

# COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC

## IDENTIFICATION DU DOSSIER

**Numéro** : 423112  
**Lots** : 233-P, 325-P, 326-P  
**Cadastre** : Varennes, Paroisse de  
**Superficie** : 1,4 hectare  
**Circonscription foncière** : Verchères  
**Municipalité** : Varennes (V)  
**MRC** : Marguerite-D'Youville

**Date** : Le 23 août 2022

---

**LE MEMBRE PRÉSENT** Diane Montour, commissaire

---

**DEMANDERESSE** Ville de Varennes

**PERSONNES INTÉRESSÉES** Madame Émilie Dazé-Garand  
Monsieur Francis Côté  
Monsieur Francis Bréard  
Madame Julia de Vette  
Madame Marie-Philip Dufault  
Groupe CRH Canada inc  
Monsieur Normand Jodoin  
Monsieur Patrick Charbonneau  
Daigneault Avocats inc

---

## DÉCISION

---

### LA DEMANDE

[1] La demanderesse s'adresse à la Commission afin que celle-ci autorise l'aliénation en sa faveur, ainsi que l'utilisation à une fin autre que l'agriculture, soit plus précisément pour l'aménagement d'une voie de contournement, d'une partie des lots 233, 325 et 326 du cadastre de la Paroisse de Varennes, circonscription foncière de Verchères, sur le territoire de la ville de Varennes, d'une superficie approximative de 1,4 hectare.

## LA DESCRIPTION DU PROJET

- [2] Dans la documentation produite au soutien de sa demande, la Ville de Varennes décrit ainsi qu'il suit les motifs qui l'ont amenée à déposer la présente demande ainsi que les différentes informations générales nécessaires à sa prise de décision dans cette affaire.

### La problématique

- [3] Deux carrières et une usine d'asphalte sont en exploitation sur le chemin des Carrières, à la limite de la ville de Varennes et de la municipalité de Saint-Amable, soit à environ 1 800 mètres au sud-est du site visé. La compagnie BauVal inc. exploite l'une des carrières ainsi que l'usine d'asphaltage, alors que Groupe CRH Canada inc. (CRH) exploite l'autre carrière.
- [4] L'obtention d'un important contrat d'approvisionnement en pierres pour le chantier de l'échangeur Turcot par CRH a occasionné une explosion du camionnage sur le chemin de la Butte-aux-Renards depuis le printemps 2016. Le volume de camionnage a atteint une moyenne de plus d'un camion par minute, et ce, 24 heures sur 24 et 6 jours par semaine, pour un total de 1 500 camions par jour.
- [5] Excédés, les résidents du chemin de la Butte-aux-Renards ont déposé un recours en injonction permanente et en dommages. Dans l'attente du procès, la Cour supérieure a émis une injonction interlocutoire le 29 mars 2018 pour restreindre le camionnage en partance des installations de BauVal inc. et de CRH. Le 21 juin 2018, la Cour d'appel a rendu un jugement qui infirme l'injonction interlocutoire pour BauVal inc. et modifie l'injonction pour CRH, lui ordonnant de *limiter les chargements de camions de son entreprise ou place d'affaires située sur le chemin des carrières à Varennes aux jours et heures suivants* :
- (a) les jours de semaine du lundi au vendredi de 6 h à 18 h;*
  - (b) trois (3) samedis par année (du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre), de 6 h à 14 h, à condition d'en informer par écrit et préalablement les procureurs des intimés au moins dix (10) jours à l'avance.*
- [6] Cette injonction est en vigueur jusqu'à l'arrivée du premier des évènements suivants :
- (a) le jugement final de la Cour supérieure sur le recours entrepris par les intimés;*
  - (b) la fin de la construction du Projet Turcot présentement prévue pour l'automne 2020;*
  - (c) l'ouverture d'une voie de contournement au chemin de la Butte-aux-Renards à Varennes accessible aux camions.*

- [7] La voie de contournement faisant l'objet de la présente demande permettrait donc de mettre fin à l'injonction et de permettre le chargement sans restriction à partir de la carrière de CRH.

### **Le choix du tracé**

- [8] Quatre tracés potentiels ont été étudiés pour la voie de contournement du chemin de la Butte-aux-Renards.
- [9] Les 4 tracés considérés impliquent des travaux au réseau routier, soit l'aménagement de nouveaux tronçons de route, l'élargissement de tronçons de route existants, la construction de murs antibruit ou des travaux mineurs d'asphaltage.
- [10] Le tracé 1 nécessite le prolongement du chemin des Carrières vers le nord-ouest sur une distance de 0,5 kilomètre, l'asphaltage du chemin de la Pointe-aux-Pruches sur une distance de 1,7 kilomètre et la construction d'un mur antibruit. Il implique un empiètement de 1,4 hectare en zone agricole.
- [11] Le tracé 2 nécessite le prolongement du chemin des Carrières vers le nord-ouest sur une distance de 0,5 kilomètre, le prolongement du chemin de la Pointe-aux-Pruches vers le sud-ouest sur une distance de 1,9 kilomètre et la construction d'un mur antibruit. Il implique un empiètement de 5,5 hectares en zone agricole.
- [12] Le tracé 3 nécessite le prolongement du chemin des Coulées en direction sud-ouest sur une distance de 0,9 kilomètre jusqu'au chemin des Carrières (alternative en milieu boisé ou sur terre en culture) ainsi que l'élargissement du chemin des Coulées et de la montée de la Baronnie sur une distance de 2,9 kilomètres. Il implique un empiètement de 4,8 hectares en zone agricole.
- [13] Enfin, le tracé 4 implique l'élargissement du chemin des Sucrieries, de la montée du Lac et du chemin de l'Énergie sur une distance de 8,1 kilomètres. Il implique un empiètement de 5,3 hectares en zone agricole.
- [14] Le tracé 4 a été rejeté d'emblée pour de nombreuses raisons, notamment qu'il ne réglait pas la problématique pour les transports vers le nord, qu'il engendrait une perte de superficie agricole plus importante, que le viaduc présent n'était pas conçu pour un volume si important de véhicules lourds et qu'il était à proximité de plusieurs usages existants.
- [15] L'analyse comparative des 3 tracés restants s'est faite selon 4 critères : l'impact sur le milieu agricole, l'impact commercial (distance à parcourir), l'impact social/environnemental et l'impact financier. Selon cette analyse multicritères, le tracé 1 est celui qui génère le moins d'impacts. Il s'est notamment distingué comme tracé de moindre impact sur les plans agricole, social/environnemental et financier.

