

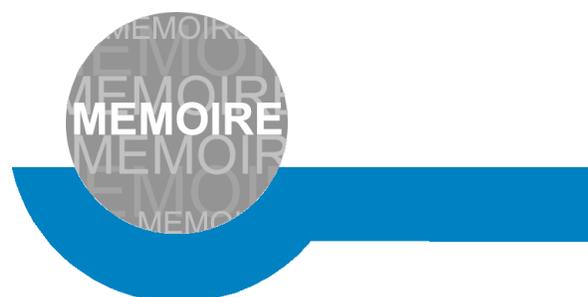
**OPPOSITION FORMELLE À L'IMPLANTATION D'UN AÉROPORT
EN ZONE AGRICOLE À MASCOUCHE ET TERREBONNE**

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR
L'UPA L'ASSOMPTION-LES MOULINS**

À LA CORPORATION DE L'AÉROPORT DE MASCOUCHE

DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION CONVENUE SELON
L'ARRÊTÉ MINISTÉRIEL INTERDISANT L'AMÉNAGEMENT
D'UN AÉRODROME DANS LES VILLES DE MASCOUCHE ET DE TERREBONNE

Le 27 avril 2016



UPA L'Assomption-Les Moulins
110, rue Beaudry Nord
Joliette (Québec) J6E 6A5
450 753-7486
lanaudiere.upa.qc.ca

PRÉSENTATION

Le syndicat local de l'UPA L'Assomption–Les Moulins réunit les 353 producteurs et productrices agricoles des MRC L'Assomption et Les Moulins, lesquelles font partie de la Communauté métropolitaine montréalaise (CMM). Le territoire de ce syndicat présente une activité agricole dynamique. Ses producteurs agricoles entretiennent, de manière durable, une réelle vitalité économique. Selon les plus récentes données de Statistique Canada (recensement 2011), les entreprises agricoles du secteur L'Assomption-Les Moulins, génèrent une activité économique avec des investissements d'opération, année après année, de près de 50 M\$.

CONTEXTE

L'aéroport de Mascouche, à son endroit actuel, fermera ses portes en novembre 2016 pour que la ville y aménage un parc industriel. On se souvient que l'année 2014 avait été très fort occupée pour le milieu, après l'annonce de la ville projetant la relocalisation de son aéroport sur des terres agricoles. La levée de boucliers, notamment par la grande manifestation avec le comité citoyen du 23 août 2014, a été si intense qu'elle aura, sans doute, eu raison du projet.

Le 4 mars dernier, le ministre des Transports, Marc Garneau, prenait l'arrêté interdisant l'aménagement d'un aérodrome dans les villes de Mascouche et de Terrebonne, estimant qu'un tel aménagement n'était pas dans l'intérêt public. Toutefois, l'arrêté ministériel ouvrait la porte à une consultation publique pour confirmer, ou non, cette décision.

1. INTRODUCTION

N'étant pas inclus dans les parties invitées par défaut dans le processus prévu de consultation, le syndicat local de l'UPA L'Assomption y participe en tant que citoyen. Un citoyen représentant toutefois les 353 producteurs et productrices agricoles des MRC L'Assomption et Les Moulins.

Le syndicat tient à remercier les parties intéressées de lui permettre de faire entendre le point de vue de ses membres sur ce projet d'aéroport en zone agricole. En effet, les producteurs agricoles et forestiers sont particulièrement préoccupés par la question.

Le projet proposé, une nouvelle intrusion en pleine zone agricole, doit être bloqué. Notre **opposition formelle au projet** sera expliquée dans le présent mémoire, lequel démontrera les impacts négatifs du projet sur le territoire et les activités agricoles, de même que son incohérence avec les règles établies - et reconnues par le milieu - en matière de développement durable. Enfin, nous suggérerons certaines recommandations pour éviter que d'autres projets de ce genre ne viennent « atterrir », ne tenant pas en compte le milieu et les réglementations existantes.

