

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

Rapport d'analyse environnementale

**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**

Dossier 3211-05-416

Le 20 avril 2006

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Éric Thomassin

Analyse : Monsieur Luc Valiquette, coordonnateur, projets de transport

Supervision administrative : Monsieur Jacques Dupont, chef de service

Révision de textes et éditique : Madame Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Le présent rapport d'analyse environnementale évalue le projet du ministère des Transports (MTQ) de réaliser le 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. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il prévoit la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation dont l'emprise est d'une largeur moyenne de plus de 35 m.

La raison d'être du projet est liée au parachèvement de l'autoroute 30 dans son ensemble et à la décision de construire le tronçon entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 dans le tracé sud. Pour le MTQ, les objectifs sont de faciliter le contournement de la région métropolitaine de Montréal par le sud, d'assurer une desserte autoroutière efficiente de l'ouest de la Montérégie, de structurer le réseau autoroutier de la Montérégie autour de cet axe pour ainsi permettre de satisfaire les besoins des entreprises quant à l'accès aux marchés de l'Ontario, des États-Unis et des provinces maritimes. Pour le MTQ, le projet devrait permettre de séparer les déplacements locaux et de transit et d'améliorer les conditions de circulation.

Le tracé traverse des terres agricoles au sud des quartiers urbanisés de la Ville de Candiac, comporte deux voies rapides dans chaque direction et couvre une distance d'environ 3,4 km. Des tronçons sont prévus en surélévation, en déblai et au niveau du sol. Le tronçon s'harmonise avec l'autoroute 30 existante à l'est et se raccorde à l'ouest au tracé prévu en milieu agricole au sud des secteurs urbanisés des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac. Le MTQ envisage construire le projet en 2007-2008 pour une mise en service en 2009. Le coût est estimé à 51,6 M\$.

Les principaux enjeux du projet concernent sa raison d'être, les solutions de rechange, les variantes et les éléments complémentaires au projet ainsi que la planification et l'utilisation du territoire. Le projet apparaît acceptable au regard des impacts environnementaux appréhendés, des mesures prévues à l'étude d'impact et des suggestions du présent rapport d'analyse concernant le tracé, l'amélioration de la mobilité, les impacts psychosociaux, le territoire agricole, le climat sonore, les boisés, un milieu aquatique, le paysage, l'approvisionnement en eau potable et la surveillance environnementale.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. LE PROJET.....	2
1.1 État de situation sur le parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30.....	2
1.2 Raison d'être du projet.....	4
1.3 Description générale du projet et de ses composantes	6
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	7
2.1 Raison d'être du projet.....	7
2.1.1 Parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30	8
2.1.2 Nécessité du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman	8
2.1.3 Prise en compte des enjeux d'un projet d'ensemble découpé en tronçons...	10
2.2 Solutions de rechange, variantes et éléments complémentaires au projet	11
2.2.1 Solutions de rechange.....	11
2.2.2 Variantes	13
2.2.3 Analyse d'éléments complémentaires au projet	18
2.3 Planification et utilisation du territoire	21
2.3.1 Protection du territoire et des activités agricoles	21
2.3.2 Planification et développement du territoire urbanisé.....	25
2.4 Autres enjeux et impacts environnementaux.....	28
2.4.1 Climat sonore	28
2.4.2 Boisés et friches	32
2.4.3 Milieux humides et aquatiques	34
2.4.4 Paysage.....	37
2.4.5 Approvisionnement en eau potable	38
2.4.6 Surveillance environnementale en période de construction	39
2.4.7 Autres impacts environnementaux	40
CONCLUSION	44
RÉFÉRENCES	45
ANNEXES.....	47

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : COÛTS DU PROJET.....	6
TABLEAU 2 : ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DU PROJET	6
TABLEAU 3 : DÉBITS DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 132 ET L'AUTOROUTE 30	8
TABLEAU 4 : COMPOSITION DU TRAFIC SUR LA ROUTE 132 ET L'AUTOROUTE 30.....	9
TABLEAU 5 : BILAN COMPARATIF DES IMPACTS RÉSIDUELS DES DEUX TRACÉS.....	16
TABLEAU 6 : RÉSULTAT DES RELEVÉS SONORES	29
TABLEAU 7 : RÉSULTAT DES SIMULATIONS DU CLIMAT SONORE	30

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : RÉAMÉNAGEMENT PROJÉTÉ DE LA ROUTE 132 À DELSON, CANDIAC ET SAINTE-CATHERINE	4
--	---

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS	49
ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DE L'ANALYSE DU PROJET	51
ANNEXE 3 : LOCALISATION GÉNÉRALE DU PROJET ET DES TRONÇONS NON COMPLÉTÉS ET AUTORISÉS	55
ANNEXE 4 : LOCALISATION DU TRACÉ DU PROJET ET DE LA ZONE D'ÉTUDE	57
ANNEXE 5 : LES DIFFÉRENTES VARIANTES DE TRACÉ ANALYSÉES.....	59

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du 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 (MTQ).

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE). Le projet est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction, sur une longueur de plus de 1 km, d'une infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 m ou plus.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers spécialistes consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours, qui a eu lieu du 13 avril au 28 mai 2005.

À la suite des demandes d'audiences publiques sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et d'audience publique, qui a eu lieu du 29 août au 22 décembre 2005¹.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP et ministères consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

¹ Les principales constatations de la commission du BAPE se retrouvent au rapport : *BAPE, Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe, Rapport d'enquête et d'audience publique no 218, 22 décembre 2005*. Disponible au : <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape218.pdf>

1. LE PROJET

Cette section reprend l'essentiel des renseignements fournis par l'initiateur dans l'étude d'impact et dans les différents documents déposés. Il s'agit d'une section essentiellement descriptive présentant le projet et servant de référence à l'analyse environnementale effectuée à la section suivante.

Le projet de construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est localisé en Montérégie (secteur ouest), dans la région métropolitaine de Montréal. Dans sa globalité, le parachèvement de l'autoroute 30 comporte trois tronçons assujettis à la PÉEIE. Le tronçon ouest (de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion) a été autorisé par le décret no 509-1999 en 1999. Le tronçon est (de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac) a été autorisé par le décret de modification no 482-2004.

Le projet de construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est donc le dernier tronçon visé par ce parachèvement. Plus précisément, le projet est localisé sur le territoire de la Ville de Candiac et de la Municipalité de Saint-Philippe.

1.1 État de situation sur le parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30

Afin de bien situer le projet de construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman dans le contexte du parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30, cette section présente un état de situation pour les tronçons qui ne sont pas encore complétés mais qui sont assujettis à la PÉEIE. Au cours des derniers mois, le MTQ a aussi indiqué vouloir, en marge du projet de prolongement de l'autoroute 30, réaménager la route 132 traversant Delson, Candiac et Sainte-Catherine. La figure de l'annexe 3 présente la localisation générale du projet et des tronçons non complétés et autorisés.

Tronçon ouest : de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion

Ce tronçon a été autorisé par le décret no 509-1999 du 5 mai 1999. En 2005, le MTQ a indiqué qu'il a entamé la libération de l'emprise requise pour entreprendre la construction et a déplacé des installations d'Hydro-Québec. Pour ce tronçon, la procédure fédérale d'évaluation des impacts environnementaux est actuellement en cours.

À la suite des études de partenariat réalisées en 2005, le MTQ prévoit effectuer un appel de qualification pour identifier de possibles partenaires en 2006 et confirmer le choix d'un partenaire privé en 2007. La période de construction s'étendrait de 2007 à 2009 pour une mise en service en 2009.

Le MDDEP est en attente de demande(s) visant l'obtention de certificat(s) d'autorisation de travaux en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) avant le début des travaux. Sur réception des plans et devis, le MDDEP s'assurera que les travaux respecteront les modalités prévues à l'autorisation de 1999.

Tronçon est : de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac

Ce tronçon a fait l'objet, en 2002, d'une audience publique dont l'enjeu principal concernait le choix du tracé, soit l'option nord dans l'axe de la route 132 actuelle ou le tracé sud en milieu agricole. Un décret autorisant la réalisation du projet dans l'axe de la route 132 actuelle a été adopté le 6 février 2003 (décret no 108-2003). Le 25 août 2003, le MTQ a déposé une demande de modification du décret no 108-2003 pour plutôt privilégier le tracé sud. Différentes analyses complémentaires ont été déposées pour compléter la demande. Le gouvernement a adopté, le 19 mai 2004 (décret no 482-2004), la modification du décret autorisant la réalisation du tracé sud, tel que présenté dans l'étude d'impact du 30 octobre 1998 et tel que privilégié par la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Cette modification de décret autorise également la réalisation d'une section autoroutière de 2 km dans l'axe de la route 132 actuelle.

Des travaux ont débuté pour la construction de cette section autoroutière, entre l'autoroute 15 et la rue Principale à Delson. Quatre certificats d'autorisation de construction ont été émis; le premier concernant le pont d'étagement pour la voie ferrée du CN, le second concernant la construction d'un nouveau pont enjambant la rivière de la Tortue ainsi que la démolition du pont actuel, le troisième concernant la construction de chaussées dans l'axe de la route 132 et le quatrième concernant un pont d'étagement au-dessus de l'autoroute 15. Il s'agirait des premiers travaux liés au tracé modifié par le décret de 2004. Pour le reste, le MTQ indique que l'avant-projet définitif est terminé, que le processus d'acquisition afin de libérer l'emprise se poursuit (décrets d'expropriation) et que la construction du tronçon en milieu agricole doit débiter sous peu.

Le MDDEP est en attente d'autres demandes visant l'obtention de certificats d'autorisation de travaux en vertu de l'article 22 de la LQE avant le début des travaux. Sur réception des plans et devis, le MDDEP s'assurera que les travaux respecteront les modalités prévues aux autorisations de 2003 et 2004.

Projet connexe de réaménagement de la route 132 à Delson, Candiac et Sainte-Catherine

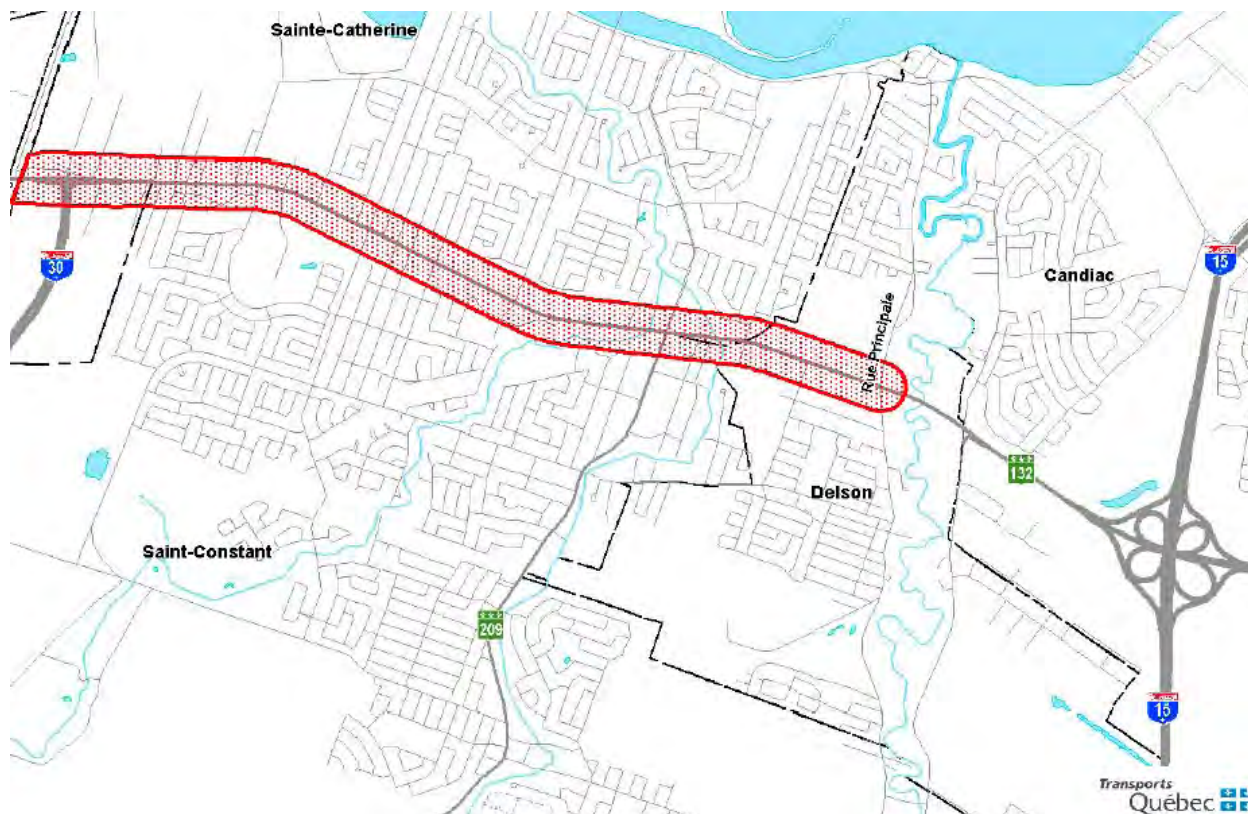
Le MTQ a indiqué vouloir, en marge du projet de prolongement de l'autoroute 30, réaménager la route 132 traversant Delson, Candiac et Sainte-Catherine (voir la figure 2). Le MTQ indique tenir compte de la recommandation de la commission du BAPE de 2002 sur le tronçon est. La commission du BAPE avait recommandé que les améliorations de la route 132 soient apportées en marge du parachèvement de l'autoroute 30.