**Les détails de la superficie visée**

[16] Le prolongement du chemin des Carrières jusqu'au chemin de la Pointe-aux-Pruches nécessite une superficie de 1,4 hectare, soit 0,5 hectare pour l'aménagement de la voie de circulation et l'accotement et 0,9 hectare pour les fossés latéraux et le mur antibruit. De cette superficie, 1,1 hectare est utilisé pour la culture et 0,3 hectare est utilisé à des fins résidentielles.

**Les mesures d'atténuation proposées**

[17] L'aménagement de fossés latéraux permettrait d'assurer le drainage de la route et des terres adjacentes et des ponceaux seraient construits pour donner accès aux parcelles en culture.

[18] La Ville prévoit acquérir, de gré à gré ou par expropriation, la propriété au sud du prolongement du chemin des Carrières (étant une partie du lot 325 du cadastre concerné) étant donné que la résidence serait trop rapprochée de la route.

[19] La Ville propose ensuite de mettre en culture la portion inutilisée de cette propriété, soit environ 0,9 hectare, pour compenser la perte de superficie en culture.

[20] Les travaux seront supervisés par un agronome.

**L'évaluation des impacts en vertu des critères de l'article 62 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*<sup>1</sup> (la Loi)**

[21] La perte de superficie utilisée à des fins agricoles serait réduite puisque le tracé emprunte en bonne partie des routes existantes.

[22] De plus, la Ville prévoit compenser la perte de ressource en mettant en culture la portion inutilisée de la partie dudit lot 325 qu'elle projette d'acquérir.

[23] Le prolongement du chemin des Carrières n'est pas de nature à diminuer le potentiel agricole des terrains voisins ou à avoir des conséquences sur les activités agricoles existantes et leur développement. Même si le tracé coupe la terre en culture en deux, l'exploitant agricole n'y voit pas d'inconvénients majeurs pour ses pratiques culturelles.

[24] La demande n'entraîne aucune contrainte résultant de l'application des lois et règlements.

[25] Le tracé choisi est celui ayant le moins d'impact tant globalement (analyse multicritère) que du seul point de vue agricole.

---

1 RLRQ, c. P-41.1

- [26] Puisque le chemin des Carrières existe depuis plus de 50 ans, son prolongement n'affectera pas l'homogénéité de la communauté agricole.
- [27] La demande n'entraîne aucun effet négatif sur la préservation de la ressource eau. La perte de ressource sol est minime et compensée par la remise en culture.
- [28] Le retrait d'une petite parcelle en culture n'aura pas un impact significatif sur la constitution de propriétés suffisantes pour la pratique de l'agriculture.

#### **LA RECOMMANDATION DE LA VILLE**

- [29] La Ville de Varennes a entamé les démarches en vue du dépôt auprès de la Commission de la présente demande par l'adoption à cet effet par son conseil, lors de sa réunion tenue le 3 décembre 2018, de sa résolution 2018-501.

#### **LA RECOMMANDATION DE LA MRC**

- [30] La MRC de Marguerite-d'Youville appuie également la demande, tel qu'il appert de sa résolution 2019-04-093, adoptée à cet effet par son conseil le 11 avril 2019, laquelle indique notamment que :

[...]

[...] *ladite demande est conforme aux objectifs du Schéma d'aménagement et de développement ainsi qu'aux dispositions du document complémentaire;*

[...] *le tracé faisant actuellement l'objet de la demande est celui de moindre impact, tant au niveau agricole que de l'ensemble des critères considérés;*

[...] *le tracé retenu aux fins de la présente demande est celui nécessitant la plus faible superficie agricole étant donné qu'il utilise en grande partie une route de desserte existante, ce qui en réduit grandement les impacts sur l'agriculture;*

[...]

#### **LA RECOMMANDATION DE LA CMM**

- [31] La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) considère que la demande *n'a pas d'incidence métropolitaine puisqu'elle vise l'utilisation de portée locale de terrains à des fins autres que l'agriculture.*

## LA RECOMMANDATION DE L'UPA

[32] La Fédération de l'UPA de la Montérégie s'oppose à la demande. La Fédération reconnaît *les inconvénients vécus par les résidents du Chemin de la Butte-aux-Renards*, mais se questionne sur la nécessité d'appliquer une solution permanente pour une problématique temporaire. Elle mentionne que la fin des travaux de l'échangeur Turcot est prévue pour l'automne 2020, qu'il n'y a pas d'autre projet annoncé qui pourrait nécessiter autant de camionnage et que la nouvelle voie demeurerait au-delà de la période d'exploitation de la carrière. De plus, la Fédération s'interroge sur les impacts de la séparation de la terre en culture en deux, et ce, bien que la demanderesse indique que le producteur agricole n'y voit pas d'inconvénient. Finalement, la Fédération précise qu'une voie de contournement temporaire pour la durée des travaux de l'échangeur Turcot avec conditions de remise en état pourrait être une solution envisageable s'il était clairement démontré que le site choisi est celui de moindre impact.

## LE RAPPEL DE L'ORIENTATION PRÉLIMINAIRE

[33] Le 19 août 2019, la Commission émettait son *Compte rendu de la demande et orientation préliminaire* au présent dossier. Elle indiquait alors que cette demande devait être refusée.

