**par**  
**Normand Legault**

**20 septembre 2006**

## **Importance de la production maraîchère**

Au Québec, la superficie de la production maraîchère est de 22 400 hectares. Selon les données statistiques du secteur maraîcher pour l'année 2003, il y a 1 918 entreprises en production de légumes frais. Selon le profil sectoriel de l'industrie bio-alimentaire au Québec, les recettes monétaires pour les ventes à la ferme des légumes et petits fruits rapportent 210 millions de dollars pour l'année 2003. Par ailleurs, les exportations de légumes frais se chiffrent à 73 millions de dollars.

Bien que l'on puisse retrouver des entreprises agricoles sur l'ensemble du territoire du Québec, la concentration des entreprises maraîchères se retrouve principalement dans un rayon de 100 kilomètres de Montréal. La nature des sols étant propice à la production maraîchère dans la région périphérique de Montréal, la proximité des consommateurs de la région métropolitaine de Montréal ainsi que la courte distance de la frontière américaine ont favorisé cette concentration. De plus, les produits récoltés, en proportion de 40 % en valeur monétaire, sont exportés vers les marchés nord-américains.

La production maraîchère occupe donc une place importante dans l'agriculture périphérique de Montréal. Puisque les retombées économiques de ce secteur sont en croissance continue, il est impensable de changer la fonction de la culture des sols à d'autres fins qu'à celles de l'agriculture.

## **Portrait maraîcher de la région métropolitaine de Montréal**

Les terres agricoles, recouvertes autrefois par l'ancienne mer de Champlain, sont très fertiles et comptent parmi les terres les plus productives au Québec. Le fleuve Saint-Laurent et les deux rivières qui bordent la région métropolitaine de Montréal, soit la rivière des Mille-îles et la rivière des Prairies, contribuent à tempérer le climat, permettant ainsi une saison longue de production ayant une période sans gel variant de 140 à 155 jours.

Encore plus particulièrement pour les terres lavalloises, les sols de formation pédologique sont dans une proportion de 90 % de texture propice à la production maraîchère. En effet, ces terres, naturellement très fertiles, se réchauffent rapidement au printemps et permettent ainsi les récoltes les plus hâtives de la région métropolitaine de Montréal.

Selon le *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), mars 2005, les superficies en culture représentent 221 200 hectares en zone agricole décrétée, soit 55% du territoire occupé par la CMM. La superficie est de 402 421 hectares pour l'agglomération de la CMM.

En fait, près de 83% du territoire en zone agricole permanente comporte des sols très propices à l'agriculture (classes 1 à 5), alors que les sols ayant d'excellentes possibilités de production (classes 1, 2 et 3) comptent à eux seuls pour 70% de la superficie. Ces derniers sont répartis de façon uniforme dans l'ensemble de la zone agricole permanente. La classification du potentiel agricole des terres, selon Inventaire des terres du Canada, indique les possibilités agricoles des sols.

Les sols minéraux sont regroupés en 7 classes selon le potentiel de chaque sol pour la culture de grandes productions. Les sols de classe 1 ne comportent aucune limitation importante à la production agricole ; les sols de classe 5 présentent des limitations très sérieuses qui les restreignent à la culture de plantes fourragères vivaces, mais pouvant être améliorée.

Le dynamisme agricole est fortement représenté par un taux d'occupation de 70 % de la zone agricole par les entreprises agricoles sur le territoire de la CMM. Les exploitations agricoles occupent quelque 155 000 hectares.

D'ailleurs, lors de la constitution de la CMM en janvier 2001, la population des 63 municipalités constituaient 3,4 millions d'habitants, soit près de 50 % de la population du Québec.

## **La main-d'œuvre agricole**

L'ensemble de la main-d'œuvre agricole au niveau provincial regroupe 120 716 personnes travaillant dans 29 969 exploitations agricoles. À l'échelle de la grande région métropolitaine de Montréal, cinq régions se partagent près de 42 % de la main-d'œuvre agricole. Par ordre décroissant d'importance, ces régions administratives sont Montérégie, Lanaudière, Laurentides, Laval et Montréal.