2. LE PROJET ET SES CONSÉQUENCES SUR LA ZONE AGRICOLE

Selon les plans fournis par le demandeur, le site retenu serait entièrement en zone agricole et accaparerait une superficie approximative de 18 hectares. Comme le site projeté se trouve également entouré, entièrement, de zone agricole, on peut craindre inévitablement des impacts négatifs sur le territoire et les activités agricoles.

À l'aide de la carte présentée en annexe, on peut constater que l'emplacement prévu empiète majoritairement sur des superficies boisées et des marécages. Le site visé par le projet comprend également 1 hectare de sol cultivé. Ce sol est de classe 3 selon l'indice ARDA de l'Inventaire des terres du Canada, indiquant un bon potentiel agricole.

En plus de la perte de sol cultivable, qui ne pourra jamais être récupérée, ce projet occasionnerait, chez les entreprises agricoles avoisinantes, des perturbations du milieu liées à la nouvelle configuration des parcelles cultivées. À titre d'exemple, l'aménagement des drains et des fossés devra nécessairement être revu afin que l'écoulement des eaux se fasse de manière appropriée.

De plus, les risques environnementaux, notamment ceux liés à la qualité de l'eau, pourraient être augmentés. Il est aussi bien connu qu'un aéroport amène des nuisances et augmente également de beaucoup les risques liés à la sécurité des propriétaires avoisinants.

Notons que l'estimation de l'empiètement en zone agricole que présente la carte n'inclut pas les chemins d'accès et autres aménagements accessoires qui s'ajouteraient, inévitablement, si cette intrusion était autorisée.

Rappelons aussi que ce secteur est déjà sous forte pression démographique, laquelle s'exerce la plupart du temps au détriment de la zone agricole (*voir annexe - L'étalement urbain progresse sans cesse, La Presse, 26 mars 2016*).

3. UN PROJET INCOHÉRENT AVEC LES RÈGLES ÉTABLIES

Le sol, les arbres et l'eau sont des ressources limitées. C'est un patrimoine que nous léguons aux générations futures. À travers de nombreuses instances provinciales, régionales et locales, la société québécoise établit les grands principes afin, qu'ensemble, nous puissions utiliser au mieux ce bien collectif, dans un esprit de développement durable.

Plusieurs réglementations provinciales, comme la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA), ou municipales, comme les règlements d'urbanisme, découlent de ces grands principes.

Soulignons d'abord un règlement du Ministère de l'Environnement du gouvernement du Québec, le Règlement sur les exploitations agricoles (REA), lequel interdit, dans plusieurs municipalités Lanaudoises, de défricher des terres pour augmenter les superficies en culture. Or, que ce soit pour assurer la viabilité de l'entreprise ou encore pour y intégrer la relève, les producteurs agricoles souhaiteraient souvent passer outre cette limitation, liée à l'utilisation des terres dont ils sont les propriétaires.

Alors que dans ces mêmes municipalités, des superficies sont actuellement défrichées en zone non agricole pour des usages résidentiels ou industriels, on peut très bien comprendre pourquoi un producteur agricole, en zone agricole, souhaiterait procéder contrairement à ce règlement. Mais, il s'y conforme. Parce que la société a dicté la voie à suivre pour le bien commun.

Nous croyons que ce principe du bien commun, appliqué aux agriculteurs, devrait l'être également pour les autres citoyens.

La zone agricole a aussi besoin qu'on assure sa biodiversité. Le site visé par le projet comprend des boisés, où se trouvent en majeure partie des complexes de milieux humides à forte valeur écologique.

Notons que les producteurs agricoles, en partenariat avec les gouvernements, investissent dans la plantation d'arbres (haies brise-vent, bandes riveraines, aménagements fauniques, etc.) dans le but d'accroître la biodiversité sur leurs terres selon les principes d'agriculture durable pour la protection des sols à long terme. Couper des arbres en zone agricole pour un aéroport n'est-il pas contradictoire à ce principe et aux investissements publics ?

Par ailleurs, ces boisés constituent aussi des corridors forestiers essentiels à l'intégrité de la Ceinture verte du Grand Montréal, un principe mis de l'avant par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), et endossé par les municipalités environnantes. Comme le projet présenté y est contraire, on peut donc comprendre que la CMM s'oppose au projet. Ce projet de relocalisation est « non conforme au critère 3.1.3 du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) visant la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains » indique-t-elle dans sa résolution du 11 février 2016.