## L'ANALYSE DE LA DEMANDE

[34] Pour rendre une décision sur cette demande, la Commission se base sur les dispositions des articles 12, 61.1 et 62 de la Loi, en prenant en considération seulement les faits pertinents à ces dispositions.

[35] Considérant que la demande vise à régler un problème relatif uniquement au secteur concerné par la demande, il n'existe donc aucun site disponible à l'extérieur de la zone agricole de la ville de Varennes qui pourrait permettre de régler cette problématique. L'article 61.1 de la Loi ne s'applique donc pas à la présente demande.

[36] Après examen des documents versés au dossier, avec sa connaissance du milieu en cause et selon les renseignements obtenus de ses services professionnels, la Commission constate ce qui suit.

## LE CONTEXTE ET LES PARTICULARITÉS RÉGIONALES

### Géographique

[37] La superficie visée est située dans la MRC de Marguerite-d'Youville, sur le territoire de la ville de Varennes. La ville de Varennes fait partie de la CMM.

- [38] Plus précisément, elle est localisée entre le chemin de la Butte-aux-Renards et le chemin de la Pointe-Aux-Pruches, à environ 1,6 kilomètre au sud-ouest de la montée de la Baronnie.

#### Agricole

- [39] La superficie visée s'inscrit dans un milieu agricole homogène et très actif. Les parcelles vouées aux grandes cultures dominent largement le territoire et on remarque également la présence de quelques établissements d'élevage, notamment des écuries et des fermes laitières. Un vaste massif forestier s'étend en direction sud-est et recèle de nombreuses érablières selon le *4<sup>e</sup> inventaire écoforestier du Québec méridional*. Les carrières exploitées par les entreprises BauVal inc. et CRH sont situées dans ce massif forestier.
- [40] Selon les données de l'*Inventaire des terres du Canada* (ITC), le potentiel agricole des sols du secteur est majoritairement de classe 2 et, dans une moindre mesure, de classe 4. La superficie visée repose entièrement sur des sols de classe 2.
- [41] Le territoire de la ville de Varennes est assujéti à l'article 50.3 du *Règlement sur les exploitations agricoles* (REA) qui limite l'augmentation des superficies en culture.

#### De planification régionale et locale

- [42] Le schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de Marguerite-D'Youville est en vigueur depuis le 14 février 2006.
- [43] La superficie visée fait partie de l'affectation « agricole » audit schéma.

#### **LA CORRESPONDANCE**

- [44] Le 12 septembre 2019, la Fédération de l'UPA de la Montérégie transmet sa recommandation, laquelle partage les conclusions émises par la Commission.
- [45] Le 12 septembre 2019 et le 25 novembre 2021, madame Dazé-Garant et monsieur Francis Bréard transmettent leurs observations additionnelles.
- [46] Le 17 septembre 2019, M<sup>e</sup> Armand Poupart jr., avocat, demande la tenue d'une audience publique, au nom de la Ville de Varennes.
- [47] Le 18 septembre 2019, M<sup>e</sup> Marie-Élaine Guilbault, avocate, demande la tenue d'une rencontre publique, au nom des résidents sur le tronçon du chemin de la Butte-aux-Renards.
- [48] Le 5 novembre 2019, la Commission transmet un avis de convocation, lequel précise la tenue de la rencontre, la production de documents et la demande de remise.

- [49] Le 10 décembre 2019, M<sup>e</sup> Poupart requiert le report de la rencontre publique compte tenu d'une conférence de règlement à l'amiable (CRA) en Cour Supérieure à la fin de l'hiver 2020.
- [50] Le 12 décembre 2019, M<sup>e</sup> Guilbault s'oppose à la demande de remise.
- [51] Le 13 décembre 2019, la Commission émet un procès-verbal, lequel accorde la remise de la rencontre publique, pour une période de six mois.
- [52] Le 23 juillet 2020, M<sup>e</sup> Poupart demande une réinscription du dossier pour une rencontre publique.
- [53] Le 25 novembre 2020, la Commission transmet un deuxième avis de convocation, lequel précise la tenue de la rencontre, la production de documents et la demande de remise.
- [54] Le 2 décembre 2020, M<sup>e</sup> Poupart requiert le report de la rencontre publique.
- [55] Le 13 décembre 2020, la Commission émet un procès-verbal, lequel accorde la remise de la rencontre publique, afin de permettre à la demanderesse de documenter adéquatement son dossier, et ce, jusqu'au 30 avril 2021.
- [56] Le 30 avril 2021, M<sup>e</sup> Poupart demande un délai additionnel de 60 jours, pour indiquer si la Ville poursuit ou non les démarches entreprises.
- [57] Le 3 mai 2021, la Commission émet un procès-verbal, lequel suspend à nouveau le traitement dossier jusqu'au 2 juillet 2021.
- [58] Le 30 juin 2021, M<sup>e</sup> Poupart demande un délai additionnel pour qu'une modification de la demande soit soumise.
- [59] Le 31 août 2021, la Commission transmet un avis de convocation, lequel précise la tenue de la rencontre, la production de documents et la demande de remise.
- [60] Le 14 septembre 2021, M<sup>e</sup> Poupart demande de reporter la rencontre publique, puisqu'il est à l'extérieur du pays.
- [61] Le 20 septembre 2021, la Commission émet un autre procès-verbal, lequel accorde la remise de la rencontre publique, mais fixera de façon péremptoire cette rencontre.
- [62] Le 10 novembre 2021, la Commission transmet un quatrième avis de convocation, lequel précise la tenue de la rencontre, la production de documents et la demande de remise.