Bien entendu, il faut se rappeler que le territoire de ces trois régions administratives, Montérégie, Lanaudière et Laurentides, excède le périmètre formé par la CMM. L'ensemble de la main-d'œuvre agricole de ces régions comporte 50 588 personnes travaillant à titre de main-d'œuvre familiale, embauchées à temps plein, à temps partiel ou comme employés saisonniers, et ce, dans 10 874 exploitations agricoles (Profil de la main-d'œuvre agricole au Québec, Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, MAPAQ, 1999).

La main-d'œuvre agricole qui travaille à l'extérieur n'a souvent qu'une protection limitée. Lorsque ces travailleurs sont exposés à des niveaux élevés de smog, leur rendement peut diminuer. On craint aussi qu'une exposition à long terme au smog n'augmente le risque de développer des maladies cardiaques et pulmonaires, bien qu'il n'existe aucune preuve à cet effet (Rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada, 2000).

## **Ozone troposphérique**

L'ozone au sol, gaz incolore, inodore et très irritant, est un constituant important du smog. Il résulte de l'interaction du rayonnement solaire et des polluants atmosphériques qui flottent souvent sur les zones urbaines les jours chauds d'été. Deux groupes de polluants communs, les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et les composés organiques volatils

(COV), réagissent les uns avec les autres pour produire l'ozone dans les basses couches de l'atmosphère.

Dans un document d'Environnement Canada, la plupart des Canadiens et Canadiennes vivent dans des endroits où l'ozone troposphérique peut atteindre des concentrations inacceptables durant les mois d'été. Souvent, les périodes de fortes concentrations durent plusieurs jours et se produisent lorsqu'il y a absence de vent. Cette situation entraîne une masse d'air stagnante qui emprisonne les polluants au-dessus d'une région. Plus spécifiquement, les concentrations d'ozone sont particulièrement élevées dans le corridor industriel de Windsor-Québec.

### **Impacts sur la santé**

On sait que l'ozone a des effets importants sur la santé humaine. L'ozone peut attaquer le système respiratoire et les yeux lorsque les concentrations sont suffisamment élevées. Voici quelques symptômes retrouvés chez une personne exposée à une concentration élevée d'ozone : irritation oculaire, irritation du nez, assèchement de la bouche, gêne respiratoire, toux et respiration sifflante.

L'ozone troposphérique est aussi une source de préoccupation dans les régions rurales. En effet, les régions rurales situées dans l'agglomération métropolitaine de Montréal et particulièrement dans les plaines du Saint-Laurent sont touchées par les déplacements importants d'ozone (Indicateurs canadiens de durabilité de l'environnement, Statistique Canada, décembre 2005).

### **Impacts sur la végétation**

Outre ses effets sur la santé humaine, l'ozone peut avoir une incidence non négligeable sur la végétation et diminuer la productivité de certaines cultures. L'ozone affecte

principalement la végétation en ralentissant la croissance générale des plantes et des arbres. Puisque l'ozone altère les mécanismes de photosynthèse et de la respiration, il est possible d'observer une diminution dans la productivité de certaines variétés d'espèces cultivées. Voici quelques types de cultures et d'arbres qui tolèrent mal l'ozone : haricot vert, tomate, pomme de terre, maïs, blé, épinette rouge, érable à sucre et bouleau blanc.

De plus, le document *La santé de l'air que nous respirons, vers une agriculture durable*, rédigé en 1999 par Agriculture Agroalimentaire Canada, précise les dommages faits aux cultures par l'ozone. Selon certaines estimations, le coût annuel des dommages provoqués aux cultures par l'ozone au Canada serait de l'ordre de dizaines de millions de dollars.

L'ozone peut ainsi causer des lésions directes dans le tissu de la feuille. Ces dommages se manifestent souvent par des mouchetures, un bronzage, des taches aqueuses ou un vieillissement prématuré de la feuille.