Au lieu de couper dans la zone agricole comme le projet d'aéroport propose, au contraire « *Le principal objectif du PMAD en matière d'agriculture consiste en une augmentation de 6% des terres cultivées à l'échelle métropolitaine d'ici 2031* » (CMM, 2016).

Enfin, soulignons que le schéma d'aménagement de la MRC Les Moulins ne comporte également aucune disposition en vue d'un tel projet sur le territoire de Terrebonne et Mascouche.

4. RECOMMANDATIONS

L'intrusion en zone agricole proposée reproduit, manifestement, les mêmes incohérences de la première proposition de relocalisation qui avait soulevé l'opposition du milieu en 2014.

Dans cette bataille, tous les paliers de l'Union des producteurs agricoles (UPA) avaient alors été mis à contribution. Aussi, on revendique toujours des modifications à la législation fédérale qui soustrait ce genre de projet aux instances provinciales, comme la CPTAQ. Selon nous, au Québec, en zone agricole, tous devraient se conformer à la LPTTAA, le cadre justement conçu pour statuer sur l'utilisation de notre patrimoine agricole.

Nous regrettons d'ailleurs que l'arrêté ministériel, dans lequel s'inscrit la présente consultation, n'ait pas considéré d'inviter par défaut l'UPA à y contribuer. Pourtant, puisqu'il est situé en zone agricole, nul besoin de rappeler que le projet concerne évidemment l'agriculture.

Tout comme la CMM, nous invitons respectueusement le ministre des Transports à tenir compte des outils d'aménagement adoptés par les villes, la Municipalité régionale de comté et la Communauté métropolitaine de Montréal lors de l'émission des autorisations nécessaires au projet.

Finalement, tout comme la CMM, nous demandons aussi à la Ville de Mascouche d'assurer l'application de sa réglementation municipale visant la protection des aires boisées comprises dans un bois et corridor forestiers métropolitains identifiés également au schéma de la MRC et au plan métropolitain.

5. CONCLUSION

Le projet de relocalisation présenté est selon nous définitivement inacceptable. Comme indiqué à l'arrêté ministériel, il n'est pas d'utilité publique. Tout comme les municipalités environnantes pourront également le détailler, nous avons démontré aussi qu'il ne tient pas en compte le milieu et les réglementations existantes.

Proposant de faire une coupe à blanc dans un secteur écologiquement sensible (boisés, cours d'eau, milieux humides, marécages), le projet empièterait sur des superficies cultivables et occasionnerait plusieurs impacts négatifs aux entreprises agricoles avoisinantes.

Nous prenons cette occasion pour, très respectueusement, rappeler au ministre que nous revendiquons toujours des modifications à la législation fédérale qui soustrait ce genre de projet aux instances provinciales, comme la CPTAQ. Non sans rappeler la tragédie inutile de l'aéroport de Mirabel, si on met ce projet de l'avant, on viendra alors saccager un territoire déjà zoné justement pour y préserver sa vocation agricole.

Cette nouvelle intrusion en pleine zone agricole serait incohérente avec les règles établies et reconnues par le milieu en matière de développement durable. Pour que la protection des terres agricoles, l'environnement et la qualité de vie priment hauts et forts comme intérêts collectifs, ce projet doit donc être bloqué.

L'UPA L'Assomption-Les Moulins remercie les municipalités de Terrebonne, Mascouche, Charlemagne et Repentigny, de même que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour leur appui dans ce dossier.