- [63] Le 3 décembre 2021, M<sup>e</sup> Poupart transmet des observations écrites, comprenant l'argumentaire de la Ville de Varennes, un extrait du schéma d'aménagement et cinq autorités.
- [64] Le 6 décembre 2021, la Commission émet un procès-verbal, lequel annule la rencontre prévue puisqu'elle doit disposer de suffisamment de temps pour prendre connaissance du document déposé le 3 décembre 2021.
- [65] Le 18 janvier 2022, la Commission transmet un dernier avis de convocation, lequel précise la tenue de la rencontre, la production de documents et la demande de remise.
- [66] Le 21 février 2022, M<sup>e</sup> Poupart transmet une version révisée de l'expertise agricole de la firme UDA.

## LA RENCONTRE

- [67] Après la présentation des règles entourant cette rencontre, la Commission résume la teneur du *Compte-rendu de la demande et orientation préliminaire* et passe en revue les documents reçus.
- [68] Au cours de la rencontre, la Commission partage différentes parties des documents reçus et, à l'aide de GIPTAAQ illustre le site visé et les différents tracés étudiés.
- [69] Les personnes suivantes assistent à cette rencontre publique, tenue le 10 mars 2022, via l'application Zoom :
- M<sup>e</sup> Armand Poupart, mandataire, Ville de Varennes
  - Monsieur Réjean Racine, agronome ingénieur, UDA, Expert agricole
  - Monsieur Martin Damphousse, maire, Ville de Varennes
  - M<sup>e</sup> Marc Giard, directeur, Services juridiques, Ville de Varennes
  - Monsieur Marc-André Savaria, conseiller, Ville de Varennes
  - M<sup>e</sup> Marie-Michèle Piquette, CRH
  - M<sup>e</sup> Robert Daigneault, pour CRH
  - Monsieur Mathieu Langelier, directeur, CRH
  - Madame Marybel Hudon, CRH
  - Monsieur Luc Lachappelle, Beau-Val inc.
  - M<sup>e</sup> Marie-Élaine Guilbault, représentante des résidents
  - Madame Émilie Daze-Garand, résidente
  - Monsieur Francis Bréard, résident
  - Monsieur Stéphane Jodoin, Ferme Jodoin
  - Madame Julia Devette, résidente
  - Monsieur René Devette, père de madame Devette
  - Monsieur Pierre Saint-Arnaud, résident

- [70] Les éléments les plus pertinents que la Commission retient des représentations faites par les personnes présentes lors de cette rencontre ainsi que les informations contenues aux documents déposés préalablement à cette rencontre sont regroupés et se résument comme suit.
- [71] Dès l'ouverture de la rencontre, une pause a été nécessaire pour permettre aux représentants de la Ville d'évaluer la pertinence d'une modification de la demande. Au retour, la Commission poursuit la rencontre sur la voie de contournement déposée au présent dossier, soit le tracé 1.
- [72] À l'aide des figures 2.1 et 2.2<sup>2</sup>, monsieur Racine explique que 5 % du transport des carrières emprunte le chemin vers le sud (A), alors que 95 % du transport emprunte le chemin nord (B) et se poursuit vers le tracé C en direction de Montréal et le tracé D et E en direction de Sorel. Le tracé vers Montréal touche 16 résidences, alors que celui vers Sorel touche 9 résidences.
- [73] Le tracé 1 dirige la circulation vers le nord et touche les tronçons B, 1A et 1B pour se rendre à l'autoroute 30. Le nouveau tracé correspond à la portion identifiée 1A, correspondant à l'objet de la présente demande, d'une superficie de 1,4 hectare. Le tronçon 1B a besoin de travaux d'asphaltage seulement.
- [74] Le tracé 2 dirige la circulation vers le nord et touche les tronçons B, 2A et 2B pour se rendre à l'autoroute 30. Le nouveau tracé correspond à la portion identifiée 2A, correspondant à l'objet de la présente demande. Les aménagements requis touchent le tronçon 2A, d'une superficie de 1,4 hectare. Ce tracé requiert aussi l'aménagement du tronçon 2B pour se rendre à l'autoroute 30, ce qui représente environ 1,9 kilomètre, soit environ 4,1 hectares, pour un total de 5,5 hectares. Ce tracé était visé en 2001, au dossier 315057.
- [75] Le tracé 3 dirige la circulation vers l'ouest et touche les tronçons 3A, 3B, 3C 3D et E. Les aménagements requis touchent la portion 3A et 3B pour environ 0,9 kilomètre, soit 2 hectares. Les portions 3C et 3D nécessiteraient un élargissement de la route déjà existante sur 2,6 kilomètres.
- [76] Le tracé 4 dirige la circulation vers l'est et touche les tronçons 4A, 4B, 4C et 4D. Le tracé est écarté d'emblée à cause des coûts.
- [77] L'évaluation des impacts a été faite sur les 3 premiers tracés seulement et sur 4 principaux sujets :
- au niveau agricole, l'évaluation porte sur la perte de sol agricole;
  - au niveau commercial, l'évaluation porte sur les distances à parcourir;
  - au niveau social et environnemental, c'est le nombre de propriétaires touchés;
  - une évaluation des coûts a été fournie par la Ville de Varennes.

