



# FONDATION ROYAL-ROUSSILLON

pour la protection du patrimoine

**218** P  NP  **DM221**

Projet de parachèvement de l'autoroute 30  
entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman  
à Candiac et à Saint-Philippe

Montérégie

6211-06-075

## MÉMOIRE

**«PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE L'AUTOROUTE 15  
ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE CANDIAC  
ET DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-PHILIPPE PAR  
LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS»**

## MÉMOIRE

### «PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE CANDIAC ET DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-PHILIPPE PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS»

Notre organisme, la Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine, existe depuis 1990. Organisme sans but lucratif, la Fondation est reconnue comme oeuvre de bienfaisance auprès des gouvernements. Notre mandat est de promouvoir la protection et la mise en valeur du patrimoine culturel et naturel du territoire de la MRC de Roussillon et de sa périphérie immédiate.

Notre siège social étant situé à l'un des Vieux Presbytères de Saint-Constant (dont les travaux de construction remontent à 1790 et 1833), notre organisme se retrouve au coeur du village risquant d'être bordé par le projet actuel de l'autoroute 30. Vous trouverez ci-joint six reproductions au laser de photos couleur, sur feuilles 8½" X 11", dont l'église de Saint-Constant est le repère visuel.

Lors des audiences du BAPE en 2002 portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, ce tronçon de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe (dit «tronçon Jean-Leman»), n'existait pas. De plus, le rapport 164 du BAPE n'en soufflait pas un seul mot. Notre organisme se questionne sur la transparence du ministère des Transports du Québec au sujet de l'ensemble du projet de l'autoroute 30 affectant les territoires de Candiac, Saint-Philippe, de même que Delson et Saint-Constant.

Notre opposition au projet du «tronçon Jean-Leman» s'appuie sur les éléments suivants :

- un étang et un boisé, de même que sa faune et sa flore, seront détruits à jamais et par cette action un autre secteur de la MRC de Roussillon subira la destruction certaine de l'habitat potentielle d'au moins six espèces fauniques à statut particulier, malgré le fait qu'il ne reste que 6,7% du territoire de cette MRC en couvert boisé (*Higgins*, Le Reflet, mars 2005 et juin 2005);
- la possibilité d'empiéter sur un territoire à potentiel majeur de sites archéologiques amérindiens fréquentés par les Iroquoiens du Saint-Laurent ou encore d'une occupation autochtone plus ancienne (*Ethnoscop*, rapport préliminaire, MRC de Roussillon, 2005), dont la mise en valeur avec le milieu deviendra impossible par la construction de l'autoroute;
- et la nouvelle dynamique de l'étalement urbain qui détruira une fois de plus la zone agricole dite «permanente» semble évidente par les variantes proposées du projet lors de la première période des audiences publiques de la présente commission.

Analysée globalement, l'éventuelle construction du «tronçon Jean-Leman» s'articulera, dans la destruction des milieux de vie et du paysage humanisé, à son prolongement situé au sud de la zone urbaine de Saint-Constant. Ainsi, notre opposition au projet de ce dernier tronçon s'appuie sur les éléments suivants:

- les milieux humides, la plaine inondable et le boisé du secteur de la rivière de La Tortue, ainsi que le boisé du secteur de la montée de La Saline, secteurs localisés à Saint-Constant, seront voués à une destruction partielle, mais néanmoins certaine par le passage de l'autoroute 30;
- le schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon identifie le caractère ancien du village de Saint-Constant, de même que dans le cadre de la *Politique culturelle régionale* liée au programme *Villes et villages d'art et de patrimoine* où on mentionne l'existence de plusieurs bâtiments d'intérêt patrimonial répartis dans la ville de Saint-Constant, dont le secteur de l'église et des Vieux Presbytères (*Ethnoscop*, rapport préliminaire, MRC de Roussillon, 2005), qui verra son environnement se détériorer par la construction de l'autoroute 30 dans cette partie du territoire de Saint-Constant;
- dans la cohérence de l'appui de la Ville de Saint-Constant au programme *Rues Principales*, les autorités municipales encadrent par un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) le secteur de l'église et des Vieux Presbytères de même que le bâti de la rue Saint-Pierre, où on assistera à une diminution de la valeur des propriétés par la présence éventuelle du viaduc de l'autoroute 30, ayant près d'un kilomètre de long, à la périphérie du village de Saint-Constant;
- plusieurs relevés, inventaires et études (*Demeter, Bureau et Lahoud, Dufresne*, ministère des Affaires culturelles, 1974, 1978, 1982 / *Roche*, ministère des Transports, 1998 / *Patri-Arch*, Ville de Saint-Constant, 2001) décrivent l'ancienneté du patrimoine bâti (de la fin du XVIII<sup>e</sup> au milieu du XX<sup>e</sup> siècles) des rangs et identifient la valeur patrimoniale du village de Saint-Constant qui subira une détérioration de son environnement par la construction de l'autoroute 30;
- depuis une dizaine d'années les études et les travaux financés par des levées de fonds privés et des fonds publics, provenant entre autres du *ministère de la Culture et des Communications du Québec*, visant à mettre en valeur l'ensemble institutionnel de la paroisse de Saint-Constant (vieux et nouveaux cimetières, Vieux Presbytères de 1790 et de 1833, petite chapelle de 1860, caveaux de la famille Lanctôt de 1905 et de 1906, église et presbytère de 1927), les berges de la rivière Saint-Pierre et les rues du village de Saint-Constant subiront la perturbation de leur environnement par les impacts liés à la présence de l'autoroute 30;
- le projet de l'autoroute 30 à la périphérie du village de Saint-Constant provoquera des dommages permanents causés par cette agression environnementale (barrière visuelle, bruit, déplacements de la poussière) similaire à l'autoroute 15 / 132, construite il y a une quarantaine d'années face au Vieux La Prairie (*SOTAR*, Ville de La Prairie, 1992);

