

**L'Union des
producteurs
agricoles**



**CONSULTATION
CONCERNANT LE SITE DE LA
FUTURE GARE MIRABEL**

**PROPOSITIONS PRÉSENTÉES
À L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT
PAR L'UNION DES PRODUCTEURS AGRICOLES,
LA FÉDÉRATION RÉGIONALE DE L'UPA OUTAOUAIS-LAURENTIDES ET
LE SYNDICAT LOCAL DE STE-SCHOLASTIQUE-MIRABEL**

**CONSULTATION
CONCERNANT LE SITE DE LA
FUTURE GARE MIRABEL**

LE 16 DÉCEMBRE 2013

N° ISBN 978-2-89556-132-3 (IMPRIMÉ)
N° ISBN 978-2-89556-133-0 (EN LIGNE)
DÉPÔT LÉGAL, QUATRIÈME TRIMESTRE 2013
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES NATIONALES QUÉBEC
BIBLIOTHÈQUE ET ARCHIVES CANADA

TABLE DES MATIÈRES

<i>Introduction</i>	1
<i>Historique des interventions de l'UPA</i>	2
<i>Emplacement pour une gare de train de banlieue</i>	4
<i>Conclusion</i>	7
<i>Annexes</i>	9

L'Union des producteurs agricoles

En créant l'Union catholique des cultivateurs en 1924, devenue en 1972 l'Union des producteurs agricoles (UPA), les agriculteurs et les agricultrices du Québec ont résolument opté pour l'action collective et cet engagement ne s'est jamais démenti. Ils se sont donné ainsi un syndicalisme vigoureux, c'est-à-dire un mouvement autonome voué à la défense de leurs intérêts et à la promotion de l'agriculture.

Au fil de son histoire, l'UPA a travaillé avec acharnement à de nombreuses réalisations : le crédit agricole, le développement de la presse québécoise – avec son journal *La Terre de chez nous* – le coopératisme agricole, l'électrification rurale, le développement éducatif des campagnes, la mise en marché collective, la reconnaissance de la profession agricole, l'implantation de l'agriculture durable, etc.

L'action de l'UPA s'inscrit au cœur du tissu rural québécois et façonne le visage des régions à la fois au plan géographique, communautaire et économique. Maximisant toutes les forces vives du terroir québécois, le syndicalisme agricole et son action collective ont mis l'agriculture du Québec sur la carte du Canada et sur celle du monde entier.

La Fédération de l'UPA d'Outaouais-Laurentides est l'une des fédérations régionales regroupées au sein de l'UPA. Elle est composée de 11 syndicats locaux. Elle compte quelque 2600 entreprises agricoles. Son territoire est vaste, il couvre l'Outaouais, les Hautes et Basses-Laurentides ainsi que Laval et l'île de Montréal, soit 16 municipalités régionales de comté (MRC) et une partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Le syndicat local de Ste-Scholastique-Mirabel compte 579 producteurs et productrices représentant 361 entreprises agricoles.

Introduction

La Fédération de l'UPA d'Outaouais-Laurentides, invitée à faire part de sa position quant à l'emplacement d'une future gare à Mirabel, tient à remercier l'Agence métropolitaine de transport (AMT) en son nom et au nom des partenaires associés à ce mémoire. Cette consultation est importante pour l'UPA puisqu'elle doit mener à la détermination d'un emplacement qui fasse consensus parmi les acteurs interpellés par ce projet.

D'abord, l'UPA est résolument favorable au développement du transport collectif lorsque cela s'inscrit dans une vision durable de l'aménagement du territoire et en phase avec la protection du territoire et des activités agricoles. Des infrastructures et des services de transport collectif bien pensés peuvent endiguer l'étalement urbain et ainsi contribuer à réduire la pression sur la zone agricole.

Soulignons, à la lumière de notre compréhension, que le développement du transport collectif sur le territoire de la CMM doit s'inscrire dans le cadre défini par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Or, tout aménagement à des fins résidentielles, commerciales ou industrielles doit être concentré à l'intérieur des espaces vacants disponibles.

Le présent mémoire propose d'abord un historique des interventions de l'UPA dans le dossier de la gare de train de banlieue de Mirabel. Ensuite, nous ferons part de l'emplacement que nous privilégions pour l'implantation d'une future gare. Notre proposition est en lien direct avec des objectifs de densification de la trame urbaine et une mixité des usages et axée sur une mobilité durable visant ultimement à mettre fin à l'étalement urbain en zone agricole.

Au cours des dernières années, des terrains vacants situés en zone blanche du secteur Saint-Janvier de la Ville-MRC de Mirabel, localisés stratégiquement pour l'implantation d'une gare et l'aménagement d'un quartier urbain axé sur le transport collectif¹, ont été utilisés pour du développement résidentiel de faible densité. Il reste encore suffisamment d'espace vacant pour construire une gare dans la zone urbaine de Saint-Janvier. Une décision doit être prise rapidement et on doit saisir cette opportunité avant que ces espaces ne soient exploités à d'autres fins. Un message clair en faveur d'une gestion optimale de l'urbanisation doit donc être lancé.

¹ Ce concept d'aménagement est mieux connu sous l'acronyme anglais TOD (*Transit Oriented-Development*).

Historique des interventions de l'UPA

La Fédération de l'UPA d'Outaouais-Laurentides et le syndicat local de Ste-Scholastique–Mirabel se sont activés dans le dossier du projet de gare depuis 2005 à la suite du dépôt par la Ville-MRC de Mirabel d'une première demande d'autorisation à la Commission de protection du territoire et des activités agricoles du Québec (CPTAQ), soit pour l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture d'une superficie de 2,43 hectares située à l'est de la voie ferrée (dossier n° 342429). L'UPA s'était vigoureusement objectée à ce qu'une gare de train de banlieue s'établisse en zone agricole, dans un secteur très dynamique déjà sous pression urbaine. L'UPA avait proposé que la gare soit implantée dans un espace vacant en zone blanche, soit au sud de la rue Charles et à l'est de la voie ferrée, proposition qui correspondait à la position exprimée par l'AMT en mars 2005 (voir la section 3 de l'avis de l'UPA en annexe A).

À la suite du refus de la demande n° 342429 par la CPTAQ, la Ville-MRC de Mirabel leur a soumis, à la fin 2008, une deuxième requête, cette fois-ci pour exclure de la zone agricole une superficie de 3,25 hectares située à l'ouest de la voie ferrée (dossier n° 360325). La fédération régionale et le syndicat local de l'UPA se sont opposés à cette demande d'autorisation, essentiellement pour les mêmes motifs que la précédente. La Commission l'a refusée à nouveau et cette décision a par la suite été confirmée par le Tribunal administratif du Québec (dossier n° STE-M-168982-1003).

Devant ces deux refus fermes de la CPTAQ d'autoriser l'implantation d'une gare de train de banlieue en zone agricole dans le secteur de Saint-Janvier, nous croyions que si le projet devait être ravivé, l'emplacement privilégié serait nécessairement en zone blanche. Nous étions malheureusement dans l'erreur. Nous avons pris connaissance des avis de conformité (dossiers n^{os} 374088 et 376248) émis par la Commission reconnaissant des droits acquis à la MRC de Mirabel en vertu de l'article 105 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA). Ces droits acquis permettaient la mise en œuvre d'un projet d'une gare sur des lots situés à l'ouest de la voie ferrée et au nord du chemin Victor totalisant une superficie d'environ 3,2 hectares. Pendant cette période, nous avons également été informés que la Ville-MRC de Mirabel avait entamé une procédure d'expropriation de ces lots bénéficiant d'un droit acquis, manœuvre qui touchait notamment un producteur agricole.

Dès ce moment, l'UPA est entrée en contact avec l'AMT et la CPTAQ pour faire part de sa position sur le projet, notamment par lettres, précisant les lots vacants en zone blanche où la construction d'une gare était encore possible. Rappelons que depuis le début du projet de gare, la Ville-MRC de Mirabel a malheureusement permis le développement résidentiel de faible densité sur plusieurs lots vacants dans ce secteur stratégique pour l'aménagement d'un véritable quartier TOD (*Transit Oriented Development*).