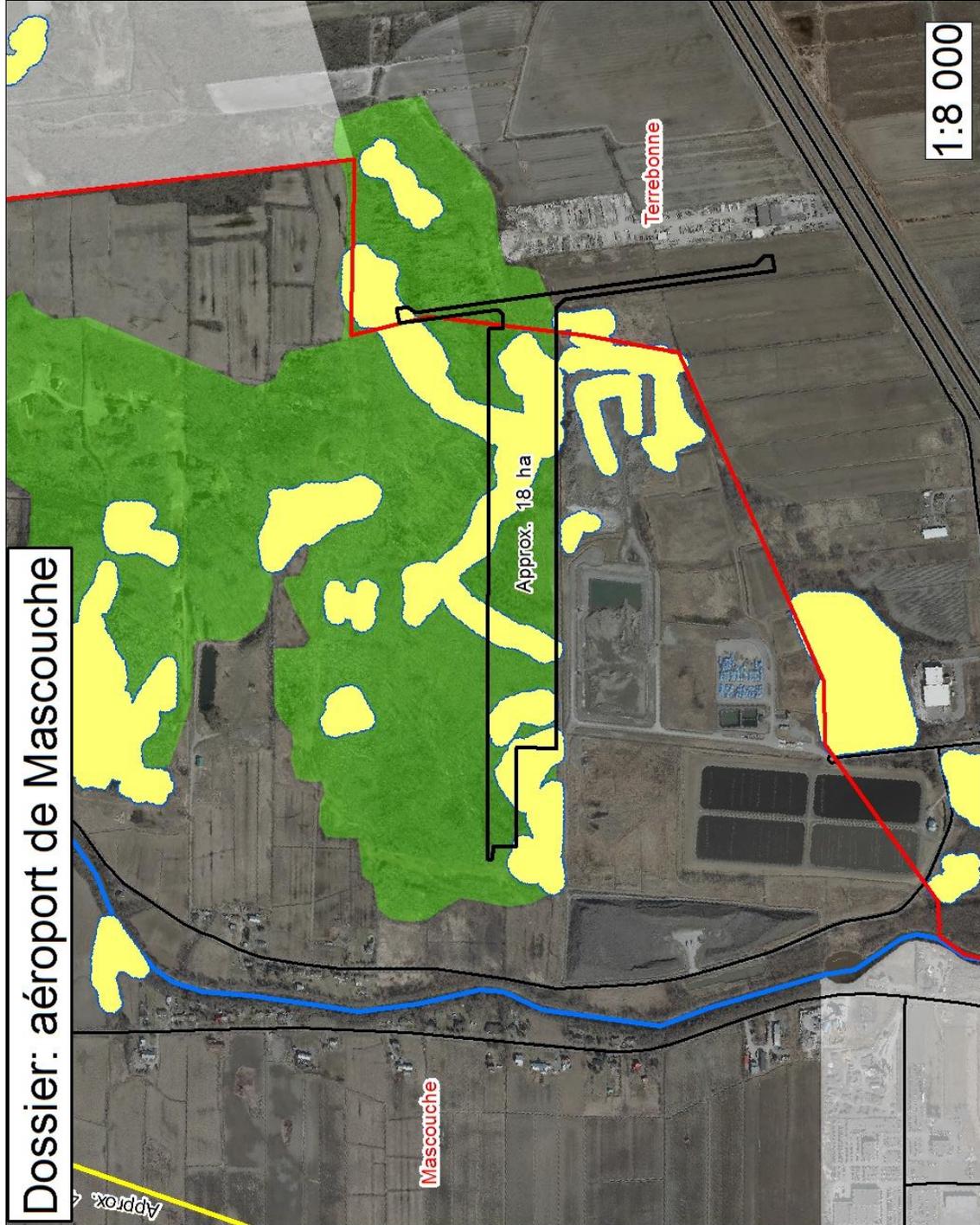
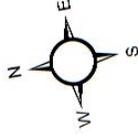
Référence consultée

Communauté métropolitaine de Montréal (2016), Plan d'action métropolitain de mise en valeur du territoire et des activités agricoles 2016-2020,
Lien URL : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20160225_PAMAA_2016-2020.pdf

Empiètement sur la zone agricole



Le contour de l'aéroport a été estimé à partir de document trouvé sur internet. Ce contour n'a pas été approuvé par le demandeur



L'étalement urbain progresse sans cesse

LA PRESSE SAMEDI 26 MARS 2016

Le Québec fait piètre figure en comparaison du reste du Canada



PIERRE-ANDRÉ NORMANDIN

L'étalement urbain s'est poursuivi au Québec depuis le début des années 2000, tandis que les grandes villes du reste du pays sont parvenues à se densifier, révèle une récente étude de Statistique Canada.