Le MTQ envisage intervenir dans l'axe de la route 132 puisqu'il s'agit d'un axe urbain important où s'est fait un considérable développement commercial et industriel. Depuis 2004, le MTQ réaménage un tronçon de 2 km entre l'autoroute 15 et la rue Principale à Delson. Ce réaménagement viserait à donner au secteur un boulevard urbain efficace qui dessert le secteur industriel et commercial.

Entre l'autoroute 30 à l'ouest et la rue Principale à Delson, le MTQ doit préciser, en 2006, le concept et les modalités du réaménagement de la route 132 sur les 5 km restants. Un mandat a été confié à une firme de génie-conseil et implique la collaboration de la MRC de Roussillon et les municipalités. Le MTQ indique que l'étude devrait être terminée à la fin de 2006. De plus,

des consultations publiques sont prévues en juin et novembre 2006 auprès de la population, de façon à présenter le concept qui sera retenu en partenariat avec la MRC et les municipalités. Le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain devrait permettre de desservir de façon efficace et sécuritaire les différents secteurs urbains traversés.

FIGURE 1 : RÉAMÉNAGEMENT PROJÉTÉ DE LA ROUTE 132 À DELSON, CANDIAC ET SAINTE-CATHERINE



Source : Pièce DA-36 déposée par le MTQ à la commission du BAPE.

1.2 Raison d'être du projet

La raison d'être du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est essentiellement liée à la justification du projet de construction d'ensemble de l'autoroute 30.

Contexte et objectifs du parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30

Le MTQ a fait ressortir que plusieurs documents et analyses réalisés au cours des dernières années ont fait état d'un certain consensus concernant le parachèvement global de l'autoroute 30 comme voie de contournement de la région métropolitaine de Montréal. Les principaux documents cités sont le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal², une étude pour le compte de la Société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain³, le

² Voir : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/montreal/plan/index.asp>

rapport de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la rive sud et le rapport de la commission du BAPE sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15⁴.

Le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal ne traite pas spécifiquement du tronçon Jean-Leman car ce dernier n'était pas prévu lors de l'élaboration du plan. Toutefois, le plan est accompagné d'une stratégie d'intervention prioritaire présentant des actions sur le réseau routier menant au centre de l'agglomération. Les objectifs mentionnés sont de créer un nouveau lien continu pour améliorer le transit, de compléter le réseau routier métropolitain et contribuer à son efficacité, de créer une voie de contournement et de soutenir l'économie métropolitaine. Sont visés l'amélioration du bilan de la sécurité routière, l'amélioration des conditions de circulation, la séparation des déplacements locaux et de transit, l'amélioration de la mobilité et des conditions d'accès aux marchés et la réduction des risques découlant du transport des matières dangereuses dans les milieux sensibles (milieux urbains et tunnels).

Le contexte du parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30 serait marqué par un avenir prometteur pour la région de Montréal, notamment au regard de certaines projections économiques et de certaines perspectives démographiques qui seraient plus fortes que prévues pour la rive sud de la région métropolitaine de Montréal. Du point de vue de la circulation, des problèmes persisteraient pour la route 132 entre l'autoroute 15 et Sainte-Catherine et le niveau de circulation serait toujours en croissance.

En conséquence, les objectifs du parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30, exposés par le MTQ, sont de :

- doter la région de Montréal d'une voie de contournement par le sud;
- structurer le réseau autoroutier de la Montérégie;
- desservir l'ouest de la Montérégie;
- améliorer la circulation sur la route 132.

Contexte et objectifs du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est lié à la décision de 2004 de construire le tronçon entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 dans le tracé sud (décret no 482-2004 du 19 mai 2004 modifiant le décret no 108-2003 du 6 février 2003). Compte tenu d'une actualisation des données de circulation et d'une optimisation du projet, envisagé à l'époque dans l'axe de l'autoroute 15, le MTQ a estimé que le raccordement de la jonction du tronçon entre l'autoroute 15 et Sainte-Catherine à l'échangeur Jean-Leman devait faire l'objet d'une analyse pour trouver une variante adéquate. Les problèmes appréhendés en matière d'itinéraire, de circulation et de sécurité ainsi que la nécessité d'assurer la fluidité de la

³ ROCHE-DELUC. *Développement de l'autoroute 30 dans le secteur de la Rive-Sud de l'île de Montréal*, rapport réalisé pour « Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée », avril 2002, 30 p.

⁴ BAPE. *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Rapport d'enquête et d'audience publique no 164*, 10 juin 2002. Disponible au <http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape164.pdf>

circulation ont incité le MTQ à envisager un nouveau corridor. Ces différents éléments seront détaillés et analysés dans le présent rapport d'analyse.

En conséquence, les objectifs du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, exposés par le MTQ, sont de :

- permettre à l'autoroute 30 de jouer pleinement son rôle en améliorant :
 - la continuité;
 - la lisibilité.
- faire de l'autoroute 30 la principale artère de la Montérégie en vue de favoriser :
 - la fluidité;
 - la sécurité des usagers.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le tracé du projet traverse des terres agricoles situées au sud des quartiers urbanisés de la Ville de Candiac, comporte deux voies rapides dans chaque direction et couvre une distance d'environ 3,4 km. Partant de son extrémité ouest, le tronçon débute par une surélévation nécessaire au franchissement de l'autoroute 15. Après s'être rapproché du niveau du sol, le tronçon franchit en passage inférieur la voie ferrée du Canadien Pacifique et se poursuit en déblai en remontant graduellement en surface pour s'harmoniser avec l'autoroute 30 existante. À la suite de l'audience publique, le MTQ a indiqué son intention d'assurer la continuité du rang Saint-André en prévoyant son étagement pour traverser l'axe autoroutier. Le coût du projet (estimé en 2004) est de 51,6 M\$. Le MTQ envisage une mise en service en 2009. La figure de l'annexe 4 présente le tracé et la zone d'étude.

TABLEAU 1 : COÛTS DU PROJET

ÉLÉMENT	COÛT
Construction et contingences	35 779 750 \$
Maintien de la circulation et organisation du chantier	4 949 000 \$
Aménagement paysager et mesures d'atténuation du bruit routier	925 000 \$
Activités connexes	9 946 250 \$
Total	51 600 000 \$

TABLEAU 2 : ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION DU PROJET

ÉTAPES	ÉCHÉANCE
Conception	2006-2008
Acquisitions	2007-2008
Construction	2008-2009
Mise en service	2009

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu.

Par un enjeu, nous entendons une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global, lié à un projet ou à un impact environnemental, et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Mentionnons que les éléments suivants peuvent mener à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts, la consultation gouvernementale, le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable. De façon plus particulière, la présente analyse environnementale tient compte du fait que le projet s'insère dans un milieu suburbain à la marge de la zone agricole. Ce contexte est particulier aux niveaux des pressions sur le territoire et les activités agricoles et des enjeux en matière de croissance des secteurs urbanisés.

L'analyse du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman s'effectue dans un contexte particulier où l'on vise à relier un tronçon existant à un autre tronçon déjà autorisé par le gouvernement et pour lequel des travaux sont engagés. Ce contexte impose par lui-même des contraintes à la recherche de solutions de rechange et à l'atténuation de certains impacts. C'est en considérant ces contraintes ainsi que le fait que le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est relativement court que cette analyse a été effectuée.

Les enjeux abordés dans cette analyse environnementale concernent :

- la raison d'être;
- les solutions de rechange, les variantes de tracé et les éléments complémentaires au projet;
- la planification et l'utilisation du territoire en milieu agricole et en milieu urbanisé;
- des enjeux et des impacts faisant l'objet de suggestions et de constats : climat sonore, boisés, milieux humides et aquatiques, paysage, approvisionnement en eau potable et surveillance environnementale;
- d'autres enjeux et impacts environnementaux : qualité de l'air, sols contaminés, sécurité publique, acquisitions, biens et sites archéologiques.

2.1 Raison d'être du projet

La raison d'être du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman a la particularité de présenter deux volets d'échelles différentes, d'une part la justification du parachèvement global de l'autoroute 30 et d'autre part, la justification du seul tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Certains éléments de la raison d'être seront analysés dans la section sur les solutions de rechange, les variantes et les éléments complémentaires au projet.

2.1.1 Parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30

L'évaluation des tronçons précédents ainsi que l'évaluation du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman ont permis de démontrer que le parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30 fait l'objet d'un consensus assez important puisqu'il répond à des enjeux de natures métropolitaine et locale. À ce niveau, le parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30 apparaît donc justifié.

2.1.2 Nécessité du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman

Au niveau du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, rappelons que le décret no 482-2004 autorisant le tronçon entre l'autoroute 15 et Sainte-Catherine en milieu agricole au sud des milieux urbanisés prévoyait que le parcours de l'autoroute 30 utilise l'axe de l'autoroute 15 pour rejoindre l'autoroute 30 existante à Candiac. En conséquence, spécifiquement pour le tronçon entre l'échangeur Jean-Leman et l'autoroute 15, la raison d'être du projet tient essentiellement à la localisation du tronçon de l'autoroute 30 existant à l'est et à la localisation autorisée du tronçon de l'autoroute 15 à l'ouest. Nous reviendrons plus loin sur l'analyse du parcours empruntant l'axe de l'autoroute 15.

Rappelons que le MTQ insiste sur les objectifs de continuité, de lisibilité, de fluidité et de sécurité des usagers pour justifier le tronçon entre l'échangeur Jean-Leman et l'autoroute 15. Le tout peut se résumer dans la contribution du tronçon au rôle de contournement de l'agglomération de l'autoroute 30 dans son ensemble.

TABLEAU 3 : DÉBITS DE CIRCULATION SUR LA ROUTE 132 ET L'AUTOROUTE 30

Débit journalier moyen annuel						
Types de déplacements	Route 132		Autoroute 30 avec raccordement à l'échangeur Jean-Leman 2021		Autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 2021	
	2003	2021 ⁵	A30	Route 132	A30	Route 132
Grand transit ⁶	3 300	4 600	12 800	0	12 800	0
Transit régional ⁷	12 700	19 500	32 100	2 400	30 700	2 500
Trafic local ⁸	29 000	44 400	4 300	45 200	4 100	45 500
Total	45 000	68 500	49 200	47 600	47 600	48 000
Total du corridor	45 000	68 500	96 800		95 600	

Sources : adapté du tableau 1 du rapport de la commission du BAPE et des documents DA5 et DA34 déposés par le MTQ à la commission.

⁵ Prévision en cas de *statu quo*.

⁶ Échanges dont l'origine ou la destination se localise en dehors de la MRC de Roussillon, de l'ancienne MRC de Champlain et de l'Île de Montréal.

⁷ Échanges dont l'origine ou la destination se localise dans la MRC de Roussillon, dans l'ancienne MRC de Champlain et de l'Île de Montréal.

⁸ Échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les villes de Châteauguay, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac et La Prairie.

L'examen des données de circulation présentées par le MTQ montre notamment que le transfert du grand transit et du transit régional de la route 132 vers l'autoroute 30 peut se réaliser avec ou sans la construction du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman (tableaux 3 et 4). Le choix du tracé entre l'autoroute 15 et Sainte-Catherine explique davantage ce transfert. En un sens, le tronçon entre l'échangeur Jean-Leman semble permettre d'agir davantage sur les conditions de circulation plutôt que sur le volume de circulation des différentes infrastructures en cause.

Les débits de circulation sur la route 132 et l'autoroute 30 ne semblent pas être un critère discriminant pour la comparaison des différentes options. La raison d'être du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman apparaît donc essentiellement appuyée sur l'optimisation de la continuité, de la lisibilité, de la fluidité et de la sécurité des usagers.

TABLEAU 4 : COMPOSITION DU TRAFIC SUR LA ROUTE 132 ET L'AUTOROUTE 30

Débit journalier moyen annuel						
Catégories	Route 132		Autoroute 30 avec raccordement à l'échangeur Jean-Leman 2021		Autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 2021	
	2003	2021 ⁹	A30	Route 132	A30	Route 132
Véhicules automobiles	39 100	59 600	39 000	44 900	38 000	45 200
Véhicules lourds	5 900	8 900	12 200	2 700	9 600	2 800
Total	45 000	68 500	49 200	47 600	47 600	48 000
Total du corridor	45 000	68 500	96 800		95 600	

Sources : adapté du tableau 2 du rapport de la commission du BAPE et des documents DA5 et DT8 présentant des informations déposées par le MTQ à la commission.

Constat concernant l'amélioration de la mobilité

Le MTQ justifie globalement le parachèvement de l'autoroute 30 par l'amélioration de la mobilité à l'échelle métropolitaine et locale. L'acceptabilité globale du projet dépend donc, en grande partie, de l'amélioration de la mobilité sur la route 132 occasionnée par le transfert de certains types de déplacements et la modification dans la composition du trafic.

Un programme de suivi devrait être élaboré et réalisé pour évaluer, à la fin de la deuxième, de la cinquième et de la dixième année qui suivent la mise en exploitation de l'autoroute, les résultats obtenus quant à l'amélioration des conditions de circulation dans l'axe de la route 132 et quant à la répartition des débits de circulation de grand transit, de transit régional et de trafic local entre la route 132 et l'autoroute 30. Ce programme de suivi et les rapports qui en découleront devraient être déposés auprès du MDDEP et être rendus publics.

⁹ Prévission en cas de *statu quo*.