La Fédération d'Outaouais-Laurentides a sollicité l'avis de l'organisme Vivre en Ville pour évaluer la pertinence du site qu'elle a proposé. Vivre en Ville est d'avis que si une gare dans le secteur de Saint-Janvier devait être aménagée, elle devrait l'être en zone urbaine (voir l'avis en annexe B). Suivant cela et au terme de plusieurs représentations de l'UPA, l'AMT annonçait, le 20 juin dernier, vouloir surseoir pour une période indéterminée à la construction de cette gare, étant donné l'absence de consensus et les vives dissensions qu'elle suscite depuis longtemps. Finalement, le ministre des Transports, Sylvain Gaudreault, a mandaté l'AMT, en septembre dernier, pour trouver un terrain ailleurs qu'en territoire agricole pour l'ériger.

Il faut rappeler qu'en février 2013 le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, François Gendron avait demandé à la CPTAQ un avis relatif au projet de gare à Mirabel, notamment sur des sites de moindre impact que celui visé en vertu d'un droit acquis. Deux sites en zone blanche ont été proposés par la Commission, soit un situé à l'est de la voie ferrée entre les rues Victor et Charles ainsi qu'un situé à l'est de la voie ferrée à l'extrémité sud du territoire de Mirabel, à proximité de Blainville. L'UPA souscrit aux arguments fournis par la CPTAQ et elle croit que ces deux sites doivent être sérieusement considérés par l'AMT.

Emplacement pour une gare de train de banlieue

La position de l'UPA quant à l'emplacement d'une éventuelle gare à Mirabel demeure la même : **l'UPA est favorable à l'aménagement d'une gare de train de banlieue à Mirabel tant qu'elle est située en zone blanche.** Cette position représente évidemment un parti pris pour la protection du territoire et des activités agricoles, mais elle s'inscrit également dans une vision d'aménagement du territoire plus large et résolument durable.

Il faut rappeler que les espaces actuellement disponibles et les propositions de seuils minimaux de densité du PMAD de la CMM indiquent qu'il serait possible d'accueillir une démographie croissante à l'intérieur des périmètres d'urbanisation actuels, et ce, jusqu'en 2031. Toujours selon le PMAD, dans cette perspective, la priorité doit être donnée au développement urbain à l'intérieur des espaces vacants actuellement disponibles. Nous croyons que l'AMT doit souscrire à ces objectifs et prendre des orientations cohérentes, en matière d'aménagement du transport collectif, qui répondent ultimement aux attentes du PMAD. Quant à la ville-MRC de Mirabel, elle doit insérer son projet de gare dans cette équation.

Emplacement à éviter

Avant de se prononcer sur l'emplacement d'une gare que nous privilégions, il est bon de rappeler les raisons pour lesquelles nous nous opposons aux emplacements qui ont été retenus jusqu'à maintenant par l'AMT et la Ville-MRC de Mirabel². Le secteur au nord du chemin Victor à Saint-Janvier est le parfait exemple d'une zone agricole dynamique qui contribue à la prospérité régionale et nationale. Les sols sont excellents pour la culture et sont tous cultivés. Une entreprise avicole dont la relève est assurée est située tout juste à l'est et une gare à cet endroit aurait des conséquences néfastes sur ses activités agricoles. Cela compromettrait sérieusement l'expansion de l'entreprise en raison de l'imposition de normes de distances séparatrices à respecter relatives à l'épandage, l'implantation de bâtiments d'élevage et l'accroissement du cheptel. Mais au-delà des répercussions qu'aurait l'implantation d'une gare, cette nouvelle infrastructure publique enverrait forcément un signal que le secteur agricole environnant serait destiné tôt ou tard au développement urbain. Il est tout à fait logique que ce développement se fasse à proximité d'une infrastructure de transport collectif comme une gare de train de banlieue. C'est un attrait tant pour la population qui souhaite bénéficier d'une bonne desserte en transport collectif que pour des commerces et services qui entendent profiter d'un fort achalandage. Il en résulterait une intense spéculation

² L'essentiel de ce qui suit a été décrit plus en détail dans les décisions de la CPTAQ (dossiers n° 342429 et n° 360325) ainsi que dans son avis au ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (dossier n° 377428).

foncière qui n'a rien à voir avec l'agriculture et qui nuirait inévitablement aux producteurs et à l'économie agricole. Autrement dit, l'aménagement d'une gare nuirait non seulement aux activités agricoles adjacentes, mais également au développement de l'agriculture dans un secteur de plus de 200 hectares compris entre le chemin Victor et la Côte Saint-Pierre.

Par ailleurs, l'aménagement d'une gare de train de banlieue dans ce secteur de la zone agricole n'est tout simplement pas conforme aux principaux outils de planification du territoire en vigueur, soit les orientations gouvernementales en matière d'aménagement et le PMAD de la CMM. Dans le contexte actuel, l'UPA déplore le fait que la Ville-MRC de Mirabel maintienne sa procédure d'expropriation des terrains de l'aire qui bénéficient de droits acquis en vertu de l'article 105 de la LPTAA.

Emplacement privilégié

L'UPA croit que si une gare est aménagée dans le secteur de St-Janvier à Mirabel, elle devrait être implantée en zone blanche tout juste au sud de la rivière Mascouche (voir la carte en annexe C). L'aire principale serait située de part et d'autre de la voie ferrée entre la rivière Mascouche et un alignement résidentiel bordant la rue Charles. Un terrain vacant au sud de la rue Charles et à l'est de la voie ferrée (lots n^{os} 3444686, 5292265, 5292266) aurait avantage à être intégré à l'aire de la gare dans l'optique d'y aménager un débarcadère. Le train pourrait s'arrêter au sud de la rue Charles parallèlement à la piste cyclable du P'tit Train du Nord. Un réaménagement de la rue Félix-Leclerc, de la piste cyclable et des passages piétonniers permettrait de relier les deux parties composant l'aire de la gare ainsi que le réseau routier environnant. La superficie de l'emplacement que nous proposons atteint environ 9 hectares comparativement à un peu plus de 3 hectares pour celui projeté dans l'aire bénéficiant de droits acquis en vertu de l'article 105 de la LPTAA. Ce secteur représente alors une opportunité de développement d'une trame urbaine intégrée à un aménagement axé sur le transport en commun. Notons que cet emplacement a été reconnu comme un site potentiel par la CPTAQ dans son avis au ministre émis en juillet 2013 (dossier n^o 377428).

La plupart des terrains adjacents sont déjà développés à des fins résidentielles, ce qui nous oblige à réfléchir davantage sur le mode d'insertion de cette gare dans le milieu environnant ainsi que sur le type d'installations qui serait opportun d'y aménager. L'UPA partage l'opinion de Vivre en Ville qu'il vaudrait mieux, à la rigueur, que la gare et les équipements connexes soient plus modestes que la gare de train de banlieue conventionnelle de la périphérie du Grand Montréal. Cette dernière est habituellement adjacente à un immense stationnement incitatif et contribue à générer une forte circulation automobile sur les artères environnantes. Le site de la gare et le réseau routier de proximité devraient être conçus et aménagés de façon à favoriser le plus possible les déplacements à pied et à vélo ainsi qu'en autobus pour s'y rendre. Nous sommes d'avis

qu'une gare de train banlieue doit réduire la circulation automobile et améliorer la qualité de vie des quartiers avoisinants. En ayant ces principes en tête, il est possible d'y aménager une gare tout en respectant les normes techniques relatives à la sécurité des usagers et de la population.

L'emplacement que nous proposons est tout à fait conforme au PMAD de la CMM. Il est situé à la fois à l'intérieur du périmètre métropolitain, de l'aire TOD et des espaces vacants où l'on priorise le redéveloppement.

Nous avons fait part de l'emplacement que nous privilégions pour une future gare à Mirabel, mais nous tenons à signaler que nous sommes d'accord avec deux autres sites proposés par la CPTAQ dans son avis n° 377428.