Les données démontrent que l'avancée des citadins s'est principalement faite au détriment des terres agricoles, qui ont continué à disparaître en grand nombre.

Statistique Canada a évalué le développement des grandes villes du pays en mesurant la superficie des zones bâties, c'est-à-dire couvertes par des habitations, commerces ou routes. Il en ressort que les principaux centres urbains du Québec ont vu leur territoire bâti croître de 15 % de 2001 à 2011. Ceux-ci couvrent désormais plus de 2900 km². Cette progression est nettement plus forte que celle de 6 % observée dans le reste du Canada. En fait, les six principales régions urbaines du Québec ont même connu une croissance plus forte que la région de Calgary (10 %), qui a pourtant connu un boom économique sans précédent grâce à l'exploitation des sables bitumineux.

Baisse de la densité au Québec

Le territoire bâti des villes québécoises ayant connu une croissance nettement plus rapide que leur population, les principaux centres urbains du Québec ont ainsi tous vu leur densité diminuer de 5 %. C'est exactement le phénomène inverse dans le reste du Canada, où la densité des villes a au contraire augmenté de 7 % en moyenne. À noter, la région de Montréal a d'ailleurs perdu en 2011 le titre de région la plus densément peuplée du pays (3356 habitants par kilomètre carré) au profit de Toronto (3368 personnes par kilomètre carré).

Le développement urbain s'est principalement fait au détriment des terres agricoles, note Statistique Canada. Près de 6000 km² de terres arables ont été perdues au Canada depuis 1971. « L'expansion urbaine a entraîné la perte de terres agricoles de premier choix », notent les auteurs de l'étude. Or ces pertes sont souvent irremplaçables. « Ces changements sont habituellement permanents : une fois que les terres agricoles ou naturelles sont utilisées à des fins urbaines, il est peu probable qu'elles reviennent à un état naturel. » Juste au Québec, c'est 920 km² de terres arables qui ont disparu, soit l'équivalent de deux fois la superficie de l'île de Montréal. L'avancée des villes a également fait perdre 1200 km² de terres naturelles à la province, comme des forêts ou des terres humides.

Un « bar ouvert »

Sur papier, le Québec a le régime le plus rigide au Canada pour la protection des terres agricoles, mais les données de Statistique Canada démontrent qu'elles ne parviennent tout de même pas à freiner leur disparition devant l'avancée des villes, se désole Christian Savard, du groupe Vivre en ville. « Ça démontre que, malgré notre régime de protection des terres agricoles et le fait que les municipalités se plaignent que c'est difficile de se développer, on dirait que ça a été un bar ouvert. »

« Ces chiffres sur l'étalement démontrent l'échec ou les effets pas très rapides des fusions, se désole Christian Savard, de Vivre en ville. Au-delà des économies d'échelle promises, les fusions, c'était aussi

« Ça démontre que, malgré notre régime de protection des terres agricoles et le fait que les municipalités se plaignent que c'est difficile de se développer, on dirait que ça a été un bar ouvert. »

— Christian Savard, de Vivre en ville

le contrôle de l'étalement par le fait que les villes devaient être moins en compétition pour les projets immobiliers. » L'organisation qui prône la densification des villes espère que le plan dont s'est dotée la région de Montréal pour encadrer le développement portera ses fruits.

Le coût de l'étalement

Christian Savard souligne que l'étalement urbain coûte cher au Québec. Au lieu de rentabiliser les infrastructures existantes, l'étalement force la construction de nombreuses infrastructures (routes, systèmes de distribution d'eau, égouts) pour les citoyens s'établissant en périphérie. « La bataille qui se joue dans la région de Québec est un parfait exemple de ce que coûte l'étalement. La principale source d'eau de la ville, le lac Saint-Charles, est menacée par la construction et Québec veut la freiner, mais ça va coûter des millions sinon des dizaines de millions pour trouver des solutions », illustre Christian Savard.