2.1.3 Prise en compte des enjeux d'un projet d'ensemble découpé en tronçons

Les différents tronçons du parachèvement global de l'autoroute 30 ont fait l'objet d'évaluations environnementales et d'autorisations distinctes, ce qui peut engendrer une certaine confusion dans la population et chez les acteurs impliqués. D'un point de vue méthodologique en évaluation des impacts sur l'environnement, un tel découpage n'enlève rien à l'évaluation des impacts environnementaux des tracés et des emprises. Par contre, des enjeux plus globaux (exemples : qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre (GES)), la raison d'être (globale et locale) ou des impacts cumulatifs (exemple : impact sur l'immobilisation de terres agricoles) peuvent plus difficilement être discutés et pris en compte. Aussi, il est parfois difficile pour les acteurs impliqués (analystes gouvernementaux, citoyens, groupes, etc.) de bien cadrer ces enjeux globaux dans leurs analyses et recommandations.

À notre avis, les impacts environnementaux locaux ont pu être adéquatement évalués puisque le découpage en tronçon permet de s'attarder aux enjeux et impacts de façon précise. Toutefois, le MDDEP et le MTQ pourraient faire un bilan de l'évaluation des impacts sur l'environnement des différents tronçons analysés et identifier les difficultés et les avantages d'un tel découpage d'un projet d'ensemble. Dans le futur, la planification et les évaluations environnementales de projets de transport devraient intégrer de façon concrète les objectifs et principes du développement durable dans l'analyse des enjeux globaux de ces projets mais aussi dans l'évaluation des impacts environnementaux plus locaux.

Impacts psychosociaux

Le déroulement de l'audience publique, le relevé des articles de presse et la teneur de plusieurs mémoires déposés par la population font ressortir que le parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30 est susceptible d'avoir des impacts psychosociaux importants. L'évaluation successive de différents tronçons, les modifications aux projets dans le temps, les impacts importants locaux, les caractéristiques des milieux traversés ainsi que la complexité des enjeux et des processus décisionnels ont fait que de nombreux citoyens ont pu avoir de la difficulté à bien saisir la portée des différents projets ainsi que les impacts sociaux et environnementaux qu'ils comportent dans leur milieu de vie. Le MSSS a souligné que ces difficultés ont pu renforcer des tensions sociales déjà élevées dans cette région. C'est pourquoi le MSSS regrette que les impacts psychosociaux du projet n'aient pas été traités dans les études d'impact soumises par le MTQ. Ces impacts sont difficiles à quantifier mais peuvent être identifiés et discutés dans le cadre d'une étude d'impact.

Les impacts psychosociaux associés au projet de parachèvement de l'autoroute 30 apparaissent liés au parachèvement d'ensemble. L'évaluation et l'examen des impacts du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, par son contexte particulier, a en quelque sorte été un révélateur des enjeux du projet d'ensemble. Mentionnons aussi que, dans ce contexte sensible, la crédibilité des processus d'évaluation environnementale et de planification des transports a été questionnée.

Les impacts psychosociaux des projets routiers sont importants mais les méthodes et les processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement y ont, jusqu'à aujourd'hui, fait que peu de place. Dans le cas du projet de la route 175 entre les régions de Québec et du

Saguenay, le MTQ s'est récemment engagé à réaliser une étude sur les impacts psychosociaux du projet¹⁰. Réaliser une étude de l'impact psychosocial du parachèvement de l'autoroute 30 pourrait présenter des éléments différents et complémentaires à l'étude prévue pour la route 175 (milieu urbain, variantes fortement différenciées, justification régionale, impacts locaux).

Constat relatif aux impacts psychosociaux

Comme le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est le dernier à être soumis à la PÉEIE, un bilan global, pourrait permettre de documenter les impacts psychosociaux afin d'éclairer l'évaluation des futurs projets. Il s'agit d'un exemple de prise en compte de la dimension sociale dans l'évaluation et l'examen des impacts environnementaux de projets de transport. Une telle étude pourrait même, à terme, représenter une avancée concrète en matière de prise en compte du développement durable, dont le social est une des dimensions, en évaluation environnementale.

2.2 Solutions de rechange, variantes et éléments complémentaires au projet

Le rejet du parcours dans l'axe de l'autoroute 15 par le MTQ et le choix d'un tracé dans le corridor entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman ont été parmi les principaux éléments discutés dans l'étude d'impact et dans le cadre de l'audience publique. En audience, les préoccupations des participants ont donc principalement visé le choix du tracé entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15, le parcours dans l'axe de l'autoroute 15, le choix du tracé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, le territoire agricole, les milieux naturel et humain, la circulation sur la route 132 et les coûts.

2.2.1 Solutions de rechange

Le contexte d'analyse et la raison d'être du projet sont influencés par le fait qu'il existe deux grandes solutions de rechange, soit un parcours dans l'axe de l'autoroute 15 ou un tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Nous considérons ces deux options comme des solutions de rechange plutôt que comme des variantes de tracé puisque le parcours dans l'axe de l'autoroute 15 fait partie de l'autorisation de 2004 (décret no 482-2004). Aussi, il s'agit de solutions présentant des avantages et des inconvénients très différents.

Le décret no 482-2004, autorisant le tronçon entre l'autoroute 15 et Sainte-Catherine en milieu agricole au sud des milieux urbanisés, prévoyait que le parcours de l'autoroute 30 devait utiliser l'axe de l'autoroute 15 pour rejoindre l'autoroute 30 existante à Candiac. À la suite de cette décision, le MTQ a poursuivi l'analyse du parcours dans l'axe de l'autoroute 15.

Le MTQ a poursuivi ses travaux d'optimisation du tracé autorisé en 2004 en le raffinant au niveau des plans et devis. Ces analyses ont, selon le MTQ, démontré que la solution de faire chevaucher les autoroutes 15 et 30 est sous-optimale et c'est alors que le MTQ s'est engagé dans la recherche d'une solution dans un corridor reliant l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Le MTQ a précisé qu'il importe de concevoir cette infrastructure majeure en tenant compte des critères suivants :

¹⁰ Voir le décret autorisant ce projet : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/evaluations/decret/2005/1050-2005.htm>.

- fonction de circulation directe et mobilité optimale;
- forts débits de circulation;
- écoulement ininterrompu de la circulation;
- vitesse de marche élevée;
- proportion élevée de véhicules lourds;
- raccordements aux autoroutes et, plus rarement, aux routes nationales et régionales.

Considérant ces critères, il n'est pas souhaitable pour le MTQ de retenir un parcours dans l'axe de l'autoroute 15, qui s'inscrirait comme une discontinuité dans le cadre du parachèvement de l'autoroute 30, essentiellement parce que les contraintes qu'il impose à la conception de l'infrastructure réduisent grandement sa fonctionnalité tout en augmentant les facteurs de risque en matière de sécurité routière.

Tout comme la commission du BAPE, nous constatons qu'un parcours dans l'axe de l'autoroute 15 :

- présenterait davantage de mouvements de divergence et de convergence représentant des points de conflits pouvant avoir un effet néfaste sur la sécurité routière;
- entraînerait une discontinuité avec la vitesse de conception retenue pour les autres tronçons de l'autoroute 30, ce qui augmenterait les facteurs de risque en matière de sécurité routière.

De plus, tout comme la commission du BAPE, nous constatons qu'un parcours dans un corridor entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman :

- permettrait d'assurer la fluidité de la circulation à long terme;
- serait, selon les évaluations préliminaires, une solution moins coûteuse (environ 69 M\$ dans l'axe de l'autoroute 15 contre environ 62 M\$ pour un tracé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman).

Le parachèvement d'ensemble de l'autoroute 30 vise à mettre en place une voie de contournement. Ce choix rend nécessaire un parcours fluide sans autres accès que d'autoroute à autoroute. Dans ce contexte, la localisation du tracé à la marge à la fois des zones urbaines et des zones agricoles prend alors tout son sens. Le choix envers la mise en place d'un véritable axe de contournement de l'agglomération montréalaise étant la position du MTQ, cet élément important doit être considéré dans la suite de l'analyse. Sans égard aux impacts, à ce point de l'analyse, il importe de constater que la vocation de contournement et que l'intégration au réseau autoroutier métropolitain nécessitent certaines caractéristiques (fluidité, continuité, sécurité) auxquelles doivent répondre le projet de parachèvement de l'autoroute 30.

Le principal avantage d'un parcours dans l'axe de l'autoroute 15 serait d'utiliser un corridor déjà utilisé à des fins autoroutières et ainsi éviter d'insérer une nouvelle infrastructure dans le milieu. Cette solution a, par contre, comme contrainte majeure qu'elle ne rencontre pas les critères du MTQ pour une autoroute ayant pour fonction d'assurer le contournement de l'agglomération. Selon l'information présentée, une solution dans un corridor entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman aurait pour avantage de permettre une conception conforme aux normes du MTQ. Celle solution implique cependant l'insertion d'un nouveau tronçon autoroutier de 3,4 km aux limites de milieux suburbain et agricole.

Transport en commun

Mentionnons rapidement qu'en matière de transport en commun, le contexte du projet ne permet pas vraiment de solution de rechange au projet. L'offre de transport en commun peut cependant être considérée comme complémentaire au projet en matière de déplacement des personnes. En ce sens, une entente relative au service de train de banlieue Montréal/Delton/Candiac est en vigueur pour la période du 1^{er} janvier 2004 au 30 juin 2009 et implique l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ainsi que les municipalités de Sainte-Catherine, de Saint-Constant, de Delton, de Candiac, de Laprairie, de Saint-Philippe et de Saint-Mathieu. Des évaluations pour la recherche de projets plus permanents seraient en cours.

En audience publique, l'AMT a mentionné qu'à long terme, une gare intermodale permanente intégrée avec un service d'autobus pourrait être envisagée. Cependant, il a été ajouté que le développement urbain devrait être intégré avec la gare. Pour ce faire, des discussions devraient avoir lieu avec les autorités municipales afin que les usages, les densités et les aménagements physiques supportent l'infrastructure de transport en commun. De tels quartiers orientés vers le transport en commun seraient en développement à Mont-Saint-Hilaire et à Longueuil.

Un développement axé sur le transport en commun pourrait permettre de faciliter la viabilité d'une gare permanente. Cependant, rien n'indique que le développement urbain envisagé par la Ville de Candiac peut répondre aux principes d'un développement urbain orienté vers les transports en commun.

Constats relatifs au parcours dans l'axe de l'autoroute 15

Selon les données et arguments apportés par le MTQ, il apparaît que la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 ne répondrait pas aux objectifs de continuité des itinéraires, de fluidité et de sécurité du MTQ alors qu'un tracé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman le permettrait.

Bien que la solution d'un parcours dans l'axe de l'autoroute 15 ait pu présenter des impacts moindres (ou différents) sur l'agriculture, le développement urbain et le climat sonore, cette solution ne semble pas rencontrer les critères préétablis par le MTQ.

En plus de chercher à minimiser les impacts sur l'environnement, il est important que les solutions analysées soient viables et réalisables techniquement. Elles doivent aussi permettre de combler les besoins actuels et futurs. Sur cette base, il est possible de considérer comme acceptable le rejet par le MTQ de la solution dans l'axe de l'autoroute 30.

2.2.2 Variantes

Une fois qu'il a été déterminé que le corridor entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman proposé par le MTQ apparaît comme le plus apte à atteindre les objectifs de circulation et de sécurité préétablis par le MTQ, il importe de s'attarder aux variantes de réalisation dans ce corridor.

En audience publique, les préoccupations et les opinions des participants ont essentiellement concerné le choix du tracé, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, entre le tracé

recommandé par le MTQ et celui proposé par la Ville de Candiac. Deux autres variantes proposées ont été moins discutées, soit le tracé ouest du MTQ et le tracé préliminaire (de l'avis de projet) du MTQ.

Cette section tentera de démontrer que la considération de diverses variantes de réalisation a permis au MTQ de revoir certaines parties du projet en vue de l'améliorer par rapport au tracé prévu à l'avis de projet. Le MTQ a sélectionné dans son étude d'impact les variantes les plus pertinentes au projet en insistant sur les éléments distinctifs susceptibles d'intervenir dans le choix de la variante optimale, tant sur les plans environnemental et social que technique et économique. Bien qu'évaluée et rejetée par le MTQ dans son étude d'impact, la variante de la Ville de Candiac a fait l'objet de plusieurs représentations dans le cadre de l'audience publique.

L'étude d'impact explique en quoi la variante recommandée par le MTQ se distingue des autres en plus d'exposer clairement la méthode et les critères retenus pour les évaluer. Dans le contexte du milieu traversé, peu de critères véritablement discriminants peuvent être identifiés. Exception faite de quelques nuances au niveau de certains impacts sur les milieux naturel et humain, les seuls critères discriminants d'évaluation et de sélection des variantes sont :

- l'atteinte des objectifs de continuité, de fluidité et de sécurité;
- l'empiètement en zone urbaine (zone blanche);
- la superficie de terres agricoles directement soustraites par l'emprise;
- la superficie isolée d'une partie de la zone agricole permanente.

Dans sa recherche de tracé, le MTQ a donc tenu compte de la zone agricole, du périmètre d'urbanisation, des autoroutes existantes et des projets autorisés afin d'identifier un corridor permettant l'atteinte des objectifs opérationnels de fluidité, de confort, de sécurité et de visibilité. Le MTQ a indiqué, pour localiser une infrastructure autoroutière, rechercher les limites naturelles, physiques ou géographiques. De plus, l'analyse et la comparaison de variantes impliquent nécessairement des arbitrages entre différentes composantes environnementales. Les impacts sur la planification et l'utilisation du territoire agricole et du territoire urbain apparaît donc clairement comme l'enjeu majeur et discriminant.