Conclusion

L'UPA est résolument pour le transport collectif dans la perspective où celui-ci assure un développement contribuant à la protection du territoire agricole. Dans les régions urbaines, et encore plus dans une région métropolitaine, un aménagement du territoire durable et responsable accorde nécessairement une place importante au transport collectif. Intégrer intelligemment le transport collectif à la planification urbaine contribue indéniablement à réduire l'étalement urbain et la pression sur les terres agricoles. Cette approche est d'autant plus nécessaire dans le Grand Montréal et ses environs, car c'est là que sont concentrées les meilleures terres agricoles du Québec.

Cependant, un projet de transport collectif peut contribuer à l'étalement urbain et à déstructurer le territoire agricole s'il ne s'inscrit pas dans une planification territoriale cohérente et durable. C'est tout à fait ce qui caractérise le projet de gare à Saint-Janvier promu par la Ville-MRC de Mirabel et ses partenaires depuis environ une décennie. À trois reprises, on a tenté d'implanter la gare dans un secteur agricole très dynamique plutôt que de privilégier l'emplacement le plus logique en zone blanche. Il est encore temps pour les promoteurs de la gare de Mirabel de l'implanter dans la zone urbaine de Saint-Janvier. Il reste assez d'espaces vacants en zone blanche à cette fin dans ce secteur stratégique pour l'aménagement d'une gare.

Les décisions rendues par la CPTAQ sont une indication que les solutions proposées par la Ville-MRC de Mirabel et ses partenaires ne respectaient pas, jusqu'à ce jour, les orientations gouvernementales. Compte tenu des objectifs du PMAD de la CMM, auxquels la Ville-MRC de Mirabel a souscrit, des espaces vacants disponibles et des objectifs sous-jacents au concept de TOD, nous croyons que l'AMT doit agir de façon cohérente et responsable dans ce dossier.

Dans cette perspective, le meilleur emplacement pour une gare sur le territoire de la Ville-MRC de Mirabel est sans contredit situé de part et d'autre de la voie ferrée entre la rivière Mascouche et un alignement résidentiel bordant la rue Charles. Un terrain vacant au sud de la rue Charles et à l'est de la voie ferrée pourrait être intégré à l'aire de la gare dans l'optique d'y aménager un débarcadère. Signalons que nous sommes également favorables aux deux autres sites proposés par la CPTAQ dans son avis de juillet 2013.

Dans tout ce débat, il est important pour chacun des intervenants de prendre du recul et de revenir aux objectifs poursuivis. Ce projet de gare doit certes améliorer la desserte en transport collectif dans cette partie de la Couronne Nord du Grand Montréal, mais ce projet doit aussi contribuer à la densification de la trame urbaine, à l'endiguement de l'étalement urbain, à la réduction des gaz à effet de serre, et bien évidemment, à conserver intact le patrimoine agricole.

L'UPA souhaite que l'AMT et le gouvernement du Québec fassent prévaloir une vision cohérente du développement urbain et évitent la déstructuration d'un territoire agricole

dynamique sur la base de choix de développement discutables dans le passé par la Ville-MRC de Mirabel. Si l'implantation d'une gare en zone blanche à Saint-Janvier était considérée comme insatisfaisante pour une raison ou une autre, nous espérons que la raison prévaudra et que les autorités compétentes prendront d'autres moyens que la construction d'une nouvelle gare afin d'améliorer la desserte en transport collectif des Mirabellois. Il est clair que l'implantation d'une gare de train de banlieue en zone agricole à Mirabel ne fera jamais consensus auprès des acteurs régionaux.

Annexe A



MÉMOIRE DE LA FÉDÉRATION DE L'UPA OUTAOUAIS-LAURENTIDES ET DE SON SYNDICAT DE L'UPA SAINTE- SCHOLASTIQUE-MIRABEL

**Dossier CPTAQ 342429 / Réactions au projet
de gare de train de banlieue en zone agricole
protégée à Mirabel**

Présenté à la CPTAQ

14 FÉVRIER 2006

Fédération de l'UPA Outaouais- Laurentides

55, rue Grignon, Saint-Eustache (Québec) J7P 4X1

Téléphone : (450) 472-0440 ~ Télécopie : (450) 472-8386

Mémoire de l'UPA suite à une demande d'exclusion de la MRC Mirabel qui vise l'implantation d'une gare de train de banlieue en zone agricole protégée

Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides

Richard Maheu Président

Les producteurs que la Fédération représente

Syndicat l'UPA Sainte-Scholastique-Mirabel

Marcel Denis Président

L'ensemble des producteurs de Mirabel

Équipe de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides

René Ledoux Directeur, révision et approbation de l'étude

Marc-Antoine Ladouceur, M.Sc. Géographe et aménagiste, chargé de l'étude

Lise Nadon Secrétaire de la Fédération, révision linguistique

Richard Maheu

Marcel Denis

Marc-Antoine Ladouceur M.Sc.



Table des matières

Préambule.....	4
Introduction	5
1 Le contexte agricole régional dans lequel s’insère le projet de la MRC de Mirabel	7
2 Impacts du projet de gare sur le milieu agricole.....	11
2.1 Impacts directs sur l’utilisation agricole du lot.....	11
2.2 L’agrandissement éventuel du périmètre urbain et l’urbanisation du secteur de la future gare 13	
2.3 Les problèmes de cohabitation.....	15
3 La disponibilité en terrain vacant en zone blanche et la position des instances Gouvernementales face au projet	17
4 Recommandations et conclusion	21
Appendice A : Lettres de l’AMT.....	23

PRÉAMBULE

En créant l'Union catholique des cultivateurs en 1924, devenue en 1972 l'Union des producteurs agricoles (UPA), les agriculteurs et les agricultrices du Québec ont résolument opté pour l'action collective en agriculture, et cet engagement ne s'est jamais démenti. Ils se sont donnés ainsi un syndicalisme agricole vigoureux, c'est-à-dire un mouvement autonome voué à la défense de leurs intérêts et à la promotion de l'agriculture.

Au fil de son histoire, l'UPA a travaillé avec acharnement à de nombreuses réalisations : le crédit agricole, le développement de la presse québécoise (avec son journal La Terre de Chez Nous), le coopératisme agricole, l'électrification rurale, le développement éducatif des campagnes, la mise en marché collective, la reconnaissance de la profession agricole, l'implantation de l'agriculture durable, etc.

Aujourd'hui, l'UPA regroupe 16 fédérations régionales et 25 groupes spécialisés. Elle compte sur l'engagement direct de plus de 2 800 producteurs et productrices agricoles à titre d'administrateurs.

La Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides est composée de 14 syndicats de base ainsi que de 16 syndicats spécialisés. Son territoire est vaste; il couvre l'Outaouais, les Hautes et Basses Laurentides ainsi que Laval et l'Île de Montréal, soit 16 MRC et une partie de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Sur le territoire la MRC de Mirabel, la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et le Syndicat de Sainte-Scholastique-Mirabel représentent au total 372 entreprises agricoles représentées par 569 exploitants.

INTRODUCTION

Le présent mémoire constitue la représentation écrite de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et du Syndicat Ste-Scholastique-Mirabel et il a pour but de faire valoir les observations du milieu agricole concerné par une demande d'autorisation de la Ville de Mirabel (dossier CPTAQ 342429). Plus précisément, l'UPA et la communauté agricole qu'elle représente, tiennent à formuler leur objection relativement à un projet d'implantation d'une gare de train de banlieue en zone agricole protégée.

Précisons que le projet de gare en question est associé à une demande d'autorisation qui a été formulée par la MRC de Mirabel, porteuse du projet, et qui a été déposée à la CPTAQ en 2005 afin qu'il en soit examiné les impacts sur le milieu agricole ainsi que la pertinence du projet sur le plan de la localisation de la gare en zone verte. Pour ce, la MRC de Mirabel s'est adressée à la Commission afin d'obtenir les autorisations visant l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture d'un emplacement d'une superficie de 24 300 mètres carrés, situé sur une partie du lot 1692046, du cadastre du Québec, dans la circonscription foncière de Deux-Montagnes.