PROGRESSION DU TERRITOIRE BÂTI *

> Gatineau	30%
> Sherbrooke	19%
> Québec	16%
> Saguenay	12%
> Trois-Rivières	12%
> Montréal	11%

DENSITÉ DE LA POPULATION AU KM² *

> Gatineau	-9%
> Saguenay	-9%
> Sherbrooke	-8%
> Trois-Rivières	-1%
> Québec	-5,5%
> Montréal	-0,2%

*De 2001 à 2011

Source: Statistique Canada

Transfert de l'aéroport de Mascouche: la CMM s'oppose aux terrains pressentis

Agence QMI

Publié le 12 février 2016 à 05:17 - Mis à jour le 12 février 2016 à 05:21



Photo gracieuseté

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a fait connaître son désaccord jeudi concernant le déménagement de l'aéroport de Mascouche sur les terrains qui sont actuellement envisagés par des promoteurs privés.

Le site se trouve à la limite du territoire des villes de Mascouche et de Terrebonne. Selon le journal «La Revue», ces terrains sont situés aux abords de l'autoroute 640 longeant le chemin des Quarante-Arpens, près de l'entreprise Saramac, dans le secteur de Lachenaie.

Dans une résolution acheminée aux ministres fédéraux des Transports et de l'Environnement, Marc Garneau et Catherine McKenna, la CMM soutient que ce choix de terrain est «non conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement visant la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains».

La CMM invite donc le ministre des Transports à tenir compte de ce fait lorsqu'il aura à autoriser les permis nécessaires pour permettre le transfert de l'aéroport.

Le maire de Mascouche, Guillaume Tremblay, a déclaré que sa municipalité endossait le «principe de la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains mis de l'avant par la CMM».

La Ville de Terrebonne a adopté en janvier une résolution exprimant son opposition à ce projet.

La fermeture des installations actuelles de l'aéroport est prévue pour novembre prochain.

TERREBONNE, MASCOUCHE ET LA CMM S'OPPOSENT AU PROJET D'AÉRODROME

Gilles Bordonado
gbordonado@larevue.qc.ca
Mardi 16 février 2016



En octobre, La Revue annonçait en primeur et à la surprise générale que des avions atterrissaient sur des terres voisines de l'entreprise Saramac aux abords de l'autoroute 640, dans le secteur Lachenaie. Or, ce qui ne semblait être qu'un coup d'éclat prend la forme d'un réel projet d'aérodrome, et les villes de Terrebonne et de Mascouche, maintenant appuyées par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), s'y opposent farouchement.

Des promoteurs privés, propriétaires du site, étudient ce projet localisé à quelques centaines de mètres de l'actuel aéroport de Mascouche. Cette initiative semble intéresser les pilotes de la Corporation de l'aéroport de Mascouche, qui devront abandonner les présentes installations au cours de l'année 2016. Sous toutes réserves de confirmation, il semble même que la Corporation ou le promoteur, la famille Laurier, ait embauché l'avocat qui a œuvré dans le dossier de la construction de l'aérodrome privé de Neuville près de Québec pour les appuyer dans ce dossier.

On se rappellera que selon des images partagées sur YouTube par André Lafrance, ancien résident de la région et membre de la famille, cinq avions avaient testé des atterrissages le samedi 24 octobre dernier. Cette piste nord-sud espérée par les promoteurs du projet est située dans le futur parc industriel autoroutier du chemin des Quarante-Arpens.

Forte opposition municipale

De son côté, non consultée sur le projet, la Ville de Terrebonne a adopté en janvier une résolution excluant totalement l'aménagement d'un aérodrome sur son territoire : «Ce n'est pas du tout dans notre planification. Ce n'est pas prévu ni dans notre Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), ni dans notre schéma d'aménagement révisé de la MRC Les Moulins, ni dans notre plan d'urbanisme que nous sommes en train de réviser», avait poursuivi le maire Jean-Marc Robitaille, agacé par la situation.