Il s'agit des critères retenus par le MTQ¹¹. Après avoir analysé le projet dans son ensemble, les variantes de réalisation possibles et les impacts, aucun autre critère réellement discriminant n'a pu être clairement identifié. Tout comme le MTQ, nous constatons que peu importe le tracé, pour la majorité des impacts environnementaux, il est possible d'atténuer l'impact ou de proposer des mesures de compensation. Les critères proposés par le MTQ concernent directement l'enjeu qui apparaît majeur dans l'analyse comparative des variantes, soit la planification et l'utilisation du territoire concernant la protection du territoire et des activités agricoles ainsi que la planification et le développement du territoire urbanisé. Compte tenu de l'information disponible et de notre compréhension du milieu d'insertion du projet, l'approche proposée par le MTQ nous apparaît valable. Les prochaines sous-sections présenteront et évalueront les différentes variantes envisageables.

¹¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Critères d'évaluation et de sélection des variantes*, Document DA30 déposé à la commission du BAPE, 1 p.

Tracé ouest

Selon le MTQ, le tracé ouest est le tracé qui minimiserait l'impact sur la zone agricole. Le tracé impliquerait une perte une superficie de 12,7 ha pour l'emprise en zone agricole et isolerait une superficie de 3,2 ha de la zone agricole. Cependant, en s'insérant à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville de Candiac, ce tracé entrerait en conflit avec l'utilisation du sol prévue pour ce secteur. Le tracé impliquerait une perte de superficie dans le périmètre d'urbanisation de 11 ha et isolerait une superficie de 5,6 ha du périmètre d'urbanisation. En ce qui concerne l'impact sur le développement urbain de la Ville de Candiac et la possibilité d'étendre le développement urbain en zone agricole, le tracé ouest compromettrait les développements envisagés, mais non encore autorisés¹², à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

Des discussions entre le MTQ et la Ville de Candiac ainsi que des interventions en audience publique laissent croire que des projets commerciaux (studios de cinéma) et résidentiels ont de fortes chances de se concrétiser avant la construction de l'autoroute. Le caractère imminent de ces projets a incité le MTQ à rejeter ce tracé puisqu'il aurait pu mener, à terme, à l'acquisition de bâtiments récents, et ce, avec des conséquences financières possiblement importantes. Notons que les studios de cinéma ne sont toujours pas construits. De plus, le MTQ a considéré que ce tracé venait scinder la zone urbaine et créerait une nouvelle limite.

Ce tracé a fait l'objet de questions aux intervenants locaux de la part de la commission du BAPE et il en ressort que cette variante ne semble pas soutenue ou particulièrement intéressante. Ce tracé comporte des contraintes concernant la faisabilité sur le plan technique (zonage) et les coûts.

Tracé préliminaire prévu à l'avis de projet

Au départ de la PÉEIE, le MTQ a produit un avis de projet qui identifiait un tracé préliminaire qui a, par la suite, fait l'objet d'analyses supplémentaires et d'une évaluation comparée exhaustive à une variante qui s'avéra, au terme de l'analyse, le tracé recommandé. Le raffinement de l'analyse et l'optimisation font partie intrinsèque du processus d'évaluation environnementale et permettent la recherche de solutions acceptables, tant d'un point de vue social qu'environnemental. Ces deux seuls tracés ont fait l'objet d'une analyse comparative exhaustive des impacts résiduels. Le tableau 5 résume cette analyse. Ce tableau illustre bien la difficulté de comparer des tracés dans un contexte où peu d'enjeux et d'impacts permettent de les discriminer.

¹² Ni par le schéma d'aménagement, ni par la Commission de protection du territoire agricole.

TABLEAU 5 : BILAN COMPARATIF DES IMPACTS RÉSIDUELS DES DEUX TRACÉS

	PROJET DE RÉFÉRENCE	VARIANTE
Perturbation des milieux aquatiques	Faible	Aucun
Eaux d'alimentation	Aucun	Aucun
Végétation	Faible	Faible
Faune	Moyen	Moyen
Qualité de l'air	Faible	Faible
Climat sonore	Faible	Faible ou nul
Impacts visuels	Moyen	Faible
Biens archéologiques	Faible	Faible
Biens culturels	Aucun	Aucun
Zone agricole permanente	Très fort	Fort
Exploitation agricole	Moyen	Faible

Source : *Étude d'impact*, p. 130

Le tracé impliquerait une perte de superficie pour l'emprise en zone agricole de 27,4 ha et isolerait une superficie de 33,7 ha de la zone agricole. Il impliquerait aussi une perte de superficie dans le périmètre d'urbanisation de 1,6 ha et n'isolait aucune superficie du périmètre d'urbanisation. En ce qui concerne l'impact sur le développement urbain de la Ville de Candiac et la possibilité d'étendre le développement urbain en zone agricole, le tracé ouest compromettrait les développements envisagés, mais non encore autorisés¹³, à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

Pour le MTQ, les impacts de ce tracé apparaissent plus importants que ceux du tracé recommandé, notamment au chapitre du climat sonore, des impacts visuels ainsi que du territoire et des activités agricoles.

L'étude d'impact a clairement écarté ce tracé qui a été peu discuté lors de l'audience publique. À la lumière de l'analyse des autres tracés, il apparaît que ce tracé présente des contraintes légèrement plus importantes que le tracé recommandé par le MTQ.

Tracé proposé par la Ville de Candiac

Le tracé proposé par la Ville de Candiac est celui, en comparaison aux autres tracés analysés, qui présenterait l'impact le plus important sur la zone agricole. Le tracé impliquerait une perte de superficie pour l'emprise en zone agricole d'environ 28 ha et isolerait une superficie d'environ 85 ha de la zone agricole. Il impliquerait aussi une perte de superficie dans le périmètre d'urbanisation de moins de 1,5 ha et n'isolait aucune superficie du périmètre d'urbanisation. Ce tracé n'est clairement pas celui qui minimiserait l'impact sur la zone agricole. En ce qui concerne l'impact sur le développement urbain de la Ville de Candiac et la possibilité d'étendre le développement urbain en zone agricole, le tracé de la Ville de Candiac maximiserait le potentiel

¹³ Ni par le schéma d'aménagement, ni par la Commission de protection du territoire agricole.

des développements envisagés, mais non encore autorisés¹⁴, à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

En plus de l'impact en matière d'isolement d'une superficie d'environ 85 ha en zone agricole, le MTQ a indiqué que le tracé proposé par la Ville de Candiac comporte d'autres contraintes reliées à la géométrie, au développement urbain de la Municipalité de Saint-Philippe, ainsi qu'à l'empiètement dans un ruisseau canalisé qui peuvent entraîner le déclenchement de la procédure d'évaluation environnementale fédérale. Pour l'ensemble de ces raisons et tenant compte de l'enjeu majeur relatif au territoire agricole, le MTQ n'a pas retenu le tracé proposé par la Ville de Candiac.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) a souligné que la soustraction d'une superficie d'une telle importance implique des conséquences globales importantes, notamment lorsqu'on prend en compte l'effet cumulatif des soustractions à l'échelle régionale. Il a souligné que de telles soustractions augmentent la pression pour le déboisement des rares boisés et participe à l'augmentation du prix d'acquisition des terres agricoles. Le tracé proposé par la Ville de Candiac n'est pas acceptable pour le MAPAQ puisque ce tracé aurait de plus grands impacts sur le territoire agricole et que des tracés de moindre impact peuvent être réalisés.

En tenant compte des difficultés en matière de faisabilité juridique et technique (isolement de territoire agricole) ainsi que de la capacité de limiter l'ampleur des impacts négatifs sur le milieu (éviter le ruisseau, autres solutions plus équilibrées), il apparaît que ce tracé comporte des contraintes importantes qui peuvent, à tout le moins, être atténuées en privilégiant un autre tracé.

Tracé recommandé

Dans un contexte idéal, nous estimons, tout comme l'ont mentionné le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR) et le MAPAQ, que doit être privilégié un tracé hors de la zone agricole. Dans le cas où il serait impossible de faire autrement, le tracé qui aurait le moindre impact en territoire agricole devrait être privilégié en tenant compte de la possibilité d'atténuer cet impact en effectuant des échanges de terrains pour limiter les impacts des pertes de superficie en territoire agricole.

Le tracé recommandé par le MTQ impliquerait une perte de superficie pour l'emprise en zone agricole de 22,9 ha et isolerait une superficie de 16 ha de la zone agricole. Le tracé impliquerait une perte de superficie dans le périmètre d'urbanisation de 1,5 ha et n'isolera aucune superficie du périmètre d'urbanisation. En ce qui concerne l'impact sur le développement urbain de la Ville de Candiac et la possibilité d'étendre le développement urbain en zone agricole, le tracé ouest compromettrait les développements envisagés, mais non encore autorisés¹⁵, à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

¹⁴ Ni par le schéma d'aménagement, ni par la Commission de protection du territoire agricole.

¹⁵ Ni par le schéma d'aménagement, ni par la Commission de protection du territoire agricole.

En comparaison avec les tracés est et ouest, le MTQ estime que le tracé recommandé se situe à la limite des zones urbaine et agricole et s'insère, en s'en rapprochant, comme une limite cohérente à la limite existante entre le périmètre d'urbanisation et la zone agricole.

En tenant compte des objectifs du parachèvement de l'autoroute 30 et des critères de conception du MTQ, le MAMR et le MAPAQ ont indiqué que, considérant qu'un empiètement en zone agricole apparaît inévitable peu importe le tracé retenu, le tracé recommandé par le MTQ apparaît comme un compromis acceptable qui permet de limiter les impacts.

Compte tenu de l'ensemble des composantes environnementales significatives d'un milieu de façon à trouver le tracé de moindre impact, il apparaît que le tracé recommandé par le MTQ représente un compromis acceptable. Les autres enjeux et impacts environnementaux ainsi que les mesures d'atténuation proposées seront analysés dans les sections qui suivent.

Constat sur le tracé recommandé par le MTQ

Selon l'information présentée par le MTQ et par les intervenants en audience publique, le tracé recommandé par le MTQ apparaît comme un compromis acceptable d'un point de vue environnemental puisque qu'il présente, en comparaison aux autres tracés, un certain équilibre permettant de limiter l'impact sur le développement à l'intérieur du périmètre urbain de la Ville de Candiac et de limiter l'impact sur la zone agricole.

2.2.3 Analyse d'éléments complémentaires au projet

La présence de différents projets connexes et complémentaires dans un milieu donné implique parfois que l'on s'interroge sur leurs impacts environnementaux. Dans le cadre de l'évaluation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, certains aspects connexes ou complémentaires ont été évoqués.

Rappelons que la directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route¹⁶ indique que l'étude d'impact doit faire mention de tout aménagement existant ou tout autre projet, en cours de planification ou d'exécution, susceptible d'influencer la conception ou les impacts du projet proposé et doit permettre d'identifier les interactions potentielles avec le projet proposé.

C'est ainsi que l'aménagement d'un étage et d'un échangeur au croisement de l'autoroute 30 projetée et du rang Saint-André ainsi qu'un étage au-dessus de l'autoroute 15 entre les villes de Delson de Candiac ont été évoqués. Ces éléments sont liés au choix du tracé, à l'impact sur le développement urbain et à l'accessibilité aux zones en développement.

Étage au rang Saint-André

En analysant l'impact sur le développement urbain de Candiac et de Saint-Philippe, la question de la continuité et de l'accessibilité du rang Saint-André apparaît comme un impact sur l'accessibilité au territoire. Lors de l'audience publique, des intervenants ont réclamé un

¹⁶ Voir : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/evaluations/documents/Routes.pdf>.

étagement ou un échangeur complet (voir la section suivante) au croisement de l'autoroute 30 et du rang Saint-André. La commission du BAPE a aussi suggéré l'étagement au rang Saint-André. À la suite du mandat d'enquête et d'audience publique, le MTQ s'est montré d'accord avec ce constat de la commission du BAPE et a, par la suite, déposé des documents présentant cette modification du projet afin qu'elle soit intégrée à l'analyse environnementale et au projet de décret.

Le MTQ a par la suite confirmé qu'un étagement du rang Saint-André est maintenant prévu pour en assurer la continuité¹⁷. Cette modification au projet ne rendrait plus nécessaire l'aménagement d'une voie de desserte au sud de l'autoroute 30 projetée entre le rang Saint-André et l'échangeur Jean-Leman. De plus, l'abandon de la voie d'accès amènera le MTQ à réaménager certaines bretelles et des structures prévues à l'échangeur Jean-Leman. Le MTQ indique que ces modifications seront planifiées en consultation avec la Ville de Candiac et la Municipalité de Saint-Philippe. Puisque les réaménagements proposés visent à assurer l'accès aux deux municipalités, que les travaux n'affectent pas de nouveaux secteurs et que les impacts environnementaux de cette modification sont minimes, cette situation apparaît acceptable.

Le MTQ présente l'étagement du rang Saint-André comme une bonification du projet. Ainsi, en maintenant la continuité du rang Saint-André, le projet permet de maintenir, dans les conditions actuelles, l'accès à la gare temporaire du train de banlieue pour les usagers venant de Saint-Philippe.

L'abandon de la voie de desserte pourrait aussi amener une diminution de la superficie de terres agricoles immobilisées pour l'emprise. Ainsi, le MTQ s'engage à minimiser les empiètements sur les espaces agricoles, particulièrement à l'est de l'axe autoroutier, là où était prévue la voie de desserte. Les impacts sur le territoire agricole discutés au présent rapport pourraient donc être diminués à la suite de la conception finale du projet.