Comme il a été mentionné à travers les différentes correspondances qui ont été transmises par la MRC de Mirabel à la CPTAQ, la localisation du projet de gare de train de banlieue vise un secteur agricole protégé dont l'emplacement se situe immédiatement au nord et en marge du périmètre urbain de Saint-Janvier dans la Ville-MRC de Mirabel. Il importe de soulever que le projet de gare entrevoit, dans son ensemble, l'implantation d'un bâtiment de service, d'un stationnement incitatif, d'un débarcadère d'autobus de même qu'une garderie.

D'entrée de jeu, l'UPA corrobore l'analyse technique effectuée par la CPTAQ. Elle appuie également l'orientation préliminaire de la Commission qui s'apprête à rejeter la demande de la MRC de Mirabel. En effet, il est clair qu'il ne s'agit pas d'un projet agricole, que celui-ci ne parraine pas l'agriculture et qu'il contribue à menacer la pérennité des activités agricoles du secteur, si vitales à la diversification des activités économiques de la MRC de Mirabel.

Afin de faire valoir l'opposition de l'UPA, au regard d'un projet de gare en zone verte et afin d'appuyer, confirmer et renforcer l'analyse préliminaire de la CPTAQ, plusieurs arguments techniques sont véhiculés dans le présent mémoire dont certains paraîtront nouveaux pour la Commission. Ce mémoire de l'UPA, qui a aussi pour objet de bien sensibiliser la Commission sur l'impact irréversible que constitue la localisation du projet, se compose des sections suivantes :

- Le contexte agricole régional dans lequel s'insère le projet de gare en zone agricole protégée;
- La présentation des impacts du projet de gare sur le milieu agricole;
- La disponibilité en terrain vacant à l'intérieur du périmètre urbain et la position des différentes instances gouvernementales interpellées par le projet;
- La conclusion du mémoire.

1 LE CONTEXTE AGRICOLE RÉGIONAL DANS LEQUEL S'INSÈRE LE PROJET DE LA MRC DE MIRABEL

À priori, il importe de décrire le milieu agricole régional dans le contexte de la MRC de Mirabel. Cette partie a pour objet de dresser le portrait sommaire du milieu agricole et ce, afin de bien cadrer la problématique dans laquelle s'insère le présent mémoire. Ce point tentera de démontrer que les activités agricoles occupent une place très importante tant sur le plan économique, social que territorial à Mirabel.

Pour démontrer l'importance des activités agricoles à Mirabel, mentionnons d'abord qu'en 2006, on retrouve près de 372 fermes et 569 exploitants sur le territoire mirabellois. Selon le recensement 2001 de Statistique Canada, les productions d'élevage représentaient 39 % du nombre total des fermes réparties sur le territoire, soit 152 fermes. Quant aux productions végétales, on recensait 236 fermes pour une proportion de 61 %. En ce qui a trait aux revenus agricoles bruts, ceux-ci étaient de l'ordre 68 M \$ en 2001.

Précisons qu'il s'agit de la MRC ayant les revenus agricoles les plus élevés parmi l'ensemble des MRC de la région des Laurentides. La MRC de Mirabel agit donc, sur le plan économique, comme chef de file dans la production agricole à l'échelle des Laurentides, mais aussi à l'échelle des régions agricoles des Basses-Terres du Saint-Laurent.

Le dynamisme du secteur agricole de Mirabel est aussi attribuable à la morphologie de son territoire associée à une plate-forme sédimentaire, caractérisée par des sols de haut potentiel agricole, et dont les conditions climatiques ont permis de développer une agriculture très productive. La proximité des marchés (la MRC faisant partie intégrante de la Communauté métropolitaine de Montréal) est aussi un atout indéniable. Cette proximité permet ainsi aux agriculteurs d'écouler facilement et rapidement leurs productions. Les entreprises agricoles de Mirabel bénéficient aussi d'excellentes conditions relatives au marché du nord-est des États-Unis, et même des possibilités d'exportation vers des destinations beaucoup plus lointaines en raison

des facilités offertes par Montréal et de la proximité des installations et structures en place (port, fret aérien, etc.).

Près de 88 % du territoire municipalisé de Mirabel est en zone agricole protégée et cette donnée statistique représente un territoire constitué de près 42,517 hectares en zone verte pour l'ensemble de région mirabelloise (CPTAQ, 2005)¹ (voir carte 1). Ainsi, le choix du maintien de l'intégralité de la zone agricole permanente vient assurer la pérennité du territoire agricole pour plusieurs générations. Et s'il est vrai qu'on ne peut obliger les propriétaires de terres agricoles de les cultiver, il est du devoir de l'UPA Outaouais-Laurentides de s'assurer de la disponibilité de cette ressource non-renouvelable.

On note aussi une particulière homogénéité en terme d'utilisation du sol à des fins agricoles et, la MRC de Mirabel est considérée comme étant **un milieu agricole dynamique** parce que la proportion de la zone agricole occupée par les entreprises agricoles est reconnue comme étant particulièrement élevée. Sous l'angle de ces caractéristiques, **l'UPA ne soutient sous aucune considération une demande d'exclusion en milieu agricole dynamique.**

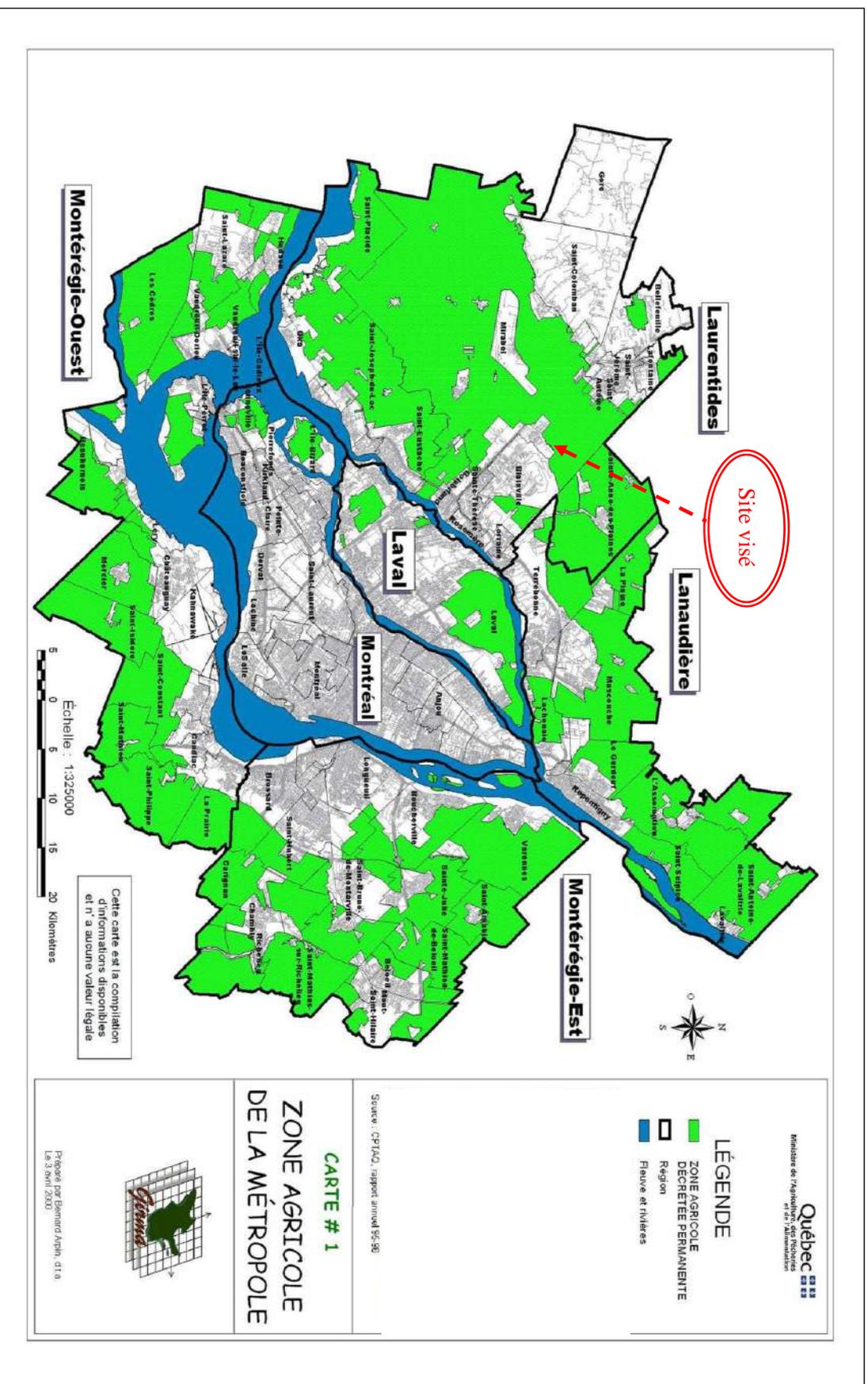
Depuis 20 ans, la superficie de la zone agricole a diminué de 2,727 hectares, soit 6% alors que provincialement, la perte de la zone agricole se chiffre à 1,6%. Notons que, malgré cette diminution de la zone agricole au profit de l'urbanisation, la superficie cultivée a augmenté de 2,594 hectares depuis 15 ans. Ce qui démontre la vitalité des entreprises agricoles et l'augmentation du besoin de terres cultivées.