Un site rejeté

Silence radio

Le projet d'aérodrome de Mascouche-Terrebonne présenté par la Corporation de l'aéroport de Mascouche et soutenu par Transport Canada promet des confrontations majeures avec les villes de Terrebonne et de Mascouche, qui n'ont été aucunement consultées sur le projet.

Comme vous l'apprend La Revue cette semaine, la Corporation a choisi de développer un projet d'aérodrome à deux pistes, initiative qui chevauche les territoires de Terrebonne et de Mascouche.

La première piste nord-sud est située sur le côté nord de l'autoroute 640, à l'est de la montée Dumais. Elle voisine l'usine Saramac. La seconde piste est une piste est-ouest qui exigera de déboiser une partie de forêt. Cette piste borde le site d'Écolosol, une firme spécialisée dans le traitement de sols fortement contaminés. C'est là que se trouve l'ancien site des Vidangeurs de Montréal, un site d'enfouissement abandonné par ses anciens propriétaires et qui recèle des BPC et des hydrocarbures confinés dans des cellules de protection sous les bons soins du ministère de l'Environnement au cours des années 1990 et dans les années 2000.

Sur leur projet d'aérodrome, les gens de la Corporation ont d'ailleurs décidé d'en dire le moins possible, inspirés qu'ils le sont sûrement par ce qui s'est déroulé dans le cas de l'aéroport de Neuville, près de Québec. Ce projet très public, qui s'est concrétisé finalement, a été vigoureusement dénoncé par la municipalité et de nombreux citoyens. Dans notre cas, la Corporation a refusé de dire quoi que ce soit au journaliste de La Revue, nous référant à une adresse de courriel inscrite dans l'avis public présenté cette semaine dans notre publication. Évidemment, nous n'avons pas eu de réponse à nos questions. Même son de cloche du côté de Transport Canada, à qui une demande écrite a été formulée. L'organisme fédéral ne nous répondra pas avant 30 jours, semble-t-il.

J'aimerais vous dire que le projet est socialement acceptable, que l'orientation des pistes aura un minimum d'impact sur les citoyens, que les pilotes entendent proposer des horaires respectueux des citoyens, que leur projet aura un effet intéressant sur l'économie régionale, mais je ne peux, comme notre journal d'ailleurs, rien vous dire, car c'est le silence radio total. Visiblement, on mise sur la discrétion pour faire passer ce projet, ce qui n'a rien de rassurant, à mon avis.

Domage, car ce silence laisse place à toutes les spéculations, ce qui apportera sans nul doute une certaine opposition.

Mais c'est là le choix de la Corporation, de ses promoteurs et de leurs conseillers. On verra bien ce que la période de «consultation facultative» apportera.

Le maire de Mascouche, Guillaume Tremblay, a fait savoir par communiqué qu'il s'oppose au déboisement des bois et corridors forestiers métropolitains reliés au projet de déménagement de l'aéroport de Mascouche proposé par la Corporation. Un site ayant frontière avec la municipalité voisine, soit Terrebonne, et qui enfreint deux aspects importants d'un point de vue règlementaire et légal.

En effet, en vertu du Règlement de contrôle intérimaire de la MRC Les Moulins à l'égard des bois et corridors forestiers identifiés au PMAD de la CMM, le RCI-140R2, il est interdit de procéder à de l'abattage d'arbres dans ces axes et secteurs verts.

Le propriétaire actuel des terrains projetés pour la relocalisation a reçu récemment des avis d'infraction à la suite de coupes d'arbres effectuées dans le cadre de l'analyse du site par la Corporation de l'aéroport de Mascouche.

La Ville de Mascouche rappelle également que le site projeté pour la relocalisation avait automatiquement été rejeté de l'analyse des 14 emplacements évalués en septembre 2015, puisqu'il nécessitait qu'on coupe des arbres dans les bois et corridors forestiers métropolitains.

De plus, le maire Tremblay rappelle que le site projeté ne respecte pas l'entente convenue et signée entre la Ville et la Corporation en novembre 2014, laquelle stipule que les circuits de vols ne pourront s'effectuer au-dessus des quartiers résidentiels. Une étude a d'ailleurs été effectuée par la firme Explorer Solution en décembre 2015 pour corroborer ces faits.

