

7 septembre 2005

## Commission d'enquête du BAPE concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe

### Mémoire de Développements urbains Candiac

---

Messieurs les commissaires,

Développements urbains Candiac désire tout d'abord vous remercier, et remercier le Bureau d'audiences publiques en environnement, pour l'occasion qui nous est faite de commenter le projet de parachèvement de l'autoroute A-30, entre l'autoroute A-15 et l'échangeur Jean-Leman.

Partenaire du développement de Candiac depuis 1957, Développements urbains Candiac est consciente de l'importance stratégique de ce projet pour notre métropole. Aussi, notre contribution à ces audiences se veut-elle foncièrement positive. **Si le projet nous apparaît fondé quant à ses grandes intentions, nous sommes cependant d'avis que d'importantes altérations doivent y être apportées pour en faire un véritable outil de développement pour notre ville et pour la région de Roussillon.**

Dans ce court mémoire, nous exposerons pourquoi nous en sommes arrivés à faire nôtre la proposition de tracé alternatif élaborée par la Ville de Candiac : le tracé Jean-Leman-Roussillon. Notre position se résume en fait comme suit :

- Nous avons d'abord pour conviction que la réalisation du projet selon l'un ou l'autre des tracés proposés par le MTQ hypothéquera lourdement l'avenir du développement de la ville de Candiac et de nos propres activités à court comme à long termes.
- Par ailleurs, contrairement au promoteur du projet, nous croyons que la dimension agricole ne doit pas être le seul facteur à affecter le choix d'un tracé et que, de toutes façons, le bilan des avantages et des inconvénients favorise le tracé Jean-Leman-Roussillon.

Avant d'entrer dans les détails, rappelons le rôle de notre entreprise dans la constitution du Candiac d'aujourd'hui et de demain, et le contexte dans lequel intervient le projet du ministère des Transports du Québec.

## Notre entreprise, son rôle dans le devenir de Candiac

Il est impossible de séparer l'histoire de Candiac de celle de Développement Urbains Candiac inc. puisque c'est notre entreprise, unissant un groupe d'investisseurs canadiens et français, qui demanda au gouvernement du Québec de constituer la ville de Candiac en 1957.

À l'origine, Développement urbains Candiac détenait environ 465 hectares de terrains à Candiac, ou 50 millions pi<sup>2</sup> si vous préférez. Presque cinq décennies de partenariat entre la Ville et notre entreprise ont permis d'ériger une bonne part de la ville que nous connaissons aujourd'hui : un bourg résidentiel de qualité à proximité immédiate du cœur de la métropole québécoise.

En 2005, ce partenariat fructueux demeure pleinement actif. Car notre entreprise détient toujours ici quelque 185 hectares de terrains (20 millions pi<sup>2</sup>), dont 130 hectares en zone agricole, 45 hectares voués au développement résidentiel et 10 hectares au développement industriel.

Au début des années 2000, la Ville de Candiac nous a incités à lancer « l'Île boisée sur le Golf », projet exclusif dans le très haut de gamme. Complété à 98 %, ce nouveau quartier résidentiel jouit d'un niveau de qualité et de notoriété tel qu'il vient encore rehausser l'image de marque de Candiac. Cette collaboration avec la Ville est également marquée par le développement conjoint du parc industriel Champlain dans le secteur de la route 132.

C'est donc dans la poursuite de ce partenariat de longue haleine avec la Ville de Candiac que s'inscrit le développement à venir sur le territoire que l'on nomme familièrement « le quadrant sud-est ». Comme vous le savez sûrement, **l'avenir de Candiac sera largement conditionné par ce que nous entreprenons maintenant dans cet important secteur.** Le développement prévu agence l'habitation, le commerce, l'industrie légère et une gare de train de banlieue. Selon les souhaits de la Ville, comme ceux des instances régionales, il s'agit du nouveau « pôle de développement économique régional », soit un lieu structurant du développement métropolitain, profitant de conditions uniques et multimodales d'accessibilité aux marchés américains et canadiens.

Pour soutenir la réalisation de cette vision, notre entreprise a déjà vendu une bonne part de ses terrains, notamment à des fins de développement commercial et industriel. La compagnie américaine Wonderworks pourra donc bientôt implanter à Candiac un vaste complexe de studios de cinéma qui viendra soutenir une industrie québécoise en pleine croissance.