En dépit de la réputation de ville dortoir, que la Ville tente en partie d'édifier, Mirabel peut encore se vanter d'être une ville où l'agriculture fait partie du paysage périurbain, grâce à ses 42,517 hectares de territoire agricole protégé. Force est de reconnaître que l'agriculture et l'agroalimentaire y sont des moteurs économiques importants pour la région des Basses Laurentides. Ainsi, de par son contexte géographique et ses atouts physiographiques, l'agriculture mirabelloise contribue à un apport sûr à l'économie régionale et à une diversification de ses activités économiques.

Toutefois, cette combinaison gagnante est fragilisée car, les entreprises agricoles doivent conjuguer avec les pressions induites par la spéculation et l'étalement urbain. Pour réussir à poursuivre leur croissance, elles doivent se consolider ou encore innover en diversifiant leurs activités à la ferme (agrotourisme, autocueillette, kiosque à la ferme, etc.).

¹ CPTAQ, 2005, *Rapport annuel 2004-2005*, Gouvernement du Québec, 48 pages et cd-rom annexé

Figure 1 : Présentation de la zone agricole protégée à l'échelle de la région métropolitaine



On doit admettre qu'il existe une tendance, depuis les 20 dernières années, à la diminution du nombre d'entreprises agricoles et à l'augmentation de la superficie des terres exploitées par les agriculteurs. En fait, le phénomène de spéculation foncière et l'étalement urbain ont pour conséquence directe de créer une pénurie de terres cultivables pour les producteurs agricoles qui désirent prendre de l'expansion ou simplement assurer la pérennité des activités agricoles. Le cas de la présente demande de la MRC de Mirabel, qui consiste à implanter une gare de train de banlieue en zone verte, en est un exemple patent et c'est pourquoi l'UPA Outaouais-Laurentides s'y oppose.

2 IMPACTS DU PROJET DE GARE SUR LE MILIEU AGRICOLE

L'UPA a jugé essentiel de procéder à une analyse sommaire des impacts du projet sur le milieu agricole. Dans la mesure où la Commission émettrait un avis favorable à la demande de la Ville de Mirabel, plusieurs impacts négatifs sont à anticiper à court et long terme. D'ailleurs, les impacts ici décrits ont également, pour la plupart, été relevés par la Commission à travers son avis préliminaire.

Il est primordial de rappeler à la Commission que le projet vise un grand secteur agricole homogène et entièrement cultivé. On y retrouve majoritairement des activités agricoles vouées principalement aux grandes cultures et aux cultures horticoles. Mentionnons également qu'il y a présence d'élevages avicoles et de bovins laitiers dans le secteur visé par la demande. En fait, le territoire d'insertion de la présente demande est associé à une immense entité agricole qui est campée dans la couronne nord de Montréal, d'où l'avantage de la proximité du marché montréalais qui sert à l'écoulement des produits agricoles (voir figure 2).

2.1 IMPACTS DIRECTS SUR L'UTILISATION AGRICOLE DU LOT

En terme d'impacts négatifs et immédiats, nous considérons d'abord que l'implantation d'une gare de train de banlieue, sur le lot visé par la demande, aura pour effet de soustraire près de 24 300 mètres carrés de sols à un très bon potentiel de rendement (essentiellement un sol de classe 3 selon les données de l'Inventaire des terres du Canada) (voir la localisation du projet en figures 3).

Figure 2 : Point de vue de la zone agricole du site visé par la demande



En fait, on retrouve sur une partie du site des sols argileux de la série Rideau. Ces sols doivent être identifiés comme étant de l'argile marine. Dans le secteur agricole, soit à l'extérieur du périmètre urbain de Saint-Janvier et sur les interfluves², ces sols sont entièrement cultivés. On y retrouve également des sols alluvionnaires des séries Saint-Damas et Vaudreuil, également reconnus pour leur fertilité et qui recouvrent une grande partie du secteur cultivé.

Ainsi, nous sommes d'avis, tout comme la Commission, que les possibilités d'utilisation des lots à des fins d'agriculture existent, qu'elles sont bien réelles, comme en témoigne la situation actuelle, et donc que le projet viendra amputer directement les pratiques agricoles du site visé. Le projet aura aussi pour conséquence de créer une véritable brèche dans un milieu agricole actif et homogène et dans un milieu où les besoins en terres agricoles sont très élevés.

² Les versants des talwegs et autres dépressions du secteur agricole sont souvent utilisés comme pâturages, on peut en apercevoir au sud de la rue Victor, soit au nord de l'extrémité est du périmètre urbain. Cela démontre bien l'importance, pour les producteurs agricoles, d'optimiser la zone agricole malgré les contraintes géomorphologiques qui longent les cours d'eau.

Figure 3 : Localisation du projet de gare dans la MRC de Mirabel



Source : CPTAQ, 2005

2.2 L'AGRANDISSEMENT ÉVENTUEL DU PÉRIMÈTRE URBAIN ET L'URBANISATION DU SECTEUR DE LA FUTURE GARE

Afin de démontrer l'impact de l'implantation de la gare sur l'urbanisation autour de celle-ci, une correspondance de l'AMT (voir appendice A) laisse entrevoir cette sérieuse problématique que l'UPA redoute. En effet, cette lettre évoque que la planification urbaine entourant la gare à Mirabel doit se faire selon le concept de *transit oriented development* (TOD). Ce concept d'aménagement, relatif à la planification du transport en commun et qui a déjà été appliqué à Mont-Saint-Hilaire, a pour but de développer des quartiers offrant tous les services au pourtour de la gare de train (favorisant ainsi un accès rapide à la gare à l'intérieur de l'agglomération).

Dans son application, ce concept vise à centraliser la gare dans un noyau urbain afin que les résidents les plus éloignés du village n'aient que quelques minutes de marche à faire pour se rendre à la gare. L'AMT opte pour ce type de planification afin de reproduire sur le terrain ce qui existait avant la venue massive de l'auto et où les gares étaient bien centrées. D'ailleurs, l'idée d'offrir des services de proximité autour de la gare est déjà véhiculée dans la demande de la Ville de Mirabel car celle-ci ne cache pas son ambition de planifier un service de garderie sur le lieu même de la station.

En ce qui concerne les espaces vacants autour d'un projet de gare, ce concept prévoit la construction, à proximité, des unités de service et des unités d'habitation sous diverses formes : triplex, duplex, bungalows, condos, semi-détachés, etc. Ce concept, que les planificateurs du transport en commun appellent aussi le *village de la gare*, doit être planifié à Mirabel et ce, conformément à ce qui se planifie ailleurs sur le réseau de train de l'AMT.