---

2 *Voie de contournement - Chemin de la Butte-aux-Renards*, Expertise agricole (version révisée février 2022), signé par monsieur Réjean Racine, ingénieur et agronome

- [78] Il en ressort que c'est le tracé 1 qui a le moins d'impacts sur la perte de sol et qui est le moins dispendieux. Le tracé 1 correspond au prolongement du chemin des Carrières et il n'est pas pire que ce chemin existant depuis plus de 50 ans, ce qui affecte peu l'homogénéité. Pour monsieur Racine, l'évaluation de la perte de sol pour les 3 tracés est plus importante que les impacts des tracés sur l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles. Le tracé 1 apporte des inconvénients pour monsieur Jodoin, mais les 2 parcelles seront cultivées.
- [79] Monsieur Saint-Arnaud réside dans la portion ouest du chemin de la Butte-aux-Renards. Il allègue que tout le monde reconnaît le problème de circulation sur ce chemin, soit 1 200 à 1 400 camions par jour, ce qui est insupportable. Il souhaite une solution et celle proposée est d'emprunter le chemin de la Baronnie. D'ailleurs, la Ville a empêché tous les camions de passer dans la ville et ils doivent maintenant prendre le chemin de la Baronnie. C'est le tracé avec le moins d'impacts sur les résidents sur le chemin de la Butte-aux-Renards. Les représentations des citoyens sont en cours depuis de très nombreuses années et ils ont été obligés de judiciairiser le dossier faute de règlement. Sur le chemin de la Baronnie, il y a une seule résidence à compenser.
- [80] La famille de madame Devette sont de nouveaux résidents et ont un parti pris pour que de la voie de contournement passe sur le chemin de la Baronnie. Le tracé 1 passe dans leur cour, ce qui aurait d'importants impacts.
- [81] Monsieur Bréard souligne que le tracé 1 passe entre 2 résidences. Ce tracé passe sur leur puits d'eau potable et utiliserait environ 1/3 de leur terrain. On soumet une proposition de mitigation, soit l'aménagement d'un mur antibruit qui serait installé très près de la grange. Celle-ci devrait être démolie, ce qui n'est pas une option. Le couple Bréard et Daze-Garand mentionne qu'il veut rester dans un environnement paisible et sans pollution. L'impact de ce nouveau tracé est trop important, car ils vont devoir quitter la résidence. Or, ils ont choisi cette maison puisqu'elle est à proximité de celle des parents de monsieur Bréard, en campagne, dans un environnement familial.
- [82] Monsieur Jodoin mentionne qu'il est contre le projet, et ce, même si la voie de contournement est aménagée le long du fossé sur sa terre.
- [83] Monsieur Lachapelle pense que son entreprise, présent depuis les années 60, a fait bien les choses. C'est un site industriel et l'usine d'asphalte a évolué avec le temps, de sorte que la portion d'exploitation de la carrière est marginale. Il est sensible à la situation des gens, mais une voie de contournement via le chemin de la Baronnie rallonge le transport, plus de pétrole et plus de poussière. La situation exprimée par les résidents est plus un dommage collatéral issu de la situation des dernières années.

- [84] Monsieur Langelier explique que la carrière CRH est en activité depuis 1959 et que le camionnage lourd est présent dans le milieu depuis longtemps. Il prévoit continuer l'exploitation de la carrière jusqu'en 2080. La carrière opère sur des heures normales 6 h 00 à 18 h 00 la semaine, généralement. Les heures de travail et de circulation des camions ont été élargies avec le contrat de l'échangeur Turcot : soit jour et nuit du lundi au samedi pendant 2 ans, ce qui a été judiciairisé.
- [85] Il est sensible aux préoccupations des citoyens reliées à la problématique du transport hors des heures normales, mais la meilleure façon de leur apporter la quiétude, tout en permettant à CRH et à Beau Val de répondre à leurs clients, est une voie de contournement. Il supporte le tracé 1 présenté par la Ville de Varennes. En ce qui concerne le chemin des Carrières, c'est un chemin privé qui appartient à CRH, aménagé en fonction de leurs besoins et non conforme aux spécifications de la Ville; ce qui explique que le chemin des Carrières est de 8,2 mètres de large soit plus large que le chemin de la Baronnie. Quant au tracé 3, le terrain boisé appartient à CRH, c'est un boisé d'intérêt métropolitain avec des érables, sans extraction de matériaux granulaires. Toutefois, le tracé 3 ne touche pas aux érablières.
- [86] M<sup>e</sup> Poupart rappelle qu'il y a un consensus quant à la nécessité de trouver un chemin de contournement. La question est : où serait aménagé ce chemin? La Ville propose le tracé 1. Pour le moment, ni M<sup>e</sup> Poupart ni la Ville n'ont l'autorité pour soumettre la position finale de la Ville quant au tracé 3.
- [87] M<sup>e</sup> Poupart demande de suspendre le délibéré pour évaluer le tracé 3 ou pour le maintien du tracé 1.
- [88] Monsieur Damphousse souhaite avoir le temps nécessaire pour faire le travail à la ville et auprès des tous les intervenants. Ils souhaitent une approche de moindre impact. Le tracé 3 touche une résidence et des exploitants agricoles. Le chemin de la Baronnie est une route municipale, ce qui nécessite une configuration complète d'une largeur de 30 mètres, mais sans morcellement de terres. En fin de compte, c'est une question de coûts et c'est un facteur du côté des entreprises.

## **LES OBSERVATIONS ÉCRITES**

- [89] À la fin de la rencontre, la Commission a suspendu l'étude du dossier jusqu'au 10 juin 2022, en attente de la position de la Ville quant au maintien du tracé 1 ou du dépôt des documents relativement à une modification de la demande en faveur du tracé 3.

- [90] Le 9 juin 2002, M<sup>e</sup> Poupart transmet la position de la Ville de Varennes, laquelle maintient sa demande et retient le tracé 1. À cette correspondance est jointe le jugement du 30 mai 2022 de la Cour Supérieure, la lettre des propriétaires du 6 juin 2022, une pétition datée du 1<sup>er</sup> juin 2022 et un rapport complémentaire de l'UDA datée du 9 juin 2022.
- [91] Le 10 juin 2022, M<sup>e</sup> Poupart transmet une autre pétition datée du 26 mai 2022 et signée par madame Francine Jodoin. Les résidents du chemin des Coulés s'opposent au tracé 3.

## LES AUTRES ÉLÉMENTS PERTINENTS

### Décisions antérieures pertinentes de la Commission dans le même milieu

- [92] En 2001, au dossier 315057<sup>3</sup>, la Commission refuse l'aliénation et l'utilisation non agricole d'une superficie de 3,66 hectares pour aménager une voie de contournement, sur la base des motifs suivants :

[...]