### **Effet de l'ozone sur le brocoli**

Le brocoli est une culture de grande valeur que l'on récolte environ 6 à 8 semaines après la transplantation. La croissance rapide des feuilles après la transplantation alimente la pomme qui se développe. Toute exposition des feuilles à un stress au cours de cette période se traduit par des pommes plus petites et donc, par des rendements moindres.

Des études ont montré que l'ozone provoque des lésions aux feuilles de deux manières : il tue une partie des tissus directement et rend d'autres tissus sensibles au mildiou, une maladie fongique.

## **Effet de l’ozone sur les fraises**

Une exposition accrue des plants de fraises à l’ozone entraîne une réduction du nombre et du poids de fruits utilisables. On a déterminé que les pertes en fruits pouvaient atteindre 15%.

## **Effet de l’ozone sur les laitues**

La valeur marchande de cultures comme la laitue dépend de l’aspect visuel des feuilles. Lors d’études sur l’exposition à l’ozone, les laitues semblaient en bon état même aux concentrations les plus élevées. Cependant, l’ozone réduisait la taille et le poids des pommes de laitue. Cela constitue une indication que les dommages causés par le O<sub>3</sub> peuvent être subtils et détectables uniquement après un examen minutieux.

Faut-il mentionner que près de 90 % de toutes les laitues produites au Canada sont récoltées, au Québec, sur le territoire de la Municipalité régionale de comté Les Jardins-de-Napierville, situé en Montérégie.

## **Effet combiné de l’ozone et du dioxyde de carbone sur la luzerne**

La luzerne pousse plus lentement et résiste moins à l’envahissement par des mauvaises herbes lorsqu’elle est exposée à des concentrations élevées d’ozone. Tout comme le dactyle pelotonné, la luzerne exposée à du O<sub>3</sub> au cours de l’automne pourra accuser un rendement moindre l’année suivante.

De même, il ne faut pas oublier qu’une partie importante de l’ozone (O<sub>3</sub>) provient des agglomérations industrielles du nord-est des États-unis et du sud de l’Ontario. Quant à la région montréalaise, elle compte quelque 135 usines qui utilisent des quantités importantes de solvants. Ces émissions de solvants ont été prises en considération dans la

lutte à la formation de l’ozone. Ainsi, la réglementation de l’ancienne Communauté urbaine de Montréal a permis une réduction de 90 % de ces émissions de solvants.

## **Le coût socioéconomique de la pollution**

Le coût socioéconomique de la pollution elle-même est un facteur-clé dont il faut tenir compte. Par exemple, en s’appuyant sur les données recueillies dans huit villes (Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, Windsor, Calgary et Vancouver), Santé Canada estime que 5 900 décès prématurés enregistrés chaque année dans ces villes sont attribuables à la pollution atmosphérique.

L’estimation monétaire de tous ces effets sur la santé —les coûts des soins de santé, la perte de productivité, la douleur et la souffrance — s’élève chaque année à des milliards de dollars au Canada (Indicateurs canadiens de durabilité de l’environnement, Statistique Canada, décembre 2005).

Le recensement de 2001 a révélé que 80% des Canadiens vivaient dans les centres urbains. La population du Canada est non seulement plus urbaine mais plus métropolitaine (La qualité de l’environnement dans les villes canadiennes, La Table ronde nationale sur l’environnement et l’économie, 2001). Comme on le sait, la qualité de vie dans les villes devient donc un facteur déterminant pour attirer des travailleurs qualifiés. Les effets d’une qualité médiocre de l’environnement urbain se font sentir même à la périphérie des villes.

## **Les bénéfices pour la santé et l’environnement**

Selon les estimations d’une étude réalisée pour le compte du Conseil canadien des ministres de l’environnement, le fait qu’entre 1997 et 2020 l’air soit plus pur grâce à

l'utilisation de carburants et de véhicules plus propres pourrait représenter des bénéfices d'environ un milliard de dollars par année pour la santé et l'écologie.

Ces bénéfices incluent la valeur des coûts associés aux soins de santé non déboursés, l'accroissement de la productivité et les souffrances évitées. De fait, les recherches récentes n'ont pas réussi à déterminer un niveau «sécuritaire» d'ozone ou de particules.