Ainsi, advenant que la Commission autorise la présente demande de gare en zone verte (une première au Québec), cela pourrait se traduire par une hausse de la spéculation sur les terrains avoisinants la future gare, et par la suite, par un développement urbain massif de proximité, respectant ainsi le concept de TOD tel que préconisé par l'AMT. **Comme on le verra au point 3, on comprend pourquoi l'AMT se refuse catégoriquement à planifier la gare en zone verte en prévoyant plutôt « d'envisager l'implantation de la gare à l'intérieur du périmètre urbain actuel ».**

Rappelons que la localisation géographique du projet, tel que ciblé dans la demande, fait en sorte que celui-ci est situé immédiatement au nord et à l'ouest des limites du périmètre d'urbanisation, en pleine zone verte (voir carte annexée au rapport dont la photo aérienne a été prise en avril 2005). Ainsi, l'emplacement visé se situe dans le creux d'une forme équerre.

Dans cette perspective, l'UPA a toutes les raisons de craindre l'implantation de la gare en zone verte car cela se traduira, inéluctablement, par un développement résidentiel massif sur les terres cultivées autour de la gare. En fait, d'éventuelles demandes d'exclusion pourraient être formulées par la MRC de Mirabel et la Commission pourrait se voir obligée d'accorder les autorisations car :

- ◇ Plusieurs lots agricoles se retrouveront enclavés entre les limites du périmètre urbain, les étangs d'épuration, la ligne de chemin de fer, la piste cyclable et la future gare de train (en effet, les lots cultivés subiront des pressions et se retrouveront moins rentables face à l'expansion multiples des usages urbains dans le secteur)³.

³ En effet, la pérennité des activités agricoles sera menacée à l'intérieur de la nouvelle enclave agricole qui en résultera car cette entité sera ceinturée par de multiples usages et limites non agricoles. De cet enclavement physique et parcellaire, il en découlera des pressions sur les activités agricoles des lots qui y sont actuellement cultivés.

- ◇ La ville de Mirabel prétextera vouloir respecter le concept d'aménagement urbain, au pourtour de la gare, selon la notion de TOD, telle que préconisée par l'AMT;
- ◇ La Ville prétextera vouloir rentabiliser les infrastructures municipales de Saint-Janvier, telles que les étangs d'épuration au nord du secteur enclavé;
- ◇ Etc.

C'est pourquoi nous demandons donc à la Commission de considérer les impacts indirects qui pourraient résulter par une autorisation de la demande dans le secteur visé. En fait, nous sommes d'avis que nous avons à faire à un véritable dézonage déguisé.

2.3 LES PROBLÈMES DE COHABITATION

On peut aussi évoquer les problématiques de cohabitation advenant l'implantation de la gare et l'ouverture éventuelle au développement résidentiel. À long terme, les pressions supplémentaires sur les activités agricoles pourraient survenir avec un accord au projet. Les terres agricoles adjacentes seront plus susceptibles de faire l'objet de plaintes, contribuant ainsi à ajouter une pression sur la pérennité des activités agricoles.

À titre d'exemple, l'épandage de pesticides sera beaucoup plus problématique. Mentionnons qu'au cours des dernières années, les conflits entre voisins concernant les inconvénients que génère l'agriculture se sont rarement soldés par des victoires pour les producteurs agricoles, bien au contraire.

Le choix de la MRC d'implanter une gare en zone agricole, tout près d'une production avicole, vient aussi menacer une importante entreprise agricole familiale dont la relève est assurée. En fait, l'entreprise avicole, propriété de M. Stéphane Lapointe, est située au nord-est du site visé par la demande (voir figure 3) et ce dernier se questionne à savoir quels seront les impacts de l'implantation de la gare sur la pérennité et la survie de son entreprise.

En fait, la gare viendra créer des problèmes de cohabitation dans le secteur et nous demandons à la Commission d'être excessivement vigilante par rapport à cet enjeu. En surcroît que les productions existantes puissent être limitées dans leur expansion, toute nouvelle implantation d'établissement de productions animales risque fortement d'être limitée dans son implantation.

Figure 3 : Entreprise avicole menacée par la gare en zone verte



3 LA DISPONIBILITÉ EN TERRAIN VACANT EN ZONE BLANCHE ET LA POSITION DES INSTANCES GOUVERNEMENTALES FACE AU PROJET

Il est importe de rappeler à la Commission qu'il y a, actuellement, de la disponibilité en terrain vacant au sud de la rue Charles et à l'est de la voie ferrée. D'ailleurs, selon le PSAR de la MRC de Mirabel, il reste 120 hectares d'espace disponible à développer dans le seul périmètre urbain de Saint-Janvier. Une bonne partie de cet espace disponible est contigu à la voie ferrée.

Comme on peut le voir sur la carte annexée au rapport, dont la photographie aérienne date d'avril 2005, le secteur dont nous évoquons n'est pas construit et l'on peut facilement constater qu'il y réside amplement d'espace pour recevoir la future gare de train de banlieue de même que pour l'urbanisation qui en découlera. Une visite de terrain réalisée à l'automne 2005 nous a permis de constater ce fait (voir photos suivantes prises à l'automne 2005).

Figure 4



Figure 5



La position des instances gouvernementales

Ce critère de disponibilité en zone blanche est essentiel à la prise de décision de la Commission. Il s'agit d'un critère qui est également un argument central que l'AMT

considère face à des projets de gare. En effet, une lettre écrite par la haute direction de l'Agence démontre cet argument (voir l'appendice A pour plus de détails) :

« L'AMT demande que la MRC considère le caractère structurant de cette infrastructure (la gare) et en fasse un pôle de développement axé sur le transport en commun. En effet, on ne retrouve pas dans le texte de mention du potentiel structurant de la gare (dév. résidentiel associé) et le concept d'organisation spatiale ne propose pas d'orientation visant à favoriser un projet de développement autour de cet équipement de TC. Au contraire, (...) la localisation envisagée au nord du boulevard Victor, exigerait un dézonage agricole du secteur, alors que le périmètre urbain de Saint-Janvier est situé tout juste au sud du boulevard et que dans ce périmètre urbain, plusieurs dizaines d'hectares restent à développer à l'est de la voie ferrée. Il convient de rappeler que l'AMT favorise la densification de la périphérie des infrastructures lourdes de transport en commun (...) selon les principes du *transit oriented development* » (AMT, mars 2005).

Ajoutons que le Gouvernement du Québec a fait connaître ses réactions vis-à-vis le PSAR de la MRC de Mirabel et ce, en juillet 2005. Dans cet avis, il y est mentionné que le MAPAQ s'oppose au projet de gare de train de banlieue en zone verte dans le secteur de Saint-Janvier. En effet, à travers cet avis produit en vertu de l'article 56.4 de la LAU, le MAPAQ dénonce le fait qu'il n'y ait aucune justification face à l'empiètement en zone agricole qui découlerait de l'implantation de la gare.

Dans ce même avis du Gouvernement, faisant connaître ses réactions face au PSAR de la MRC de Mirabel, il est aussi écrit :

« Cette localisation (la gare) nécessiterait l'exclusion de terrains de la zone agricole de ce site **et laisse entrevoir la perspective de demandes ultérieures d'exclusion de terrains de la zone agricole au nord-est**, alors que le périmètre d'urbanisation de cette municipalité dispose encore de plusieurs dizaines d'hectares à des fins de développement urbain à l'est de la voie ferrée existante (...) l'éventuelle gare doit être localisée dans les limites du périmètre d'urbanisation de Saint-Janvier et **faire l'objet d'une planification intégrée de son aire d'influence** » (MAMD, 2005).

Ce dernier extrait vient donc renforcer nos préoccupations quant au développement urbain, qui pourrait directement résulter d'une éventuelle autorisation du projet de gare en zone verte, au nord du boulevard Victor. On ne peut donc que déplorer la planification à court terme que la Ville tente de promouvoir par l'implantation de la gare en zone verte.

Quant au CCA de la CMM de même qu'au Comité exécutif de la CMM, il est mentionné :

« la CMM est défavorable à cette demande, puisqu'une gare de train de banlieue a un effet structurant dans le territoire et qu'elle constitue un point d'ancrage au développement urbain de sorte que son implantation en zone agricole ne constitue pas un site optimal dans une perspective de consolidation du périmètre d'urbanisation et d'optimisation du développement » (CCA de la CMM, 2005).