Puisque la voie de desserte prévue ne sera plus nécessaire, le MTQ indique que cela rendrait moins accessible ce secteur de la zone agricole. Cependant, il faut aussi considérer que la continuité du rang Saint-André permettrait un parcours plus direct entre les territoires de Candiac et de Saint-Philippe. Cette augmentation de l'accessibilité au territoire pourrait amener, à moyen et long termes, des pressions urbaines sur les terres agricoles localisées au sud du projet. Cet impact potentiel pourrait être partiellement prévenu en protégeant par des servitudes de non-accès les abords de l'autoroute et de l'étagement.

Enfin, cette modification pourrait affecter une propriété résidentielle située sur le rang Saint-André du côté de Candiac. Un empiètement sur la propriété pourrait être nécessaire. Le MTQ indique que, dans le cadre de la procédure d'acquisition habituelle, le propriétaire pourrait se voir offrir l'achat complet de la propriété ou un achat partiel assorti d'un rétablissement de l'accès à la propriété. Rappelons qu'un écran antibruit est prévu pour la protection du climat

¹⁷ Lettre de M. Bernard McCann, de la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du ministère des Transports, à M. Éric Thomassin, de la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 10 avril 2006, concernant l'étagement et la continuité du rang Saint-André ainsi que les impacts qui en découlent, 1 p., 1 pièce jointe et un plan.

sonore de cette propriété résidentielle. En cas d'un achat complet, cette mesure pourrait ne plus être nécessaire à court terme.

Constat relatif à la possibilité de prévoir un étagement au rang Saint-André

La modification du projet pour prévoir un étagement au rang Saint-André apparaît acceptable. Cet étagement ne devrait pas inclure d'échangeurs avec l'autoroute 30 projetée. De plus, le projet devrait être optimisé, en profitant de l'élimination de la voie de desserte prévue à l'étude d'impact entre le rang Saint-André et l'échangeur Jean-Leman, de façon à limiter les superficies de terres agricoles immobilisées aux fins de l'emprise. Afin de limiter les pressions sur le territoire et les activités agricoles, les abords de l'autoroute et de l'étagement devraient être protégés par des servitudes de non-accès.

Échangeur au rang Saint-André

L'étude d'impact indique que l'absence d'entrées et de sorties (autres qu'aux extrémités et entre autoroutes) et l'addition d'une servitude de non-accès le long du prolongement du rang Saint-André pourraient réduire les pressions de l'urbanisation sur le territoire et les activités agricoles. Le MTQ s'est engagé à ne prévoir des échangeurs qu'aux deux extrémités du tronçon, et ce, pour faciliter les échanges avec les deux autoroutes existantes. Le MTQ s'est aussi engagé à acquérir une servitude de non-accès le long du prolongement du rang Saint-André (dans le cas où ce prolongement serait nécessaire). Le MTQ indique que ces deux mesures devraient avoir pour effet de protéger la fonctionnalité des infrastructures autoroutières et, par conséquent, à protéger le territoire agricole environnant face aux pressions éventuelles du développement urbain.

Rappelons que le décret no 482-2004, portant sur le tronçon entre Sainte-Catherine et l'autoute 15, prévoit qu'aucun échangeur ne sera construit pour faciliter les accès au réseau local. Les mesures proposées pour le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sont donc cohérentes avec cette décision récente.

Le MTQ justifie l'absence d'échangeur au rang Saint-André par la proximité entre les échangeurs, la création de zones de convergence et de divergence, la volonté de protéger les terres agricoles en rendant leur accès le moins attrayant possible, le manque d'espace et le respect des normes en vigueur. Le MTQ a précisé qu'il ne prévoit habituellement pas d'échangeur avec une rue locale de l'importance du rang Saint-André.

Le MAMR a indiqué qu'il serait souhaitable qu'aucun échangeur routier ne soit construit sur le tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, sauf pour des besoins visant à desservir de façon efficace la gare de trains de banlieue et les équipements de transport collectif afférents.

Constat relatif à la possibilité de prévoir un échangeur au rang Saint-André

Dans le but de minimiser l'impact sur la zone agricole, l'approche du MTQ apparaît acceptable. Ainsi, les échangeurs sont limités aux extrémités du tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Aucun échangeur ne devrait être construit au rang Saint-André. Ce choix est cohérent avec celui fait pour le tronçon de

l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 où les seuls échangeurs sont aussi prévus aux extrémités du tronçon et desservent des liens autoroute/autoroute. Ce choix vise la protection du territoire et des activités agricoles ainsi qu'une gestion rationnelle de l'urbanisation.

Possibilité d'un échangeur au-dessus de l'autoroute 15 entre Delson et Candiac

Selon l'information transmise par le MTQ, des discussions auraient lieu avec les municipalités de Delson (secteur industriel) et de Candiac (futur secteur commercial et résidentiel) pour l'aménagement d'un échangeur au-dessus de l'autoroute 15. Cet échangeur desservirait des collectrices de nature locale pour faciliter les échanges entre deux secteurs proches et coupés par des infrastructures autoroutières.

Cette possibilité d'aménager un échangeur au-dessus de l'autoroute 15 a été évoquée par la commission du BAPE. Un tel projet peut être considéré comme un projet connexe ou complémentaire au parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. À première vue, cet échangeur semble justifié par des objectifs qui ne sont pas directement liés au parachèvement de l'autoroute 30. Le MTQ n'a pas indiqué avoir l'intention d'intégrer cet échangeur au parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Les impacts environnementaux associés à la réalisation de cet échangeur n'ont pas été évalués puisqu'il est considéré hors-projet. Enfin, lorsque le MTQ disposera de plus de détails sur son projet d'échangeur, l'assujettissement à la PÉEIE pourra être vérifié.

2.3 Planification et utilisation du territoire

L'enjeu de la planification et de l'utilisation du territoire a été abordé de façon générale et dans l'optique de la comparaison des solutions de rechange et des variantes. Comme il s'agit, selon nous, de l'enjeu principal de l'analyse du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, des précisions doivent être apportées. L'enjeu de la planification et de l'utilisation du territoire peut être abordé en fonction des usages existants, des usages prévus, des orientations à plus long terme et des portions du territoire faisant l'objet de mesures de protection.

2.3.1 Protection du territoire et des activités agricoles

Cette section abordera les orientations générales en matière de protection du territoire et des activités agricoles, le contexte d'insertion du projet, la synthèse des impacts, l'avis de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) et les mesures d'atténuation proposées à l'étude d'impact.

Orientations en matière de protection du territoire et des activités agricoles

Le MAPAQ a souligné que les orientations en matière de planification et d'aménagement de la zone agricole ont fait l'objet de discussions qui auraient permis l'émergence d'un consensus qui vise principalement à ce que la priorité soit accordée aux activités agricoles en zone agricole, à ce que le développement durable des activités agricoles soit favorisé et à ce que la cohabitation des activités agricoles avec les usages non agricoles soit harmonieuse. À cet égard, les

documents d'orientations gouvernementales suivants sont des plus éloquentes¹⁸. Ces documents d'orientation précisent l'objectif d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture, la reconnaissance de la zone agricole comme la base territoriale pour la pratique et le développement des activités agricoles et l'objectif d'y assurer l'utilisation prioritaire du sol à des fins agricoles. Ces documents proposent de plus de freiner l'empiètement et l'expansion urbaine en zone agricole en exerçant un contrôle des usages non agricoles afin de créer un cadre propice au maintien et au développement des activités et des exploitations agricoles. À l'échelle métropolitaine, le MAMR rappelle que l'orientation principale signifiée à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) est « d'assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale et agroalimentaire métropolitain, dans une perspective de croissance économique, de création d'emplois et de protection de l'environnement¹⁹ ». Le MAPAQ et le MAMR ont pris ces différentes orientations en considération dans leurs avis sur le projet.

L'examen des différentes orientations d'aménagement du territoire agricole illustre bien toute l'importance qui est accordée à la pérennité de la zone agricole, notamment au regard de l'empiètement et de l'expansion des secteurs urbanisés. Tout comme la commission du BAPE, nous constatons que, malgré toutes ces orientations, « les pressions exercées par le développement urbain sur le milieu agricole existent toujours et tout porte à croire qu'elles s'intensifieront en raison de la croissance démographique prévue dans la région²⁰ ».

Contexte d'insertion du projet

Afin de bien présenter le contexte, le MAPAQ rappelle que seulement 4 % du territoire québécois est protégé par la CPTAQ. De ce 4 %, il n'y aurait que 2 % qui serait propice à l'agriculture.

Le MAPAQ estime que le potentiel des sols agricoles du secteur affectés par le projet est élevé. Les sols affectés sont de catégorie 2 et 3, selon l'étude pédologique de La Prairie. De tels sols sont une ressource non renouvelable et très rare au Québec. Leur conversion à des fins de développement urbain causerait, selon le MAPAQ, un préjudice important au secteur agricole.

Le comté de La Prairie, dans lequel est situé le projet, posséderait 12,8 % de sol classé 2 et 72,8 % de sol classé 3, selon l'étude pédologique du comté de La Prairie de 2000²¹. Ces sols, de classe 2 et 3, ne compteraient que pour 16,9 % et 21,4 % respectivement²² de la totalité de la zone agricole protégée par la CPTAQ²³.

¹⁸ Ces documents sont disponibles sur le site Internet suivant :
http://www.mamr.gouv.qc.ca/amenagement/amen_amen_orie.asp.

¹⁹ Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal :
http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm_cadre_fra.pdf.

²⁰ BAPE, Rapport 218, p. 34.

²¹ Étude pédologique du comté de La Prairie p. 217 et 218.

²² Bulletin d'analyse, Région rurale et petites villes du Canada (Statistiques sur les superficies de SOI de classes 1-2-3 et analyse et conséquences des pertes des bonnes terres agricole), p. 5.

²³ Rapport annuel 2003-2004 de la CPTAQ p. 23.

Un autre indicateur du haut potentiel agricole du secteur concerne les rendements. Selon le MAPAQ, les rendements relevés par la Financière Agricole pour l'année 2003 classe la région affectée par le projet au premier rang québécois pour la production d'avoine et de blé et au deuxième rang pour la production d'orge. De plus, la région aurait des rendements supérieurs à la moyenne provinciale pour le foin, l'avoine, le maïs ensilage et le maïs-grain. Pour le MAPAQ, ces statistiques confirment le potentiel élevé des sols visés par le projet et leur rareté sur le territoire québécois.

Ces sols à fort potentiel sont concentrés dans le sud du Québec où les conditions climatiques sont les meilleures pour l'agriculture. Pour le MAPAQ, leur localisation géographique, leur qualité et leur caractère non renouvelable en font un enjeu majeur pour le dynamisme de l'agriculture de la région. Le MAPAQ souligne que plusieurs producteurs agricoles des municipalités voisines seraient actuellement à la recherche de sols agricoles afin d'agrandir leur exploitation.

Synthèse des impacts sur le territoire et les activités agricoles

Tel que résumés à l'étude d'impact déposée par le MTQ, les impacts sur le territoire et les activités agricoles sont :

- « de soustraire à l'agriculture une superficie d'environ 22,9 ha de bons sols argileux de classe 2, dont 8,3 ha de sols améliorés récemment et mis en valeur pour la grande culture par des travaux de défrichage, de nivellement et de drainage. Toutefois, sur une partie des sols non améliorés, il y a présence de roc à faible profondeur selon l'étude pédologique;
- d'affecter l'accessibilité et la fonctionnalité d'une superficie additionnelle de bons sols de 7,1 ha;
- d'affecter le drainage superficiel et, le cas échéant, le drainage souterrain des superficies cultivées avoisinantes;
- d'affecter une exploitation agricole d'envergure, spécialisée en grande culture (maïs, soya) en perturbant possiblement le système de drainage souterrain de certaines superficies adjacentes au tracé.
- d'avoir peu d'incidence sur la communauté agricole, mais d'être déstructurant pour les deux principales propriétés, dont une exploitation agricole, en les morcelant et en isolant 16,0 ha environ entre le tracé et la zone non agricole ».

Mentionnons que la modification du projet²⁴ prévoyant l'étagement du rang Saint-André entraînerait l'abandon de la voie de desserte, ce qui pourrait aussi amener une diminution de la superficie de terres agricoles immobilisées pour l'emprise. Le MTQ indique aussi que ce secteur de la zone agricole serait moins accessible à la suite de cette modification.

Compte tenu des avis reçus, des préoccupations exprimées en audience publique et du contexte du projet, nous estimons, tout comme le MTQ et la commission du BAPE, que la vocation agricole des parcelles de la zone agricole qui seraient isolées par le projet ne peut être assurée et garantie à long terme.

²⁴ Voir la section 2.3.3 pour plus de détails sur cette modification.

Avis de la Commission de protection du territoire agricole

L'article 97 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles prévoit qu'une décision du gouvernement en vertu de l'article 31.5 de la LQE doit être précédée d'une décision en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. C'est pourquoi le MTQ a demandé à la CPTAQ un avis en vertu de l'article 66 de cette loi.

L'avis de la CPTAQ conclut que « la réalisation, en zone agricole, d'un tronçon de l'autoroute 30, d'environ 3,4 kilomètres, qui relierait l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac, est incompatible, selon les critères de la loi, avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles ».

L'avis de la CPTAQ mentionne de plus que les critères qu'elle aurait pu considérer « si la Commission avait à examiner le prolongement d'une voie de contournement bien établie dans le respect des objectifs de la loi » sont l'effet bénéfique sur le développement économique de la région, l'absence de sites de moindre impact en zone non agricole, la perte de sols agricoles, la superficie des aires enclavées et la proximité du périmètre urbain.