Quant à nous, de Développements urbains Candiac, nous en sommes à mettre en œuvre en bordure du boulevard Jean-Leman un vaste projet résidentiel qui viendra encore enrichir le patrimoine immobilier de Candiac. Dès septembre de cette année, les infrastructures seront graduellement mise en place pour soutenir la construction de 600 unités d'habitation visant un marché intermédiaire sur 6 millions pi<sup>2</sup>. Nous prévoyons entreprendre la construction de la première phase du projet dès octobre 2005.

### **La verdure plutôt que camions et voitures...**

Essayons d'imaginer ensemble ce que représente dans ce contexte l'implantation d'un tronçon autoroutier.

On imagine fort bien que d'ici 2008, des citoyens du Grand Montréal et d'ailleurs soient attirés par l'opportunité de déménager avec leur famille au cœur d'un milieu neuf, desservi par un important pôle commercial et par une gare de train de banlieue. Le client type est séduit par la disponibilité, à Candiac même, d'une gamme de services urbains de qualité, et par une accessibilité directe à un milieu rural habité d'une activité agricole dynamique.

Mais comment imaginer maintenant qu'on choisisse avec autant d'enthousiasme ce même milieu, le sachant traversé par une autoroute à quatre voies isolant la vie résidentielle de son environnement vert, et destinée à accueillir jour et nuit le dense trafic lourd contournant la métropole?

En ce qui concerne les tracés du MTO, nous affirmons que le citoyen potentiel verra d'un mauvais œil la proximité d'un tel tronçon autoroutier. Chacun y verra à bon droit une source permanente de bruit et de poussières, voire de danger, et un gigantesque obstacle à la jouissance du milieu naturel et du paysage. Pour nous, le choix du tracé Jean-Leman-Roussillon constitue le tracé de moindre impact, celui qui permettra à Candiac, et qui nous permettra, de s'épanouir sans empêcher la métropole de se doter d'une voie de contournement digne de ce nom.

**En réalité, quel que soit le tracé retenu (à plus forte raison, bien sûr, le tracé préférentiel), il aura pour conséquences directes de retarder le développement résidentiel, de diminuer la valeur des propriétés mises en vente et, finalement, de priver les futurs citoyens d'un cadre de vie décent, auquel chacun devrait pouvoir aspirer.**

**Pour ces raisons, il importe que l'autoroute soit localisée à distance respectable des quartiers résidentiels. En fait, il s'agit de minimiser l'impact de la présence même de l'autoroute.**

Nous nous questionnons enfin sur les conditions d'accessibilité dont profitera le pôle de développement économique régional prévu dans le quadrant sud-est une fois complété le tronçon autoroutier. En effet, les tracés proposés par le MTQ ont pour effet de briser la continuité du rang Saint-André et de rabattre l'ensemble des circulations sur le seul boulevard Jean-Leman. Il est raisonnable de douter de la pertinence de telles décisions alors même que plusieurs mettent en doute la capacité de l'échangeur Jean-Leman d'accommoder de plus amples besoins. Les études déposées par le MTQ sont malheureusement muettes en regard de cet enjeu stratégique pour Candiac et pour l'ensemble des partenaires de la mise en valeur du quadrant sud-est.

La proposition de la Ville de Candiac, élaborée elle aussi par des ingénieurs spécialisés, prévoit quant à elle la préservation du rang Saint-André et l'aménagement d'un échangeur unissant directement cette voie locale au nouveau tronçon routier. Ce type d'échangeur, une solution adoptée partout aux Etats-Unis, nous semble nettement plus appropriée. Par rapport aux tracés du MTQ, la proposition de la Ville améliore de beaucoup les conditions d'accessibilité au pôle de développement et permet de préserver une relation directe et vitale entre l'espace résidentiel et le monde rural.

### **L'agriculture : un faux enjeu**

Après avoir lu la documentation disponible, assisté aux séances d'information et porté attention aux questionnements du public, nous continuons d'être intrigués quant aux motivations réelles du MTQ à configurer ainsi les tracés proposés.