Ajoutons qu'en ce qui concerne l'article 61.2 de la LPTAA, nous demandons à la Commission d'assimiler la présente demande à une demande d'exclusion car cette dernière porte sur un lot situé à proximité du périmètre urbain (voir figure 2). De plus, la Commission doit considérer qu'à long terme, cette décision aura pour effet d'agrandir le périmètre urbain.

Une solution pour la problématique de circulation dans le PU

Également, nous désirons sensibiliser la Commission qu'elle se doit de discréditer l'argument de la Ville à l'effet que le site au sud du chemin Charles pose un problème de par les conditions de circulation qui pourrait en résulter. En effet, nous croyons que si le site à l'intérieur du périmètre urbain était retenu, la Ville peut facilement anticiper la construction d'un petit tronçon routier, perpendiculaire et reliant les rues Victor et Charles.

Ce tronçon routier permettrait que la circulation de transit régionale (usagers se destinant vers la gare) puisse transiger par la rue Victor et évitant ainsi au maximum le chemin Charles. Ce tronçon pourrait se situer sur le no. de terrain 2 455 696, tel que cartographié sur la matrice graphique de la Ville de Mirabel. On questionne également la Commission à savoir s'il est pertinent de prévoir un nouveau lien routier, dans un axe est-ouest et en zone blanche, qui pourrait contrer les problèmes de circulation dans le noyau villageois.

4 RECOMMANDATIONS ET CONCLUSION

Il a été démontré, à travers une analyse de la demande d'autorisation formulée par la Ville de Mirabel, que le projet d'implantation d'une gare de train de banlieue en zone verte, dans le secteur de Saint-Janvier, est incompatible avec le milieu agricole. La démonstration des impacts immédiats et éventuels nous permet d'affirmer qu'il y a trop d'inconvénients qui sont relatifs au projet en zone verte, d'autant plus que c'est la collectivité agricole seule qui devra les supporter.

De par nos interrogations précédentes et sous l'angle des impacts sur la zone agricole qu'entraînerait la construction de la gare en zone agricole protégée, alors qu'il y a des terrains disponibles adjacents à la voie ferrée dans le périmètre d'urbanisation, nous nous objectons formellement à ce projet de la Ville de Mirabel.

C'est dans les intérêts de protéger étroitement la ressource sol de qualité, de préserver au maximum l'homogénéité du milieu agricole mirabellois et de maintenir les meilleures conditions favorables à la pratique et au développement de l'agriculture qui poussent la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et le Syndicat de l'UPA Sainte-Scholastique-Mirabel à s'objecter à la demande de la MRC de Mirabel.

Ainsi, nous ne pouvons que dénoncer ce projet qui prévoit la destruction d'un territoire, dont l'agriculture y est dynamique, et dont les impacts à long terme seront irréversibles. D'ailleurs, nous déplorons le manque de planification à long terme dans le projet de la Ville de Mirabel. Nous pouvons constater, tout comme l'ont fait plusieurs ministères et mandataires du Gouvernement, que plusieurs principes d'aménagement du territoire ont été évacués dans la demande de la Ville de Mirabel.

En somme, nous demandons à la Commission de ne pas renverser son avis préliminaire qui s'est montré défavorable à la demande. La Commission doit se rappeler que sa mission est de garantir, pour les générations futures, un territoire propice à l'exercice et au développement des activités agricoles.

Nous demandons également à la Commission de reconnaître que l'autorisation recherchée aurait pour conséquence d'agrandir, éventuellement, le périmètre d'urbanisation. En outre, cela aurait pour conséquence d'accroître les impacts et les contraintes résultant de l'application des lois et des règlements en matière d'environnement, pour les établissements de productions animales et la culture des sols du secteur avoisinant.

Nous comptons énormément sur une décision claire et sans équivoque de la part de la Commission dans ce dossier car l'agriculture durable dépend de la pérennité du territoire agricole et de la volonté gouvernementale de la préserver. Cela pourrait contribuer à briser cette fâcheuse tendance à demander à la zone agricole de se sacrifier dès qu'un problème d'aménagement urbain apparaît.



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Annexe B

Québec, 10 mai 2013

Guillaume Charest-Hallée, Conseiller en aménagement et environnement

UPA Outaouais-Laurentides
15, chemin de la Grande-Côte, bureau 200
St-Eustache, Qc J7P 5L3

OBJET : Avis destiné à l'UPA Outaouais-Laurentides concernant le projet de gare de train de banlieue dans le secteur Saint-Janvier

Cet avis a été produit à la demande de l'UPA Outaouais-Laurentides. Il s'agit d'une analyse indépendante établie au meilleur de nos connaissances et selon les données à notre disposition concernant le projet de gare de train de banlieue à Mirabel.

Le projet, tel que présenté par ses promoteurs, prend place sur des terres agricoles de grande qualité. Loin d'être une situation isolée, ce cas s'inscrit dans un contexte où la pression de l'urbanisation sur la zone agricole dans les régions métropolitaines du Québec est forte et menace l'intégrité de ce territoire pourtant rare. Les demandes adressées par les promoteurs à la Commission de protection du territoire agricole illustrent tristement cette pression, entre 2006 et 2010, le terrain en zone agricole requis pour y implanter une gare est passé de 2,43 ha, à 3,25 ha¹. Sans égard aux impacts sur l'agriculture, qui ont été examinés par la CPTAQ et qui ont mené au rejet de la demande, Vivre en Ville se questionne sur la pertinence de cette gare en terme d'aménagement du territoire et de mobilité.

Pertinence d'une gare dans le secteur Saint-Janvier :

Après analyse du contexte d'insertion du site² proposé donnant sur la rue Victor, Vivre en Ville se range derrière le constat défavorable que la Communauté métropolitaine de Montréal émis par résolution le 15 septembre 2005 :

¹ CPTAQ, Dossiers 342429 et 360325

² Voir plan en annexe I

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org |  twitter.com/vivreenville |  facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue de Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

MAISON AUBRY
177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053



« puisqu'une gare de train de banlieue a un effet structurant dans le territoire et qu'elle constitue un point d'ancrage au développement urbain de sorte que son implantation en zone agricole ne constitue pas un site optimal dans une perspective de consolidation du périmètre urbain et d'optimisation du développement³. »

Un site qui ne convient pas à l'établissement d'une aire TOD

À moins de demander ultérieurement le « dézonage » des terrains adjacents, il n'existe pratiquement aucun potentiel de développement urbain dans un rayon de 800 m (10 minutes de marche) du site identifié aux abords de la rue Victor. La présence de la rivière Mascouche crée également une barrière entre le site envisagé pour la gare et les quelques terrains vacants situés sur l'autre rive. On peut alors remettre en doute la pertinence d'indiquer dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM ce site comme une aire TOD potentielle. Cela ne pourrait se concrétiser qu'en transformant radicalement le secteur largement édifié au sud de la rivière Mascouche, ou en empiétant sur la zone agricole, une option qui ne semble pas pertinente en vertu des orientations du PMAD.

Contraintes d'accès : un site inadapté à un stationnement incitatif majeur

Sans aire TOD et sans bassin de population suffisant à proximité immédiate, c'est-à-dire pouvant accéder à la gare par des modes de transport actifs, la seule justification à cette gare serait de servir de point d'accès au réseau de train de banlieue pour les automobilistes. Or, le site de la rue Victor n'est pas un emplacement optimal pour un stationnement incitatif.

D'emblée, cet axe routier, bien que sous responsabilité provinciale, n'a pas les caractéristiques formelles nécessaires pour accueillir un volume important de circulation de transit concentrée sur une très courte période de temps qui serait généré par les 405 espaces de stationnements envisagés. Il s'agit d'une rue relativement étroite, où la vitesse affichée est de 50km/h et elle est ponctuée de nombreuses entrées charretières. À titre de comparaison, le site du stationnement incitatif de la gare de Blainville, situé à 6 km de là, est desservi par un important boulevard. Dans l'ensemble, le secteur Saint-Janvier ne permet pas une connexion adéquate entre le réseau routier supérieur et le réseau de train de banlieue et ne devrait pas être envisagé comme site d'implantation d'un stationnement

³ CPTAQ, Dossier 342429, [5], p. 2



incitatif majeur. Pour l'heure, il apparaît souhaitable de diriger les automobilistes vers des gares mieux pourvues en accès routier comme la gare de Blainville.