Pour la CPTAQ, l'examen du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman est lié au tronçon entre l'autoroute 15 et Sainte-Catherine en milieu agricole. La CPTAQ a jugé, à deux reprises, ce tronçon incompatible avec les objectifs de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles. Donc, « par souci de cohérence, et dans la mesure où le présent projet ne constitue que l'accessoire par rapport au principal, la Commission considère que celui-ci ne peut que générer une conclusion similaire ».

À la suite de cet avis, le gouvernement devra se prononcer sur un décret, préparé sous la coordination du MTQ, afin d'autoriser l'utilisation à des fins autres que l'agriculture, le lotissement, l'aliénation et l'exclusion des superficies nécessaires à la réalisation du projet en zone agricole, le tout préalablement à l'autorisation prévue à l'article 31.5 de la LQE.

Mesures d'atténuation envisagées

Le MTQ a envisagé différentes mesures d'atténuation des impacts sur le territoire et les activités agricoles. Certaines mesures peuvent être mises en œuvre, notamment celles relatives au drainage superficiel, au drainage souterrain, à l'accès aux parcelles cultivables et aux compensations financières appropriées pour les pertes et dommages occasionnés. Ces mesures devraient être intégrées aux plans et devis du projet.

Le MTQ a proposé des mesures pour maintenir la vocation agricole des terrains et parcelles résiduelles qu'il pourrait détenir à la suite de la réalisation éventuelle du projet. Ces mesures concernent l'inclusion de parcelles à la zone agricole et l'exploitation à des fins agricoles de la zone résiduelle enclavée au sud de l'échangeur des autoroutes 30 et 15²⁵. La possibilité de reboiser certaines parcelles a aussi été évoquée. Selon les informations fournies, la possibilité de mettre en œuvre ces mesures ainsi, les superficies précises qui pourraient être considérées ne

²⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe – Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, préparées par la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et le Bureau de projet A-30, mars 2005, p. 42-43.

seraient connues qu'après avoir entamé des discussions et conclu des ententes avec les propriétaires concernés. Dans le cas de l'inclusion à la zone agricole et l'exploitation de la zone résiduelle enclavée au sud de l'échangeur des autoroutes 30 et 15, cette démarche devrait notamment impliquer la collaboration de la CPTAQ, de la MRC de Roussillon et de la Ville de Candiac.

Les choix, l'ampleur et l'efficacité probable de ces mesures demeurent en partie inconnus. Cependant, nous comprenons que le MTQ peut difficilement préciser davantage son engagement avant que les discussions aient lieu avec les propriétaires concernés et que les démarches soient entreprises avec les autorités responsables.

Constat général sur le territoire et les activités agricoles

Nous réitérons le constat effectué précédemment à l'effet que le tracé recommandé par le MTQ apparaît comme un compromis acceptable d'un point de vue environnemental puisque qu'il présente, en comparaison aux autres tracés, un certain équilibre permettant de limiter l'impact sur le développement à l'intérieur du périmètre urbain de la Ville de Candiac et de limiter l'impact sur la zone agricole.

Une conclusion similaire a été émise par le MAPAQ et le MAMR.

Constat spécifique sur les mesures d'atténuation pour le territoire et les activités agricoles

Afin de permettre de bien documenter les mesures d'atténuation qui pourront être mises en œuvre de façon effective, le MTQ pourrait rendre compte des démarches et des résultats concernant l'inclusion à la zone agricole et l'exploitation de la zone résiduelle enclavée au sud de l'échangeur des autoroutes 30 et 15.

Si elles sont effectivement réalisées, les mesures proposées par le MTQ nous apparaissent intéressantes.

2.3.2 Planification et développement du territoire urbanisé

Cette section abordera la planification et le développement du territoire urbanisé sous l'angle des orientations en matière de gestion de l'urbanisation, du contexte d'insertion du projet et la synthèse des impacts.

Orientations en matière de gestion de l'urbanisation

En plus de prévoir des dispositions concernant le contrôle de l'expansion de l'urbanisation en zone agricole, le cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal prévoit différentes orientations et attentes au regard de la gestion de l'urbanisation et de l'identification de pôles économiques²⁶. D'une façon générale, ces dispositions appellent à une consolidation de l'urbanisation et à l'identification de pôles économiques structurants. À partir de ces orientations, la CMM, dont fait partie le territoire de la MRC de Roussillon et de la Ville de Candiac, est à élaborer un schéma d'aménagement. Nous constatons donc que les discussions et les choix

²⁶ Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal : http://www.mamr.gouv.qc.ca/publications/amenagement/cmm_cadre_fra.pdf.

pouvant avoir une influence sur la possibilité évoquée par la MRC de Roussillon et la Ville de Candiac d'étendre le développement urbain en zone agricole ne sont pas encore terminés. Ces potentiels de développement restent donc à analyser au regard des différentes orientations de gestion de l'urbanisation et de protection de l'agriculture. Leur planification est donc susceptible d'évoluer et pourrait notamment tenir compte de la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Contexte d'insertion du projet

En proposant l'implantation d'une infrastructure routière d'importance dans un milieu suburbain en développement, le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman aura un effet structurant, particulièrement pour le territoire de la MRC de Roussillon et de la Ville de Candiac. Ce projet s'implante dans un système spatial, social, économique et politique complexe où existent, entre autres, des dynamiques et des potentiels au regard de l'utilisation du sol et des activités économiques. C'est pourquoi il importe de tenir compte du développement urbain en voie de réalisation, ce qu'a fait le MTQ, et aussi de considérer les développements potentiels à plus long terme. Dans ce cas, il importe de préciser qu'il s'agit de potentiels de développement et que leur planification peut encore être revue à la suite de la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Synthèse des impacts sur la planification et le développement du territoire urbanisé

L'impact sur le développement urbain de Candiac et de Saint-Philippe se situe à deux niveaux. D'une part, l'impact sur les développements résidentiels et commerciaux, en cours de réalisation ou devant être réalisés à court terme. D'autre part, l'expansion envisagée du périmètre d'urbanisation en zone agricole.

Le tracé privilégié par le MTQ impliquerait une perte de superficie dans le périmètre d'urbanisation de 1,5 ha et n'isolait aucune superficie du périmètre d'urbanisation. À la lumière des informations présentées, le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman dans le tracé privilégié par le MTQ aurait un impact minime sur l'intégrité du périmètre d'urbanisation et ne présenterait pas d'entrave majeure aux développements résidentiels et commerciaux en cours de réalisation ou devant être réalisés à court terme. Ces développements imminents ont plutôt été pris en considération dans le choix de l'option et de la variante par le MTQ. Sans ces développements, les choix et les modalités de réalisation du projet auraient pu être différents, générant ainsi des impacts environnementaux de nature et d'importance différentes. Le développement urbain prévu et en cours de réalisation a donc été considéré de façon satisfaisante dans la planification du projet. Le projet ne devrait pas nuire de façon significative aux projets de développement prévus au plan stratégique de la Ville de Candiac concernant le développement résidentiel à l'ouest du boulevard Jean-Leman, le développement commercial en bordure des autoroutes 30 et 15, le projet de studio de cinéma et la gare de trains de banlieue. L'impact sur le développement du périmètre d'urbanisation devrait donc être limité.

Au cours de l'audience publique, la MRC de Roussillon, la Ville de Candiac et la Ville de Saint-Philippe ont émis des commentaires et déposé des informations mentionnant la possibilité que le périmètre d'urbanisation et les usages urbains fassent l'objet d'une expansion, à long terme,

en zone agricole. Un secteur résidentiel, une gare de trains de banlieue projetée et une plateforme logistique intermodale font partie des projets évoqués.

Le tracé privilégié par le MTQ compromettrait ces développements envisagés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation, mais non encore autorisés ni par le schéma d'aménagement de la CMM, ni par le schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon, ni par la CPTAQ. Sans conclure sur l'acceptabilité de ces développements potentiels, ils soulèvent des questions au regard des enjeux de gestion de l'urbanisation et de protection du territoire agricole.

Constat général sur la planification et l'utilisation du territoire urbanisé

Nous réitérons le constat effectué précédemment à l'effet que, selon l'information présentée par le MTQ et par les intervenants en audience publique, le tracé recommandé par le MTQ apparaît comme un compromis acceptable d'un point de vue environnemental puisque qu'il présente, en comparaison aux autres tracés, un certain équilibre permettant de limiter l'impact sur le développement à l'intérieur du périmètre urbain de la Ville de Candiac et de limiter l'impact sur la zone agricole.

Une conclusion similaire a été émise par le MAMR et le MAPAQ.

Constat spécifique sur la planification et l'utilisation du territoire urbanisé

Le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman aurait un impact limité en termes de perte de superficie à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Ainsi, les développements résidentiels et commerciaux, en cours de réalisation ou devant être réalisés à court terme, pourront être réalisés sans entrave majeure.

En ce qui concerne l'impact sur la possibilité d'étendre, à plus long terme, le développement urbain de la Ville de Candiac en zone agricole, le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman compromettrait les développements envisagés, qui ne sont, rappelons-le, pas encore autorisés par les autorités responsables de l'aménagement du territoire et de la protection du territoire agricole.

De plus, compte tenu des pressions exercées par le développement urbain sur le territoire agricole, il serait souhaitable que la réalisation du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman ne soit pas un prétexte, dans le futur, pour justifier l'expansion urbaine en zone agricole.

Mentionnons que l'adaptation du projet au milieu, comme l'étagement au rang Saint-André et les mesures d'atténuation prévues par le MTQ, notamment au regard du climat sonore et du milieu visuel, tiennent compte de la présence à proximité du projet de secteurs urbanisés et de secteurs en développement. La mise en œuvre de différents projets dans un même territoire pose sans contredit un défi important afin de trouver les solutions permettant leur intégration et la prise en compte des différents impacts qui leurs sont associés.

2.4 Autres enjeux et impacts environnementaux

Les sections précédentes présentent l'analyse des grands enjeux relatifs au choix de la solution et de la variante du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. D'autres enjeux et impacts environnementaux méritent cependant d'être analysés. Ces enjeux et impacts sont moins discriminants quant au choix de la solution et de la variante puisque leur importance est globalement équivalente ou bien des mesures d'atténuation peuvent être mises en œuvres pour toutes les solutions de rechange et les variantes.

D'abord, un certain nombre d'enjeux et d'impacts font l'objet de suggestions et de constats concernant le climat sonore, les boisés, les milieux humides et aquatiques, les espèces fauniques menacées ou vulnérables, le paysage, l'approvisionnement en eau potable et la surveillance environnementale. Enfin, d'autres impacts environnementaux sont rapidement évoqués : les sols contaminés, la qualité de l'air, la sécurité, les acquisitions, les biens et sites archéologiques.

2.4.1 Climat sonore

Le projet est susceptible d'avoir un impact sur le climat sonore en période de construction et en période d'exploitation. Les secteurs résidentiel, institutionnel et récréatif font l'objet d'une attention particulière.

Climat sonore en période de construction

Le MTQ a présenté des informations relativement au contrôle des impacts sonores sur les chantiers. Dans un premier temps, un document spécial serait remis aux entrepreneurs et spécifierait les seuils sonores à respecter pendant les travaux, le contenu des programmes (général et détaillé) de suivi et de contrôle du bruit ainsi que les mesures d'atténuation requises et les restrictions concernant certains équipements ou techniques de construction. Dans un deuxième temps, un programme de gestion du bruit devrait être élaboré par l'entrepreneur retenu avant les travaux. Ce programme prévoit des relevés sonores, le suivi des plaintes et la production d'un bilan.

Constat sur la surveillance du climat sonore en période de construction

La surveillance du climat sonore en période de construction proposée par le MTQ apparaît adéquate. Dans le but d'assurer le suivi du projet, les programmes détaillés et les bilans devraient idéalement être déposés auprès du MDDEP.

Climat sonore en période d'exploitation

Cette section présentera la situation du climat sonore en période d'exploitation au regard de l'importance de l'impact en termes de santé publique, du contexte et de l'état de référence, de l'analyse des impacts et de la prise en compte du développement imminent d'un quartier résidentiel à l'ouest du boulevard Jean-Leman.

Importance du climat sonore en termes de santé publique

Le MSSS souligne qu'il est reconnu que l'exposition chronique au bruit peut engendrer des symptômes émotionnels mineurs, des altérations de la performance dans l'accomplissement des

tâches quotidiennes et des perturbations du sommeil. En effet, un niveau sonore de 55 dB(A) L_{eq} représente la limite recommandée pour le bruit extérieur par différents organismes tels l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Environmental Protection Agency (EPA) et Santé Canada. Durant la nuit, l'OMS suggère même que le bruit extérieur n'excède pas 45 dB(A) L_{eq} . Au-delà de ces limites, les effets du bruit sur la santé se font sentir et le niveau de nuisance est considéré comme sérieux²⁷.

Contexte et état de référence

Le projet est essentiellement en zone agricole ou bien en milieu non encore urbanisé. Dans le secteur de l'échangeur Jean-Leman, les habitations plus ou moins contiguës, ont été regroupées en zones distinctes et ont fait l'objet d'une évaluation sonore. Des quartiers résidentiels localisés près de l'autoroute 30 existante et du tronçon prévu au projet ainsi que deux habitations isolées sur le boulevard Jean-Leman ont fait l'objet de relevés sonores (tableau 6).