Nous comprenons en fait que la variable agricole est au cœur de la décision du MTQ. On a voulu restreindre jusqu'au minimum possible la dimension de la surface en zone agricole permanente affectée par le projet. **Or, nous sommes bien placés pour savoir que le territoire qui n'est pas cultivé actuellement là où est susceptible de passer l'autoroute, ne le sera jamais.**

Développements urbains Candiac est propriétaire de l'ensemble du terrain en zone verte et à Candiac situé à l'est du boulevard Jean-Leman et au nord du rang Saint-André. Quel que soit le cas de figure, ces terrains en friche accueilleront environ la moitié du parcours de 3,4 kilomètres du tracé autoroutier en discussion.

Depuis qu'elle en est propriétaire, soit depuis 1957, notre firme n'envisage qu'une seule destinée pour ces terrains : leur mise en vente, vraisemblablement à des fins d'urbanisation, question d'en tirer un revenu convenable. À ce jour, Développements urbains Candiac n'a jamais loué ces terres à des fins d'agriculture ou autrement et n'envisage pas de le faire. Si ces terres ont été

cultivées sporadiquement et partiellement dans le passé, elles l'ont été en dehors de toute entente contractuelle.

Développements urbains Candiac mettra ces terres en vente aussitôt qu'elle pourra en tirer un revenu satisfaisant. Comme nous, d'autres promoteurs immobiliers constatent la pertinence d'y envisager une mise en valeur à des fins urbaines. Pour l'instant, la vocation agricole actuelle des terres en question en plafonne cependant la valeur.

D'autres parts, nos analyses démontrent que ces terres sont grevées de contraintes importantes qui empêchent leur mise en culture à moins d'un investissement majeur. Une telle situation n'autorise pas leur mise en location en dehors d'un bail de très long terme permettant à l'agriculteur d'amortir son investissement. Or, vous le comprenez, Développement urbains Candiac ne souhaite pas s'engager dans un bail à long terme afin de préserver sa capacité d'action en cas d'opportunité de vente.

**Étant donné que tout le terrain en cause au sud du rang Saint-André est déjà en culture, il faut en conclure qu'aucune nouvelle mise en culture n'est envisageable à court comme à long termes dans l'ensemble du territoire agricole susceptible d'accueillir le tronçon autoroutier.**

Sur le plan agricole, seule la portion de territoire située au sud de Saint-André devrait donc influencer la réflexion du promoteur quant à un choix de tracé. Or, à cet égard, nous sommes d'avis que le tracé Jean-Leman-Roussillon est supérieur pour la préservation des activités agricoles. En s'éloignant du périmètre d'urbanisation par rapport aux tracés du MTQ, le tracé Jean-Leman-Roussillon laisse des interstices plus importants qu'il vaudra la peine de mettre en culture malgré les détours imposés au cheminement de la machinerie. À cet égard, il faut d'ailleurs noter que le tracé Jean-Leman-Roussillon laisse intacte la continuité du rang Saint-André et facilite donc la circulation de la machinerie agricole.

### **En guise de conclusion...**

Pour toutes les raisons qui précèdent, Développement urbains Candiac recommande à votre commission d'adopter le tracé Jean-Leman-Roussillon. Nous associons à cette solution les avantages suivants :

- Un impact nettement moindre sur le développement résidentiel prévu en termes de bruit, de poussières, d'esthétisme et de relation avec la réalité rurale. Le tracé Jean-Leman-Roussillon représente en fait une opportunité

de constituer un milieu de nettement meilleure qualité pour les citoyens futurs de Candiac.

- L'opportunité de maintenir des conditions d'accessibilité adéquates au pôle de développement économique régional à être implanté au sein du quadrant sud-est.
- Un impact comparable que les tracés du MTQ sur la zone agricole puisque le tracé enclave une plus grande superficie arable mais offre une solution pour maintenir cet espace accessible et cultivable.

Ainsi, le centre de gravité des nouveaux développements stratégiques de Candiac se déplace désormais dans notre secteur et la décision du gouvernement sera lourde de conséquences. Pussions-nous unir nos forces et concrétiser ensemble un nouvel élan partagé au profit de notre région et de notre « Belle Province »!

Encore une fois, nous désirons vous remercier vivement pour nous avoir entendus. Nous demeurons, bien sûr, à votre entière disposition pour tout complément d'information ou pour tout autre type de collaboration.