- le tracé sud de l'autoroute 30 mettra en péril la sécurité routière de ses éventuels usagers lors de la saison hivernale par le phénomène de la glace noire, de la poudrière et des vents de l'ouest et du sud si particuliers à Saint-Constant (*Leclaire, Gingras, Le Reflet*, février 1994, mars 1997 / *Roche*, ministère des Transports, 1998) qui reproduiront les mêmes effets que l'autoroute 15/132 face au Vieux La Prairie (*Leclaire, Labelle, Le Reflet*, janvier 1994, janvier 1997) ;
- et finalement, depuis la production du rapport du BAPE (rapport 164), édité en 2002, sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 (le tracé sud n'étant qu'une simple hypothèse présentée par un «trait de crayon» sur la carte) nous constatons depuis lors que des demandes s'élaborent (*Laberge, Le Reflet*, novembre 2003, octobre 2004, mars 2005, mai 2005 et septembre 2005) visant la construction d'entrées et de sorties de l'autoroute 30 en milieu agricole qui dégraderont le paysage par les éventuels affiches et bâtiments commerciaux, de plus, le réseau routier local n'aura pas la capacité d'absorber cette quantité supplémentaire de véhicules.

Ainsi, l'État remet en question l'intégrité de la zone agricole permanente du Québec en ne donnant pas l'exemple de la conservation de celle-ci par le choix actuel du tracé de cette autoroute. L'ensemble de l'actuel projet de l'autoroute 30 constituent une agression environnementale, une attaque envers le milieu de vie des résidents qui recherchaient la tranquillité selon les règles du jeu établies par l'État depuis plus de 25 ans.

Nous rejetons catégoriquement le projet du «tronçon Jean-Leman» et toutes ses variantes proposées, de même que son appendice soit le tracé au sud de la zone urbaine de Saint-Constant. L'ensemble de ce tracé provoquera des impacts majeurs qui perturberont l'environnement du paysage humanisé, caractérisé par le contact entre le milieu urbain et le milieu rural. L'État causera des dommages permanents sur les repères visuels et les mises en scène rurales et villageoises. Cet environnement sera déstructuré dans son organisation spatiale par la construction de viaducs et de leurs talus dans tous les rangs et à la périphérie du village de Saint-Constant. Or, depuis plusieurs années des efforts de protection et de mise en valeur de ce dernier secteur sont financés par divers programmes, entre autres, par des fonds publics !

Alors qu'il ne reste que 5 kilomètres à construire reliant l'actuel chantier de l'autoroute 30 qui se terminera à Delson au tronçon de l'autoroute 30 de Châteauguay à Sainte-Catherine, l'État détruira le paysage humanisé de plus de deux siècles et demie d'activités agricoles par l'éventuelle construction d'une autoroute de 12,4 kilomètres (3,4 kilomètres au «tronçon Jean-Leman» plus 9 kilomètres du tronçon au sud de la zone urbaine de Saint-Constant). C'est pourquoi nous demandons la construction de l'autoroute 30 dans l'emprise de la route 132. Le tracé de la route 132 ne représente pas d'impact concernant le patrimoine tant culturel, que naturel et qu'agricole. La 30 sur la 132 respectera les grands principes structurants du **Plan de développement durable du Québec** tel qu'énoncé par le Gouvernement du Québec en novembre 2004.

## LÉGENDE DES PHOTOS

- 1) Vue des terres agricoles et de la zone urbaine de Saint-Constant par le chemin de la montée de La Saline
- 2) Vue de l'église et des Vieux Presbytères de Saint-Constant par le chemin de la montée de La Saline
- 3) Vue de l'ensemble institutionnel de la paroisse Saint-Constant par la rivière Saint-Pierre
- 4) Vue de l'ancien village de Saint-Constant par les terres agricoles
- 5) Vue des terres agricoles et de la zone urbaine de Saint-Constant par le chemin du rang Saint-Pierre
- 6) Vue des terres agricoles et de la zone urbaine de Saint-Constant par le chemin du rang Saint-Régis Sud