TABLEAU 6 : RÉSULTAT DES RELEVÉS SONORES

Point de mesure	Adresse civique	$L_{Aeq, 24 h}$	$L_{Aeq, 1 h}$ (jour)	$L_{Aeq, 1 h}$ (soir)	$L_{Aeq, 1 h}$ (nuit)
1	69, rue Jean	59,4	57 - 63	59 - 62	52 - 57
2	99, rang Saint-André	-	48,9	-	-
3	251, av. Deauville	-	-	55,5	-
4	À l'extrémité de la rue de Chantilly	-	-	52,1	-

Source : Étude d'impact, novembre 2004, chapitre 2.2.7.1, tableau 5.

L'analyse du climat sonore d'un projet routier tient généralement compte de seuils de bruit ambiant dans les secteurs résidentiels. Ces maximums à rechercher (L_{eq}) sont respectivement de : 55 dB(A) le jour, 50 dB(A) le soir et 45 dB(A) la nuit, sinon le bruit ambiant actuel quand celui-ci ne dépasse pas sur 24 heures 55 dB(A).

Les relevés effectués montrent qu'actuellement, les seuils $L_{Aeq, 1 h}$ mesurés aux points no 1, 3 et 4, qui sont adossés à l'autoroute 30 existante, sont au-dessus des maximums recommandés. La présence d'ouvrages antibruit ne permet pas de respecter les seuils recommandés pour un environnement sonore viable dans les rues rapprochées de l'autoroute existante. La MRC de

²⁷ Daniel G. BOLDUC, et Michel LAVOIE, en collab. avec Marcel BÉLANGER, Reiner BANKEN et Pierre GOSSELIN, *Pour un aménagement du territoire favorable à la santé : orientations*, [s. l.], ministère de la Santé et des Services sociaux, 1998, 14 p.

ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ, *Community Noise, Environmental Health Criteria Document, External Draft Review*, Geneva, Organisation mondiale de la santé, 1993, [s. p.].

SANTÉ ET BIEN-ÊTRE SOCIAL CANADA ET APPROVISIONNEMENTS ET SERVICES CANADA, *Lignes directrices nationales visant la limitation du bruit extérieur. Méthodes et concepts relatifs à l'élaboration de règlements en matière de bruit extérieur pour le Canada*, [s. l.], Comité consultatif fédéral-provincial de l'hygiène du milieu et du travail, 1989, [s. p.].

SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUE ET DE LOGEMENT, *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation*, Ottawa, Société canadienne d'hypothèque et de logement, 1981, 119 p.

Roussillon aurait d'ailleurs identifié ce secteur comme une zone de contrainte anthropique dans son schéma d'aménagement.

Analyse de l'impact sur le climat sonore en période d'exploitation

L'augmentation de la circulation d'ici 2011 devrait amener une détérioration du climat sonore au voisinage de l'autoroute actuelle comme du nouveau tronçon. Les simulations sonores effectuées par le MTQ confirment ce fait (tableau 7).

TABLEAU 7 : RÉSULTAT DES SIMULATIONS DU CLIMAT SONORE

SECTEUR	Niveau sonore $L_{Aeq, 24 h}$		
	ACTUEL (2003)	2011 SANS PROJET	2011 AVEC PROJET
Poste 1 (rue Jean et Dupuis)	52 – 54	56 – 58	57 – 59
Poste 2 (rang Saint-André)	41 - 47	43 - 48	59 - 61
Poste 3 (avenue Deauville)	51 - 54	56 - 58	56 - 60
Poste 4 (rue de Chantilly)	49 - 51	53 - 54	52 - 53

Référence : Réponses au MDDEP, chapitre 10.2, tableau 1 et chapitre 10.3, tableau 2

Le secteur du poste 1 est un secteur résidentiel qui subirait une augmentation de l'ordre de 4 à 5 dB(A), que le projet se réalise ou non. Qui plus est, les résultats des relevés démontrent que les immeubles résidentiels qui longent l'autoroute 30 actuelle seraient exposés à un niveau sonore qui dépasse déjà l'objectif du seuil proposé, et ce, même si un ouvrage d'atténuation du bruit existe.

Le secteur du poste 2 serait affecté par une détérioration marquée du climat sonore. Cette situation affecterait qu'une seule résidence localisée à l'ouest de la jonction du boulevard Jean-Leman et du rang Saint-André.

Le secteur du poste 3 devrait subir une détérioration significative du climat sonore, perceptible puisque l'altération sera de plus de 3 dB(A), qu'il y ait ou non réalisation du projet. Cette détérioration est associée à l'augmentation de la circulation anticipée d'ici 2011.

Le secteur du poste 4 devrait subir une détérioration du climat sonore qui devrait être perceptible mais qui devrait demeurer dans les limites des seuils précités.

Les niveaux sonores iraient encore en augmentant, entre 2011 et 2021, dans la mesure où l'augmentation de la circulation devrait se poursuivre, bien qu'à un rythme moindre que durant la décennie précédente. L'essentiel des résidences affectées par la réalisation du projet devraient alors subir une détérioration du climat sonore qui pourrait, cependant, ne pas être perceptible, puisque l'augmentation pourrait être inférieure à 3 dB(A) entre 2011 et 2021.

Afin d'atténuer ces impacts, l'étude d'impact propose des mesures d'atténuation qui semblent appropriées compte tenu des conditions dans lesquelles le projet se réalisera. Ces mesures sont :

- la mise en place d'écrans antibruit d'une hauteur variant de 4 à 5 m par rapport au niveau de la chaussée de l'autoroute dans le secteur habité du boulevard Jean-Leman.

- le rehaussement de 1 m de la butte antibruit qui protège les habitations des rues Jean et Dupuis, à Saint-Philippe et le prolongement de cette butte jusqu'au rang Saint-Joseph Sud.

Mentionnons que la modification du projet par l'étagement du rang Saint-André pourrait affecter la propriété résidentielle située sur le rang Saint-André, du côté de Candiac, pour laquelle est prévu un écran antibruit²⁸. Un empiètement sur la propriété pourrait être nécessaire. Le MTQ indique que, dans le cadre de la procédure d'acquisition habituelle, le propriétaire pourrait se voir offrir l'achat complet de la propriété ou un achat partiel, assorti d'un rétablissement de l'accès à la propriété. En cas d'un achat complet, cette mesure pourrait ne plus être nécessaire à court terme.

Constat sur les mesures d'atténuation du climat sonore

Les mesures d'atténuation du climat sonore devraient être mises en place aux secteurs sensibles existants présentés à l'étude d'impact.

Constat sur le suivi du climat sonore en période d'exploitation

Les mesures d'atténuation prévues devraient permettre de limiter à l'extérieur des bâtiments le niveau de bruit à 55 dB(A) $L_{eq, 24 h}$. Afin de permettre de s'assurer de l'efficacité de ces mesures, un programme de suivi du climat sonore doit permettre d'intervenir de nouveau si les résultats obtenus en démontrent la nécessité.

Ce programme de suivi devrait comprendre des relevés sonores et des comptages de véhicules un an et cinq ans après la mise en service du tronçon réaménagé et un comptage de véhicules avec classification après dix ans. La localisation et le nombre de points d'échantillonnage doivent être représentatifs du secteur visé. De plus, au moins un des relevés sonores à chacun des points d'évaluation retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives. Le programme et les rapports de suivi devraient être déposés au MDDEP.

Impact sur le climat sonore d'un quartier résidentiel en développement

Un quartier résidentiel serait sur le point d'être construit à l'ouest du boulevard Jean-Leman au sud de l'autoroute 30 existante. Le MTQ a comme orientation de prévoir des mesures d'atténuation pour les secteurs résidentiels sensibles existants. Selon la Politique sur le bruit du MTQ, les municipalités locales ou leurs partenaires devront prendre en charge la totalité des frais de mise en œuvre des mesures d'atténuation à l'occasion de la réalisation de nouveaux projets de construction résidentielle à proximité d'axes routiers sous la responsabilité du MTQ. Le contexte est ici particulier puisque le développement du secteur devrait démarrer sous peu et qu'est encore inconnu le rythme du développement résidentiel par rapport à l'échéancier de réalisation du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

En réaction à l'avis de la commission du BAPE à l'effet que le programme de suivi sonore pour vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit routier devrait inclure le quartier résidentiel en développement le long du boulevard Jean-Leman à Candiac, le MTQ a indiqué que

²⁸ Voir la section 2.3.3 pour plus de détails sur cette modification.

les mesures d'atténuation pour ce quartier devraient plutôt faire l'objet d'une entente entre le MTQ et la Ville de Candiac. Tout au plus, le MTQ a démontré une ouverture à inclure le quartier au programme de suivi si celui-ci est réalisé au moment de la construction et de la mise en service de l'autoroute.

Nous estimons raisonnable, considérant le caractère imminent du développement du secteur et de l'impact sur la qualité de ce nouveau milieu de vie, que le MTQ inclue ce quartier au programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation.

En ce qui concerne la mise en place de mesures d'atténuation, nous estimons raisonnable que le MTQ prévoie leur mise en place dans la confection des plans et devis. De cette façon, le MTQ pourrait, par exemple, ajuster la gestion des matériaux de déblais en fonction des aménagements nécessaires. Par contre, le partage des responsabilités et les modalités de mise en œuvre devraient, selon nous, se faire entre la Ville de Candiac et le MTQ dans l'esprit de la Politique sur le bruit.

Constat relatif au climat sonore pour le quartier résidentiel en développement

Pour le quartier résidentiel en développement à l'ouest du boulevard Jean-Leman à Candiac, la mise en place de mesures d'atténuation devrait être planifiée dans la conception du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Le partage des responsabilités et les modalités de mise en œuvre devraient être celles décrites à la Politique sur le bruit routier du MTQ. De plus, le quartier résidentiel en développement à l'ouest du boulevard Jean-Leman à Candiac devrait être inclus au programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation.

2.4.2 Boisés et friches

Une brève présentation du contexte est nécessaire pour l'analyse de cet enjeu. Le projet se situe dans un milieu suburbain où les milieux naturels, les boisés en particulier, font l'objet de pressions d'un côté par l'expansion de l'urbanisation et de l'autre côté par la demande de superficies agricoles à exploiter. Ainsi, le territoire de la MRC de Roussillon est relativement dépourvu d'espaces boisés. La superficie totale de boisés sur le territoire de la MRC de Roussillon serait inférieure à la proportion de 30 % suggérée par le gouvernement aux MRC. La perte de superficies boisées est donc un enjeu important.

Synthèse des impacts

Selon l'étude d'impact et une étude complémentaire, le tracé privilégié par le MTQ traverse essentiellement des friches et une zone boisée, une à l'échangeur des autoroutes 15 et 30 et une au sud de l'échangeur Jean-Leman²⁹.

Les secteurs plus boisés contiendraient une végétation d'âge variée mais jeune, caractéristique des friches issues de l'abandon de terres agricoles. Ces milieux seraient dominés par le frêne et différentes variétés de saule. Au sud de l'échangeur Jean-Leman, selon une étude

²⁹ GENIVAR, *Inventaire des espèces végétales à statut précaire le long de deux tracés de l'autoroute 30, entre Candiac et Saint-Constant, Montréal*, Genivar, septembre 2004, 10 p. et annexes.

complémentaire déposée par le MTQ, le tracé privilégié par le MTQ traverserait en diagonale sur une superficie de 6,1 ha un boisé totalisant environ 17 ha³⁰. Cette coupure entraînerait notamment la création de superficies résiduelles plus ou moins isolées de 8,2 ha, sur une longueur de 830 m au nord-ouest du tracé et de 1,2 ha, sur une longueur de 285 m au sud-est du tracé. L'impact serait toutefois d'une durée limitée, n'excédant pas 10 ans, puisqu'une fois la période d'adaptation et d'ajustement passée, un boisé continue généralement à se développer sans perte de productivité.

À l'échangeur des autoroutes 15 et 30, le projet n'aurait en lui-même que peu d'impact. À la suite de l'optimisation de l'échangeur déjà autorisé par le gouvernement et au choix du tracé privilégié, une superficie de 6,3 ha peut être épargnée.

Les secteurs en friche présenteraient aussi une végétation d'âge varié mais jeune, caractéristique des friches issues de l'abandon de terres agricoles. Ces friches seraient assez diversifiées et dominées par des espèces de champs dans les zones ouvertes. De petits milieux humides seraient présents et leur existence serait liée à certaines contraintes de drainage, à la topographie fine de certains secteurs et à l'abandon de l'agriculture. Ces milieux, composés par le saule, le phragmite, la quenouille et le scirpe, ne présenteraient pas de grande valeur ou d'intérêt exceptionnel menant à la nécessité de les préserver.

Globalement, la végétation actuelle témoigne d'un milieu perturbé qui présente peu d'intérêt pour la conservation. Mentionnons que les spécialistes de la Direction du patrimoine écologique et des parcs ont indiqué que le tracé du projet ne présentait pas de potentiel particulier pour la présence d'espèces végétales menacées ou vulnérables. Aucun impact ne serait à prévoir à ce sujet, ce qui confirme l'évaluation du MTQ effectuée à partir d'une liste d'espèces potentielles, c'est-à-dire d'une liste des espèces qui pourraient être présentes mais pour lesquelles il n'y a pas eu d'inventaire.

Mesures d'atténuation envisagées

Le MTQ a proposé le maintien en zone agricole de parcelles résiduelles et leur éventuel reboisement comme mesures d'atténuation aux impacts sur le territoire agricole et sur les boisés. Les superficies résiduelles ne seraient connues qu'une fois le processus d'acquisition complété. De plus, les détails des mesures de reboisement et d'aménagement paysager ne seraient connus que lors de la réalisation des plans et devis. En réaction de l'avis de la commission du BAPE à l'effet que le MTQ devrait compenser toute perte de superficies boisées et s'assurer de la vitalité du reboisement par un suivi adéquat, le MTQ a indiqué ne pas être en mesure d'accéder à ce souhait. Le MTQ ne pourrait que maintenir son engagement (aménagement paysager, conservation d'espaces en friche et reboisement de parcelles isolées à la fin des travaux).