Pas conforme avec le PMAD

Soulignons en terminant que lors de sa séance du 11 février, le comité exécutif de la CMM a résolu d'informer le ministre des Transports du Canada et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada de son opposition au projet de relocalisation de l'aéroport de Mascouche sur les terrains actuellement pressentis à la limite du territoire des villes de Mascouche et de Terrebonne.

«Ce projet n'est pas conforme aux dispositions du PMAD visant la protection des bois et des corridors forestiers métropolitains. Par conséquent, il ne reçoit pas l'aval des municipalités du grand Montréal», a souligné le maire de Montréal et président de la CMM, Denis Coderre.

Notons que la construction d'un aérodrome est de juridiction fédérale et que celle-ci semble avoir préséance sur toutes les législations provinciales et municipales.

Pas de réaction du côté de la Corporation

Joint par La Revue, Yvan Albert, de la Corporation de l'aéroport de Mascouche, n'a pas souhaité commenter ni les informations susmentionnées ni les réactions des villes de Terrebonne et de Mascouche de même que celle de la CMM. «Je n'ai pas de réaction à vous témoigner à ce moment-ci. Lorsque nous aurons une nouvelle, nous communiquerons avec vous, a-t-il promis. Actuellement, nous continuons le travail.»

Nouvelle proposition d'aérodrome sur les territoires de Terrebonne et Mascouche.

L'UPA L'ASSOMPTION- LES MOULINS S'Y OPPOSE À SON TOUR

Gilles Fontaine
presse@larevue.qc.ca
Publié le 5 avril 2016

Après, entre autres, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Terrebonne et de nombreux citoyens de Mascouche, c'est au tour de l'UPA L'Assomption-Les Moulins de se prononcer clairement contre la nouvelle proposition d'aérodrome sur les territoires de Terrebonne et Mascouche.



C'est au tour de l'UPA L'Assomption-Les Moulins de s'opposer au projet d'aéroport privé sur les territoires de Terrebonne et Mascouche, notamment sur un lot du chemin des Quarante-Arpents.

Après, entre autres, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Terrebonne et de nombreux citoyens de Mascouche, c'est au tour de l'UPA L'Assomption-Les Moulins de se prononcer clairement contre la nouvelle proposition d'aérodrome sur les territoires de Terrebonne et Mascouche.

«Si ce projet est mis de l'avant, on viendra alors saccager un territoire en zone agricole, des cours d'eau et des milieux humides, dont des marécages. L'aéroport forcera aussi la coupe d'une grande superficie de boisés, des corridors forestiers essentiels à l'intégrité de la Ceinture verte du grand Montréal», a affirmé dans un communiqué Stéphane Sansfaçon, président du syndicat local de l'Union des producteurs agricoles.

Le Syndicat déplore, de plus, le véritable non-sens d'un tel projet qui propose de faire une coupe à blanc dans un secteur aussi sensible. L'UPA L'Assomption-Les Moulins encourage donc tous les citoyens à signer la pétition contre ce projet mise en ligne par la Ville de Terrebonne.

Mathieu Lemay interroge la Corporation

Pour faire suite à l'avis public paru dans nos pages le 2 mars et à l'arrêté ministériel du 4 mars, le député de Masson, Mathieu Lemay, interroge la Corporation de l'aéroport de Mascouche et soulève de nombreuses préoccupations.

Dans une missive envoyée à la Corporation le 23 mars, le député Lemay dit vouloir faire le suivi avec les citoyens de sa circonscription. Au moment de mettre sous presse, Mathieu Lemay n'aurait reçu qu'un avis de réception.

Parmi les préoccupations relevées par le député se retrouvent les contraintes naturelles (milieux humides, réseau hydrographique, couvert forestier, etc.), les risques environnementaux, la sécurité publique (plan de mesure d'urgence), les nuisances et compensations, ainsi que le respect de la planification métropolitaine du schéma d'aménagement et de la réglementation municipale.

Jointe par téléphone, la Corporation de l'aéroport de Mascouche ne nous a accordé aucune entrevue.