## **Étalement urbain et la zone agricole**

Le parachèvement de l'autoroute 25 peut être un incitatif au développement résidentiel, commercial et industriel dans la zone agricole décrété.

Le 9 novembre 2003 a marqué les 25 ans d'existence de la *Loi sur la protection du territoire agricole* qui est devenue depuis la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* :

*Dans les agglomérations urbaines, la pression « sommeille » actuellement, mais on la sent venir... C'est une question de temps. Ces agglomérations disposent de beaucoup d'espace disponible pour du développement urbain en zone non agricole...*

*Par ailleurs, face aux enjeux qui se dessinent dans les agglomérations urbaines du Québec, particulièrement dans la grande région de Montréal, il nous apparaît plus important que jamais qu'un signal rigoureux et cohérent soit donné à l'égard de la pérennité de la zone agricole.*

Voilà ce que le président de la Commission, Bernard Ouimet indiquait dans son message accompagnant le rapport de gestion de l'organisme pour l'exercice 2002-2003, déposé à l'Assemblée nationale.

Seulement en 2006, la Commission de protection du territoire agricole du Québec a reçu plusieurs demandes pour des projets de développement urbain en zone agricole. Ces requêtes ont été faites par des municipalités, entre autres, dans la couronne nord à l'extérieur de l'agglomération de la Communauté métropolitaine de Montréal.

À Laval, lors de la consultation publique sur le *Plan de développement durable du Québec*, la Fédération des producteurs maraîchers du Québec affiliée à l'Union des producteurs agricole déclarait dans son mémoire:

**Depuis toujours, l'urbanisation est l'impact négatif le plus important sur la pérennité pour le développement de la culture maraîchère.**

### **Impacts négatifs sur l'agriculture du prolongement de l'autoroute 25**

Le Docteur Philippe Rochette, agrométéorologue chez Agriculture et Agroalimentaire Canada, affirme que « d'ici la fin du siècle, la température moyenne journalière au Québec augmentera de 1 à 4<sup>0</sup> C l'été et de 2 à 6<sup>0</sup> C l'hiver ». La cause du réchauffement de notre planète est attribuable essentiellement au phénomène de l'« effet de serre ». Le CO<sub>2</sub> généré, entre autres, par l'industrie et le transport, représente, au Canada, près de 80% des gaz responsables de cet « effet de serre ».

Par conséquent, l'impact du réchauffement climatique comporte plusieurs inconvénients :

1. Une des craintes concerne les ennemis des cultures. En effet, une élévation des températures risque de favoriser l'introduction chez nous de nouvelles espèces d'insectes nuisibles.
2. La diminution du couvert de neige compromettra la survie hivernale des luzernières au point où il deviendra très difficile de cultiver ce type de fourrage dans le sud-ouest du Québec.

3. La variabilité interannuelle du climat devrait prendre de l'ampleur. Cela signifie qu'on connaîtra des étés chauds suivis d'été frais et ce phénomène sera identique en ce qui a trait aux précipitations.
4. Une augmentation de la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes, comme la grêle et les tornades, devrait être observée.

À cet égard, le Docteur Rochette, agrométéorologue chez Agriculture et Agroalimentaire Canada, affirme que « Kyoto est un début de solution, il ne fait que reporter de 20 ans, la date où la concentration de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère sera le double de ce qu'elle est aujourd'hui ». Il faut rappeler que le protocole de Kyoto exige une réduction de 55 % des émissions de gaz à « effet de serre » à l'échelle mondiale (*La Terre de chez nous*, Cahier spécial « Il fait toujours beau au Québec », janvier 2005, dans l'article « Réchauffement climatique : Impact positif pour l'agriculture québécoise »).

Un groupe de travail international propose comme objectif mondial de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre à un niveau qui limiterait la hausse des températures à 2 degrés Celsius : « Il est probable, par exemple, qu'au-delà d'une telle hausse, il y aura des pertes agricoles substantielles » (*La Presse*, le 26 janvier 2005, Montréal, dans l'article « Climat : le point de non-retour approche »).