*Le milieu dans lequel s'inscrivent les superficies visées est agricole, homogène et très actif et les sols concernés sont d'excellente qualité, soit de classe 2 majoritairement. Dans un milieu où l'agriculture est si dynamique, la Commission doit s'assurer que des usages non agricoles ne viennent pas perturber le développement des activités agricoles.*

*Il est apparu évident pour la Commission, suite aux rencontres publiques et à la correspondance reçue, qu'en fonction des articles 12 et 62 de la loi elle ne pouvait autoriser la présente demande.*

*Une autorisation à cette demande aurait occasionné une perte importante de ressources sur des sols d'excellente qualité et aurait déstructuré des lots et des entreprises agricoles.*

*Ceci est particulièrement vrai pour le tracé A (vers le nord), où la grande majorité du tracé est en culture ; il est vrai qu'il y a déjà eu un chemin existant utilisé lors de la construction de l'autoroute 30, mais il n'était que temporaire et est revenu à sa vocation première qui est l'agriculture.*

*Le tracé suggéré créerait un enclavement de certaines parties de terres agricoles actives, près de l'autoroute et d'une sortie, ce qui pourrait donner un avant goût pour souhaiter y implanter des usages autres qu'agricoles.*

---

3 Municipalité de Varennes, n° 315057, 10 janvier 2001

*Il existe 3 voies publiques qui donnent accès à la carrière et la communauté a décidé d'interdire les camions sur l'une et l'autre n'est peut-être pas carrossable, mais elles existent et on pourrait changer leurs vocations si on voulait au lieu de construire un autre chemin.*

*Malgré le fait que la Commission doit d'abord analyser les demandes en fonction de sa mission de protéger le territoire et le développement des activités agricoles, elle a quand même soupesé les autres éléments au dossier de façon à s'assurer de ne pas interdire un projet à l'encontre des besoins et souhaits de toute une communauté.*

*Selon les informations, la Ville de Varennes n'aurait pas analysé toutes les alternatives pour atténuer le problème de camionnage sur le chemin de la Butte-aux-Renards. Entre autres, un repavage et une signalisation adéquate pourraient améliorer de beaucoup la situation et à moindres coûts. On a d'ailleurs fait des réfections majeures à ce chemin pour favoriser le camionnage. Si ces travaux ne sont pas terminés et que les expropriations sont faites, il y aurait peut-être lieu de finaliser cet élargissement plutôt que de faire un autre chemin.*

*Il est aussi apparu évident à la Commission que peu importe le tracé choisi, il occasionnerait des coûts additionnels pour le transport de la pierre, donc pas très avantageux économiquement pour Demix. Aussi, la construction des chemins projetés engendrera des coûts pour les citoyens du milieu en plus de déranger d'autres résidents malgré les suggestions d'un écran acoustique.*

*Enfin, suite à cette rencontre publique, la Commission réalise que la demande n'a pas vraiment l'aval du milieu. L'UPA et les producteurs du secteur s'y opposent; la compagnie concernée (Demix) n'y serait aucunement avantagée, des citoyens vivant en bordure du tracé s'opposent aussi alors que des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards appuient la demande, mais pour des raisons autres qu'agricoles.*

*D'ailleurs, compte tenu de la mésentente locale, il n'est pas évident que malgré une autorisation, les travaux en question seraient exécutés car une autorisation de la Commission n'est pas exécutoire, elle ne fait que permettre l'exécution d'un projet.*

[...]

[93] Il est à noter que cette décision a été confirmée par le Tribunal administratif du Québec (TAQ), le 29 novembre 2002, dans une décision rendue à son dossier STE-M-065202-0102.

- [94] En 2000, au dossier 314515<sup>4</sup>, la Commission autorise l'utilisation non agricole d'une superficie de 129 hectares pour poursuivre l'exploitation d'une carrière et d'une superficie de 7,5 hectares pour le chemin d'accès.
- [95] Les motifs évoqués par la Commission pour accorder cette autorisation sont les suivants :

[...]

*Les lots visés s'intègrent à une carrière dont une très grande partie de l'exploitation est terminée car il reste une superficie d'environ 1,35 hectare exploitable.*

*La compagnie demanderesse a débuté les travaux de remise en état et entend continuer de le faire pour les dix prochaines années par secteurs et aussi par phases.*

*Dans certains cas, les travaux de réaménagement effectués consistent aux transports de sol inerte, à l'épandage de copeaux de bois et au passage de la machinerie agricole afin de préparer un bon lit de semences ; par la suite on y plantera des arbres.*

*À d'autres endroits, il y a des secteurs humides où il y a de petits lacs et des terrains marécageux et la végétation typique des marais s'est déjà implantée, on y retrouve également un peu de faune. Ce secteur sera laissé sous forme de terrains marécageux.*

*Quant à la partie demandée pour le chemin d'accès au site d'exploitation, ce chemin est en opération depuis très longtemps, son utilisation n'apportera donc pas de nouvelles contraintes à l'agriculture environnante.*

*La Commission en vient à la conclusion qu'elle peut autoriser la demande car les superficies demandées sont les mêmes que celles déjà autorisées et que la majorité des travaux à effectuer sur le site visé consiste en la remise en état selon un cheminement suggéré par la demanderesse et qui semble très acceptable pour l'environnement agricole. Aussi l'homogénéité du milieu ne sera pas affectée car ce genre d'activité y existe depuis plus de 20 ans.*

[...]

\* \* \* \* \*

---

4 Demix Agrégats (div. Ciment St-Laurent), n° 314515, 7 juin 2000

- [96] Dès les débuts de la Loi, en 1980, au dossier 018418<sup>5</sup>, la Commission autorise l'utilisation non agricole d'une superficie de 1,35 hectare pour élargir un chemin, et cela pour les motifs suivants :

[...]