À l'échelle locale, le site de la rue Victor impose des déplacements longs et indirects à tous les résidents situés au sud de la rivière Mascouche. À titre d'exemple, un résident du 18910 rue Boileau devra parcourir en automobile environ 3 km alors qu'à vol d'oiseau, la gare serait située à seulement 750 m de sa résidence⁴. La faible connectivité de la trame urbaine remet en question le bienfondé d'une gare presque exclusivement accessible en automobile et laisse craindre des impacts négatifs sur la circulation locale.

En conclusion :

Une gare majeure, avec stationnement incitatif ou un quartier de type TOD, n'est pas justifiée dans le secteur Saint-Janvier en raison du peu de terrains disponibles en dehors de la zone agricole permanente et d'un réseau routier inadapté à un accès automobile important.

S'il est absolument souhaité de desservir Mirabel par le train de banlieue, un équipement plus modeste, situé aux abords de la rue Charles (en zone blanche) pourrait desservir la clientèle à proximité immédiate⁵. Il aurait l'avantage d'être accessible par des modes de transport actifs pour un bassin de population beaucoup plus significatif plutôt qu'uniquement en automobile, diminuant d'autant le besoin de cases de stationnement incitatif⁶. Ce site aurait également l'avantage de s'insérer dans la continuité de zones urbanisées de part et d'autre de la voie ferrée et pourrait contribuer au développement éventuel d'une centralité de quartier.

L'emplacement projeté, en zone agricole, rend le projet inopportun et illustre une tendance alarmante du développement urbain des dernières décennies. Sans douter de la bonne foi des promoteurs dans ce dossier, la présence d'un équipement lourd comme une gare a un effet polarisant sur l'occupation du territoire qui est difficilement conciliable avec la pérennité de l'exploitation agricole du site. La zone verte ne doit pas être considérée comme un territoire en attente d'urbanisation.

Christian Savard, Directeur général

⁴ Cette distance est de 1,2km à pied en utilisant la piste cyclable.

⁵ Une comparaison sommaire des attributs des deux sites est présentée en annexe II.

⁶ La rue Charles présente des caractéristiques formelles similaires à la rue Victor. Des mesures de mitigations appropriées devraient être implantées pour atténuer les problèmes de circulation de transit et de stationnement sauvage.



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

ANNEXE I

Localisation du site et de ses principales caractéristiques





ANNEXE II

Comparatif sommaire entre le site rue Victor et le site de la rue Charles dans le secteur St-Janvier de Mirabel pour l'implantation d'une gare de train de banlieue

Nombre de résidences dans un rayon de 500m

Site rue Charles	Rue Victor
++	

Contigüité de l'urbanisation

Site rue Charles	Rue Victor
++	-

Connexion au réseau routier

Site rue Charles	Rue Victor
=	=

Présence d'infrastructures de transports actifs

Site rue Charles	Rue Victor
Trottoir + Bandes cyclables + meilleure connectivité au réseau de rues résidentielles	Piste multifonctionnelle

Potentiel de développement résidentiel (en zone blanche)

Site rue Charles	Rue Victor
+	-

Protection à long terme de la zone agricole

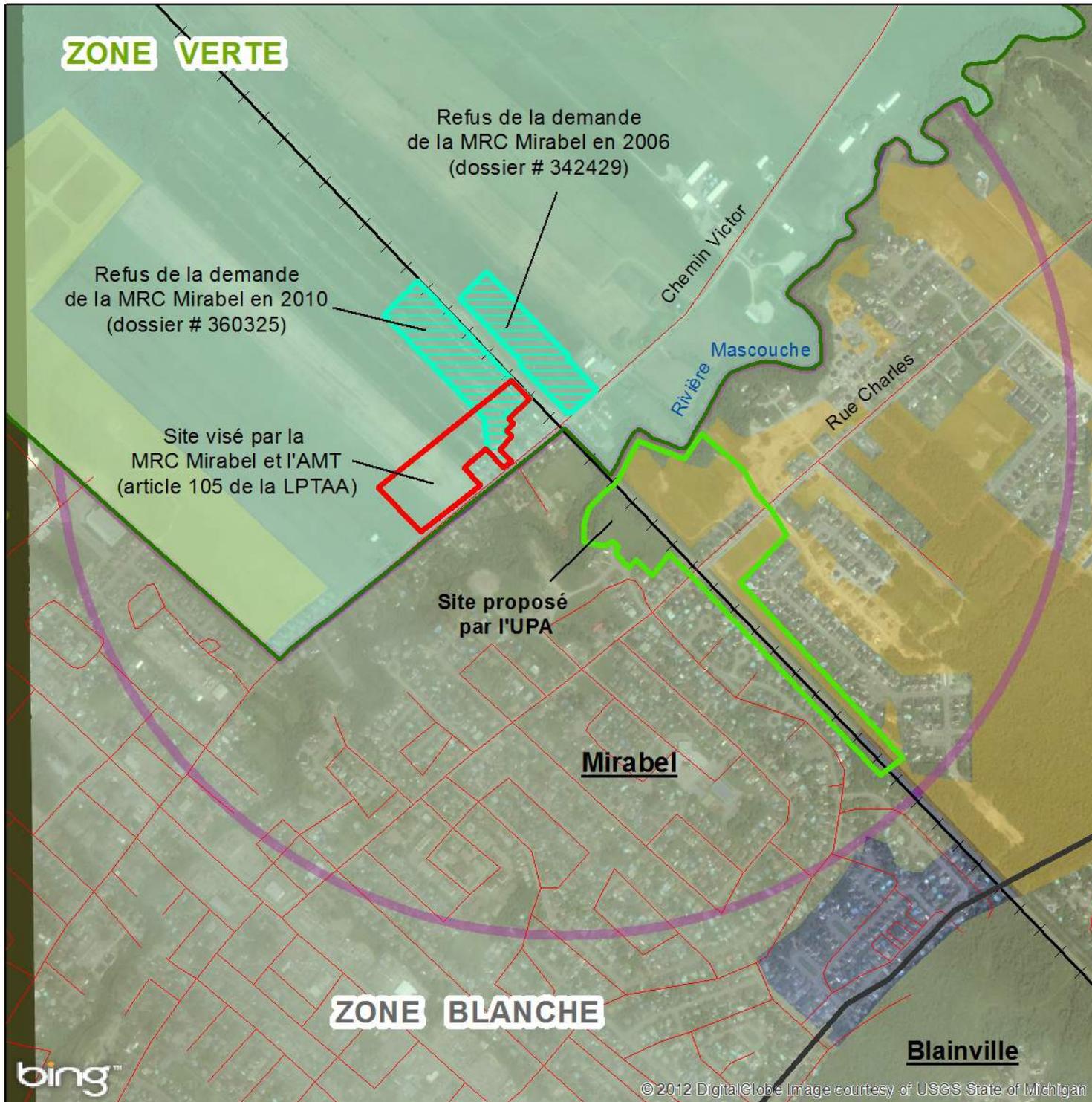
Site rue Charles	Rue Victor
+++	-

Légende :

- + : Le site présente un avantage (faible, modéré ou fort) à cet égard
- : Le site induit des impacts négatifs à cet égard
- = : Les deux sites ne présentent pas de différence significative à cet égard

Annexe C

Emplacement de la gare de Mirabel



Gare projetée

- Site proposé par l'UPA
- Site visé par Mirabel et l'AMT
- Refus de la CPTAQ

PMAD de la CMM

- Aire TOD
- Espace vacant à redévelopper
- Périmètre métropolitain (territoire urbanisé : zone blanche)

Zone agricole permanente

- Territoire agricole (zone verte)

Infrastructures

- Voie ferrée
- Route

Limites administratives

- Municipalité / MRC



Sources:

- 1) CMM, 2011-12
- 2) CPTAQ, 2013-03
- 3) BDTQ, 2012-05
- 4) StatCan, 2012

Réalisation:
FUPAOL, 2013-12