Par l'ajout d'un nouveau pont, les émissions de gaz à effet de serre (GES) n'iront pas en diminuant. De plus, l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto, en vigueur depuis le mercredi 16 février 2005, ne pourra se réaliser que dans un avenir encore plus lointain.

### **La priorisation du transport collectif**

Il faudra ici rappeler que l'une des recommandations de l'Ordre des ingénieurs du Québec lors de la consultation publique sur le *Plan de développement durable du Québec* était de favoriser le transport collectif. En effet, le transport en commun réduit plusieurs

effets néfastes associés aux déplacements urbains et améliore la qualité de vie sur le territoire.

## **Impact sur la santé publique**

La santé publique est affectée par la présence de la circulation motorisée :

*Une étude de la Direction démontre que le risque d'hospitalisation pour problèmes respiratoires est plus élevé chez les Montréalais âgés de 60 ans et plus habitant le long d'artères à grande circulation que chez les résidents de rues plus calmes. (Le transport urbain, une question de santé, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise. Direction de la santé publique)*

*Les services de santé publique estiment que la Ville de Montréal, la région métropolitaine et Québec doivent modifier leurs stratégies pour ramener de 68 à 50 % d'ici 2020 la part de l'automobile dans les déplacements au profit des transports en commun et du «transport actif», soit la marche et le vélo sur une base annuelle. (Le Devoir, édition du mardi 23 mai 2006)*

## **Transports et obésité**

De plus, nous observons que l'automobile favorise l'obésité autant chez les adultes que chez les enfants :

*Par ailleurs, le tout-à-l'auto favorise un troisième problème de santé en croissance, soit l'obésité des enfants et des adultes, un problème dont les taux les plus alarmants dans le monde sont observés dans les*

*pays anglo-saxons, États-Unis en tête avec 30 % de leur population. Mais les Montréalais pourraient faire beaucoup plus d'exercice car 34 % des travailleurs auraient moins de cinq kilomètres à parcourir pour aller au travail, ce qui peut facilement se faire en mode actif. (Le Devoir, édition du mardi 23 mai 2006)*

## **Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal**

Le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal recommande une réduction en nombre absolu au cours des prochaines années du nombre de véhicules motorisés circulant sur le territoire et dans le centre-ville montréalais.

La construction du **Pont de l'autoroute 25** est incohérente avec la vision et les objectifs du Plan de transport de Montréal, de mars 2005 :

- réduction de la dépendance à l'automobile;
- usage accru du transport en commun;
- usage accru des transports actifs.

## **Recommandation**

Il est prioritaire, pour harmoniser le développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, de prioriser les recommandations suivantes avant le parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval :

1. Développer le transport en commun pour réduire le nombre de véhicules motorisés circulant sur le territoire et dans le centre-ville montréalais.

2. Augmenter le transport actif en transformant certaines rues pour les adapter à la circulation des piétons et des cyclistes
3. Mettre en place des trains de banlieue pour l'est de Montréal
4. Implanter des trains de banlieue pour l'est de Laval et de la couronne au nord de Laval sur les infrastructures déjà existantes pour desservir la population de ces secteurs.

## **Conclusion**

La pollution atmosphérique causée par la circulation apporte des impacts négatifs aux travailleurs agricoles, aux végétaux et surtout à plusieurs cultures agricoles. De plus, l'urbanisation portera une pression accrue sur le territoire agricole décréé. Par ailleurs, le transport urbain crée un impact considérable sur la santé publique des résidents de la Ville de Montréal.

Pour toutes ces raisons, on ne peut inclure le parachèvement de l'autoroute 25 reliant Montréal à Laval. Cette réalisation semblerait prématurée puisque l'ouverture du métro à Laval va, de toute évidence, modifier le comportement des utilisateurs du réseau routier (transport collectif et individuel) de la couronne nord.

Afin de respecter les objectifs du *Plan de développement durable du Québec*, il s'avère nécessaire de conserver le schéma d'aménagement actuel en vigueur sur l'île de Montréal.