*Considérant qu'en raison de l'existence des poteaux appartenant à Hydro-Québec, la partie faisant l'objet de la présente demande est devenue difficilement récupérable pour des fins agricoles;*

*Considérant que la demande a aussi pour objet d'améliorer le drainage des terres voisines;*

[...]

## L'APPRÉCIATION DE LA DEMANDE

- [97] Tout d'abord, rappelons les motifs exposés au *Compte rendu de la demande et orientation préliminaire*, lesquels se lisent comme suit :

*Si les observations énoncées précédemment reflètent bien la situation, la Commission, après pondération de l'ensemble des critères, considère que cette demande devrait être **refusée**, afin de préserver la ressource et l'homogénéité du milieu et maintenir les conditions favorables à la pratique et au développement des activités agricoles.*

*Il s'agit d'un très beau milieu agricole, présentant un très bon potentiel et d'excellentes possibilités d'utilisation agricole, et que la Commission se doit de protéger au plus haut point. Quoique la superficie visée ne soit pas très grande, une autorisation à la présente demande entraînerait une perte de ressource sol de très grande qualité.*

*La demanderesse soumet qu'elle pourrait compenser en grande partie la perte de ressource par l'acquisition et la remise en agriculture de l'un des emplacements résidentiels situé à l'extrémité nord-ouest du chemin des Carrières. Il faut bien comprendre toutefois que cette acquisition n'est pas encore faite et qu'il risque de s'écouler beaucoup de temps avant que ce processus ne soit terminé. De plus, il semble que le territoire de la ville de Varennes est assujéti à l'article 50.3 du Règlement sur les exploitations agricoles qui limite l'augmentation des superficies en culture. Il y aura, encore là, un obstacle majeur à surmonter avant d'en arriver à une telle remise en agriculture.*

---

5 Ville de Varennes, n° 018418, 22 octobre 1980



*D'ici là, le dossier de l'échangeur Turcot risque d'être terminé depuis longtemps, réglant par le fait même la problématique rencontrée par les résidents du secteur, sinon en totalité, du moins pour une bonne partie. Ce projet d'une envergure rare est prévu pour se terminer à l'automne 2020, donc dans moins d'un an et demi.*

*L'injonction interlocutoire rendue le 21 juin 2018 par la Cour d'Appel vient cependant limiter, entre temps, les inconvénients pour les résidents de manière temporaire. La Commission n'est pas tenue, pour sa part, de prendre en compte dans ses décisions les motifs personnels des demandeurs et autres intervenants si ceux-ci sont sans lien avec l'agriculture. Ce principe vient d'ailleurs d'être confirmé de nouveau par un jugement récent de la Cour du Québec<sup>2</sup>.*

*Par ailleurs, la Commission constate également qu'il s'agit de la deuxième demande visant à aménager une voie de contournement pour le camionnage engendré par l'exploitation des carrières dans le secteur. Comme on l'a vu précédemment, la première, au dossier 315057, avait été refusée par la Commission, refus d'ailleurs confirmé par le TAQ par la suite. La voie de contournement projetée à ce dossier était sensiblement la même que celle au présent dossier, du moins à partir de l'extrémité nord-ouest du chemin des Carrières jusqu'au chemin de la Pointe-aux-Pruches. Or, à la lecture de cette décision, l'on peut constater que la plupart des motifs de refus alors invoqués sont toujours applicables au présent dossier.*

*Aussi, comme l'UPA, la Commission se questionne sur la nécessité d'appliquer une solution permanente pour une problématique temporaire, ainsi que sur le fait qu'une nouvelle voie demeurerait au-delà de la période d'exploitation de la carrière. Par contre, la Commission n'est pas d'accord avec l'implantation d'une voie de contournement temporaire pour la durée des travaux de l'échangeur Turcot avec conditions de remise en état à la fin de ceux-ci. Il reste trop peu de temps à ce chantier pour qu'il vaille la peine de faire tous ces chambardements en zone agricole, sans compter qu'une fois cette voie implantée il y a de forts risques qu'on ne veuille plus la démanteler. Et l'on sait également que les remises en état d'agriculture de certains sites prennent beaucoup de temps parfois avant de redevenir aussi productifs qu'avant. Les impacts sur les activités agricoles seraient donc très importants.*

*Qui plus est, le nouveau chemin projeté, dans le prolongement du chemin des Carrières, viendrait scinder en deux la propriété agricole concernée ce qui aurait un effet négatif sur les possibilités d'utilisation agricole des parcelles créées en raison de leur faible superficie respective. Le prolongement de ce chemin aurait également un impact important sur l'homogénéité de la communauté agricole en créant un nouveau tronçon de route permanent alors que d'autres alternatives existent. C'est le cas, par exemple, de l'injonction précitée de la Cour d'Appel, ou encore d'autres chemins existant déjà à proximité.*

*Enfin, une autorisation à la présente demande pourrait générer un effet d'entraînement important pour d'autres demandes similaires partout en zone agricole. En effet, une autorisation à la présente demande reviendrait à dire que la Commission devrait, dans l'avenir, accorder de semblables autorisations partout où des problématiques similaires pourraient se présenter. La Commission ne croit pas qu'il s'agisse là de la bonne solution.*

---

2 CQ, No. 700-80-010049-176, 10 avril 2019

- [98] La Commission a écouté attentivement toutes les représentations faites lors de la rencontre et elle a lu l'ensemble des observations écrites soumises, dont celles fournies après la rencontre. Elle comprend que la Ville de Varennes maintient sa demande initiale, soit le tracé 1, d'une superficie de 1,4 hectare.
- [99] La Commission, tout comme les intervenants au dossier, reconnaît la problématique reliée au transport issu des carrières exploitées au sud du chemin des Carrières. À cet égard, le jugement rendu par la Cour Supérieure, le 30 mai 2022, est éclairant et la Commission reconnaît l'importance de l'aménagement d'une voie de contournement.
- [100] Cela étant, la Commission doit analyser cette demande sur la base des critères applicables de la Loi. Elle doit également mettre en perspective l'objet même de la Loi indiqué à l'article 1.1 de cette Loi :

*1.1 Le régime de protection du territoire agricole institué par la présente loi a pour objet d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture, selon une diversité de modèles nécessitant notamment des superficies variées, 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.*

- [101] Après mûre réflexion, la Commission estime que l'aménagement d'un nouveau tronçon pour le tracé 1 génère des impacts néfastes pour la pratique des activités agricoles et le développement de l'agriculture, lesquels sont bien au-delà de la seule perte de la ressource sol. Rappelons que ce tracé exige l'aménagement d'une nouvelle route, correspondant au tronçon 1A, et des travaux de réaménagement et d'asphaltage correspondant au tronçon 1B.
- [102] La Commission réitère que le site visé recèle un très bon potentiel agricole et que les possibilités d'utilisation agricole du lot 6 224 043[(NOTE: Anciennement connu comme étant : 233-P, 325-P, 326-P)] sont excellentes. Outre la présence des deux carrières, la communauté agricole à l'étude est d'une homogénéité remarquable, de sorte qu'il y a lieu de préserver les conditions favorables à la pratique et au développement de l'agriculture.

- [103] Cela étant, la Commission comprend l'opposition des résidents du chemin de la Butte-aux-Renards, pour le tracé 1, de même que celle des résidents du chemin des Coulées et du chemin de la Baronnie, pour le tracé 3. Elle a pris acte de la non-acceptabilité sociale et de l'importance de la quiétude du secteur, tant pour le tracé 1 que pour le tracé 3. Or, les considérations exposées sont majoritairement d'ordre personnel et familial, sans lien avec la protection du territoire et des activités agricoles. Aussi, la Commission a bien saisi l'importance pour les producteurs agricoles, qui empruntent le chemin de la Baronnie et le chemin des Coulées pour se rendre à leurs terres, de conserver cet accès avec le moins de circulation possible. Cependant, ces deux chemins ne sont pas des chemins de ferme, mais bien des chemins publics destinés d'abord à la circulation routière.
- [104] La Commission a pris acte des considérations économiques pour les deux entreprises et la Ville de Varennes, notamment l'écart des coûts entre les tracés 1 et 3. Or, la Commission n'a pas sous-évalué les conséquences économiques d'un refus en regard du tracé 1. Elle a pondéré l'analyse des critères applicables de l'article 62 de la Loi et exercé sa discrétion dans le cadre de la finalité de la Loi, en exposant les motifs qu'elle croit essentiels et pertinents et sur lesquels elle se fonde pour motiver sa décision. Quoique non négligeables à la présente, les coûts moins élevés pour le tracé 1 ne peuvent faire contrepoids suffisant aux éléments négatifs soulevés plus haut et constituer un motif déterminant en faveur d'une autorisation. Rappelons qu'il s'agit d'implanter une solution à long terme pour assurer la pérennité de deux entreprises, le tout en limitant les impacts sur l'agriculture.
- [105] De façon subsidiaire et sans incidence sur l'appréciation faite des impacts appréhendés de cette demande pour l'aménagement de la voie de contournement correspondant au tracé 1, la Commission fait part de sa vision relative au tracé 3. Celui-ci figure au document soumis au soutien de cette demande et il a été largement discuté lors de la rencontre. Il importe de préciser que la Commission ne peut présumer de l'appréciation qui pourrait être faite advenant une demande d'autorisation pour le tracé 3.
- [106] Cela étant, le tracé 3 demeure une alternative raisonnée et durable, puisque le chemin de la Baronnie est déjà existant et que l'élargissement de ce tracé est possible. D'ailleurs, cette mise aux normes pourrait bien ne pas requérir d'autorisation de la Commission, et ce, dans le respect l'article 6 (1) du *Règlement d'application de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*<sup>6</sup> et de l'article 2 et suivants du *Règlement sur l'autorisation d'aliénation ou d'utilisation d'un lot sans l'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole*<sup>7</sup>. La Commission comprend que le tracé 3 engendre certains inconvénients et que l'évaluation des coûts est plus élevée que le tracé 1, mais il peut être le tracé qui génère le moins d'impacts sur la protection du territoire et des activités agricoles. Même s'il requiert l'aménagement d'un nouveau petit tronçon, celui-ci peut être aménagé le long du boisé sur la propriété de CRH, tout en préservant l'érablière et les terres cultivées.

---

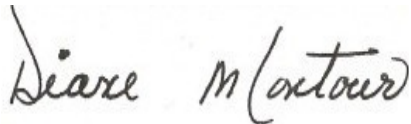
6 RLRQ, c. P-41.1, r. 1

7 RLRQ, c. P-41.1, r. 1.1

[107] Eu égard à l'ensemble des considérations ci-dessus mentionnées, la Commission refuse de faire droit à cette demande, et ce, afin de protéger au maximum les possibilités d'utilisation du lot à des fins d'agriculture, de sauvegarder la ressource sol d'excellente qualité pour la pratique des activités agricoles et de conforter l'homogénéité de la communauté et de l'exploitation agricoles.

**PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION**

**REFUSE** de faire droit à la présente demande.

A handwritten signature in black ink that reads "Diane Montour". The signature is written in a cursive style with a large initial 'D' and 'M'.

Diane Montour, commissaire<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Lors de la rencontre, il a été convenu par les commissaires de suspendre le dossier jusqu'au 10 juin 2022. Monsieur Raymond Lesage, commissaire, a assisté à cette rencontre. Cependant, comme son mandat s'est terminé le 27 mai 2022, celui-ci n'a pas participé à la rédaction de la Décision.