Comme le MTQ le souligne, la conservation de boisés à l'état naturel et le reboisement des parcelles adjacentes à l'emprise peuvent permettre, associés à la gestion écologique de la végétation, d'augmenter le nombre d'espèces végétales et animales, la biomasse des arbres et des arbustes et la fixation du carbone (CO₂).

³⁰ Daniel LABBÉ. *Prolongement de l'autoroute 30 à Candiac, à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman – Variante – Secteur Est – Étude d'impact agricole – Rapport complémentaire*, février 2005, 31 p.

Constat relatif aux boisés et friches

Dans le contexte où la superficie totale de boisés sur le territoire de la MRC de Roussillon est inférieure à la proportion de 30 % suggérée par le gouvernement aux MRC, le MTQ devrait viser l'objectif d'aucune perte nette de superficies boisées.

Pour y arriver, il serait important que le MTQ optimise le projet et prenne les mesures afin de limiter le déboisement au minimum.

Ensuite, le MTQ devrait, comme il en a exprimé le souhait, rechercher des moyens pour assurer la protection des boisés résiduels et le reboisement des parcelles résiduelles à la suite de la réalisation du projet.

Dans la mesure où la compensation pourrait s'avérer difficile à même les terrains acquis aux fins du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, le MTQ devrait envisager la protection de boisés hors-site, prioritairement sur le territoire de la MRC de Roussillon.

Pour s'assurer de la conservation à long terme des boisés, une collaboration des acteurs locaux et régionaux serait nécessaire. De plus, un programme de suivi devrait permettre d'évaluer l'efficacité des mesures choisies, particulièrement pour le reboisement.

2.4.3 Milieux humides et aquatiques

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman a des répercussions sur quelques milieux humides et un milieu aquatique. Les aspects concernant les espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables sont aussi abordés.

Milieux humides

Des intervenants en audience publique et la commission du BAPE ont souligné que le MTQ devrait mettre en place des mesures de compensation afin d'éviter toute perte nette de milieux humides. Ces préoccupations sont de nature générale et, pour évaluer l'importance de l'impact et la nécessité de prévoir des mesures de compensation, il importe de considérer la valeur et les caractéristiques de ces milieux. Au-delà de ces principes généraux, il est aussi important de considérer le contexte plus large où la présence de milieux humides dans ce secteur périurbain revêt un caractère particulier puisqu'ils subissent de fortes pressions de la part des activités urbaines et agricoles, notamment en périphérie de la région métropolitaine de Montréal.

Les milieux humides sont généralement considérés comme des éléments essentiels au maintien de la biodiversité, comme des filtres naturels pour l'élimination de certains polluants et comme écosystèmes importants pour différentes espèces animales et végétales.

Selon les informations présentées par le MTQ, les quelques secteurs de boisés et de friches variées, dominés par le frêne de Pennsylvanie, le saule et des espèces de champs dans les zones ouvertes, contiennent plusieurs petits milieux humides composés de saule, de phragmite, de quenouille et de scirpe. Un milieu localisé le long du boulevard Jean-Leman serait un fossé

inondé annuellement, qui serait caractérisé par une végétation similaire à celle d'un milieu humide. D'autres milieux occasionnellement inondés, associés à l'absence de drainage ou associés à l'abandon de la pratique de l'agriculture, peuvent présenter à certains moments de l'année, en particulier au printemps, l'apparence d'un milieu humide sans en avoir l'ensemble des caractéristiques au niveau de la végétation ou de la faune. De plus, ils seraient plutôt asséchés en été. Selon le MTQ, ces milieux ne présenteraient pas une grande valeur et ne nécessiteraient pas de mesures de protection ou de compensation.

Selon l'évaluation du MTQ, il s'agit de milieux liés à l'abandon de terres agricoles, perturbés, possédant peu d'intérêt au niveau floristique et dans lesquels aucune espèce à statut précaire n'a été observée. En audience publique, le MTQ a cependant montré une ouverture pour procéder à une caractérisation des petits milieux humides et à la suite de ces analyses, s'il y a lieu, de prévoir des mesures de compensation³¹.

À la lumière des informations présentées par le MTQ, nous constatons que de petits milieux humides peuvent exister dans des fossés ou sur des anciennes exploitations agricoles. Les avis que nous avons reçus, tant de la part du ministère des Ressources naturelles et de la Faune - secteur Faune, de la Direction du patrimoine écologique et des parcs que de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie, ne mentionnent pas qu'il y ait dans ce secteur des milieux humides de grande valeur ou d'intérêt exceptionnel. Sans minimiser l'importance de ces milieux humides, l'impact du projet peut donc être considéré comme faible.

Constat sur les milieux humides

Compte tenu des caractéristiques du milieu d'insertion, dont son degré de perturbation, de la faible valeur des milieux humides et de l'absence probable d'espèces floristiques ou fauniques menacées ou vulnérables, l'impact pour les quelques petits milieux humides apparaît faible.

Milieu aquatique

Les projets d'infrastructures routières, par leur caractère linéaire, ont souvent des impacts sur les milieux aquatiques et la faune ichthyenne. Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman ne traverse cependant aucun cours d'eau. D'ailleurs, le MTQ a soumis son étude d'impact à Pêche et Océans Canada, qui a indiqué que ce projet n'affectait aucun habitat du poisson.

Le projet entraînerait cependant la destruction de l'étang artificiel situé sur la propriété du 99, rang Saint-André. Cet étang serait essentiellement occupé par une population de poissons rouges. Par ailleurs, le MTQ s'est engagé à recréer un milieu de même dimension ailleurs sur le territoire. La localisation et les caractéristiques de ce milieu ainsi que les modalités de la compensation n'ont cependant pas été précisées.

³¹ Transcriptions de l'audience publique de la séance de la soirée du 31 août 2005, DT3, p. 111 et séance de l'après-midi du 1^{er} septembre 2005, DT2, p. 26-27.

Constat sur les milieux aquatiques

Le MTQ devrait préciser l'évaluation de la superficie de la perte nette attribuable à la destruction du milieu aquatique situé au 99, rang Saint-André sur le territoire de la Ville de Candiac et il devrait réaliser des mesures de compensation équivalentes à ces pertes. L'évaluation des pertes nettes, les mesures de compensation et un programme de suivi annuel (d'une durée de cinq ans) de ces mesures de compensation devraient être déposées au MDDEP préalablement à la réalisation du projet.

Espèces floristiques associées aux milieux humides et aquatiques

Les spécialistes de la Direction du patrimoine écologique et des parcs ont indiqué que le tracé du projet ne présentait pas de potentiel particulier pour la présence d'espèces végétales menacées ou vulnérables. Aucun impact ne serait à prévoir à ce sujet, ce qui confirme l'évaluation du MTQ effectuée à partir de visites de terrains en 2004 et en 2005 ainsi que d'un inventaire effectué pour le compte de ce dernier³².

Espèces fauniques, dont les espèces menacées ou vulnérables

Les boisés, les friches et les milieux humides remplissent plusieurs fonctions écologiques importantes et leur perte est susceptible d'avoir un effet sur la fréquentation d'un secteur par la faune. Concernant la faune, l'évaluation du MTQ s'est limitée à l'identification d'une liste d'espèces potentielles, c'est-à-dire d'espèces pouvant être présentes dans le secteur. Aucun inventaire terrain n'a été réalisé.

En ce qui concerne plus spécifiquement les espèces fauniques menacées ou vulnérables, le MTQ a indiqué que le potentiel des milieux humides et des étangs voisins du projet pour la rainette faux-grillon de l'Ouest serait assez limité et qu'en conséquence, les impacts que pourraient avoir la construction et l'exploitation du projet sur cette espèce seraient faibles.

Entre autres, l'étang situé au 99, rang Saint-André serait fréquenté par des espèces communes³³ ouensemencées (poissons rouges de type « comet »). L'ensemencement de poissons dans un étang empêcherait généralement la venue d'espèces fauniques indigènes, en particulier les amphibiens, telles grenouilles et salamandres, car les larves peuvent facilement être mangées par les poissons. Une visite préliminaire réalisée par le MTQ au printemps 2004, l'écoute des chants en période propice et des observations sur le site ont permis au MTQ de constater l'absence de rainette faux grillon de l'Ouest. Dans ce type de milieu, seules des espèces communes seraient présentes.

32 GENIVAR INC. *Inventaire des espèces végétales à statut précaire le long de deux tracés de l'autoroute 30, entre Candiac et Saint-Constant*, 2004, 10 p. et annexes.

33 Jeunes têtes-de-boule, grenouille léopard, grenouille verte, larve de ouaouaron, grand héron, martin-pêcheur, lièvre, canards, cerf de virginie.

2.4.4 Paysage

Les impacts sur le paysage peuvent parfois être difficiles à appréhender à priori mais ils sont définitivement visibles à la suite de la réalisation d'un projet routier. L'ajout d'une infrastructure routière dans le paysage comporte différents types d'interventions (déboisement de l'emprise, nivellement, remblais, déblais, mise en place de structures en hauteur tels échangeurs, etc.) qui ne sont pas sans répercussions sur le milieu récepteur. Celles-ci affectent le relief local, la couverture végétale de même que les fonctions et les utilisations du sol dans les zones touchées par le projet.

Partant de son extrémité ouest, le tronçon débiterait par une surélévation nécessaire au franchissement de l'autoroute 15. Après s'être rapproché du niveau du sol, le tronçon franchirait en passage inférieur la voie ferrée du Canadien Pacifique et se poursuivrait en déblai en s'harmonisant graduellement avec l'autoroute 30 existante en surface. Cette géométrie présente un profil, en partie en déblai, qui se rapproche du terrain naturel et qui limite l'observation directe de l'autoroute à partir des secteurs adjacents, en particulier à partir du rang Saint-André. Pour les usagers de l'autoroute, l'accès au paysage du territoire environnant sera limité sur une bonne partie du parcours. En comparaison avec une variante comportant plus de remblais, le tracé recommandé par le MTQ présente moins d'impacts visuels.

De façon plus précise, le MTQ a proposé différentes mesures pour tenir compte de l'impact et de l'intégration visuelle de l'infrastructure :

- afin d'atténuer l'effet de barrière visuelle créé par un talus antibruit dans le secteur résidentiel de Saint-Philippe, le MTQ propose un traitement varié de la forme du talus (hauteur, pentes) ainsi que l'utilisation de matériaux inertes et de plantation (arbres et arbustes);
- afin d'atténuer l'altération des aménagements de porte d'entrée autoroutière dans le secteur résidentiel de Candiac et Saint-Philippe, le MTQ propose l'aménagement des abords de l'autoroute dans le concept d'entrée de ville;
- afin d'atténuer la modification du paysage rural dans le secteur du rang Saint-André et la présence d'un talus de remblai et la proximité de l'emprise, le MTQ propose l'établissement d'un couvert végétal sur les remblais et en bordure d'emprise, et de limiter le déboisement au minimum;
- afin de réduire les impacts de l'échangeur des autoroutes 15 et 30 sur les superficies forestières, il est prévu de limiter l'empiètement le long des voies de circulation;
- afin d'adapter l'aménagement aux nouvelles chaussées et de respecter l'objectif de mise en valeur de l'échangeur comme entrée de ville pour les villes de Candiac et Saint-Philippe, il est prévu de revoir les aménagements existants à l'intérieur des boucles et bretelles de l'échangeur Jean-Leman;
- afin de diminuer l'impact visuel de l'infrastructure, des arbres et arbustes sont prévus sur les talus de remblai et sur les buttes antibruit;
- afin de limiter l'effet de corridor provoqué par les buttes perceptibles par les usagers de l'autoroute, il est prévu de poursuivre les aménagements paysagers développés lors de la mise en place des buttes existantes;
- en période de construction, il est indiqué que les secteurs boisés ne devraient pas être détruits par des usages de dépôts de matériaux ou de machineries liés au chantier;

- un programme de suivi devrait permettre d'évaluer la performance des mesures proposées pour atténuer les impacts visuels du projet.

Constat sur le paysage

Les propositions de mesures d'atténuation et d'intégration semblent adéquates. Afin de permettre le suivi des mesures, le MTQ devrait présenter les détails des aménagements et des mesures proposées lors du dépôt des plans et devis. De plus, afin de documenter les résultats, le programme de suivi devant permettre d'évaluer la performance des mesures proposées pour atténuer les impacts, ainsi que les rapports de suivi qui en découlent, devrait être déposé auprès du MDDEP.

2.4.5 Approvisionnement en eau potable

Le projet pourrait affecter des conduites d'aqueduc qui sont présentes dans l'emprise pressentie et affecter des puits individuels d'alimentation en eau potable situés en marge de l'emprise.

Puits

En marge des secteurs urbanisés desservis par des conduites d'aqueduc, cinq puits individuels d'approvisionnement en eau potable sont présents dans la zone d'étude. Selon le MTQ, il n'y a aucun problème à prévoir pendant et après les travaux projetés, tant au point de vue qualitatif que quantitatif pour les puits de la zone d'étude pour les raisons suivantes : distance importante séparant les puits et les travaux projetés, type de puits peu vulnérables, sens de l'écoulement de l'eau favorable, puits inutilisés. Cependant, le MTQ indique aussi que cette évaluation préliminaire pourrait être précisée lorsque les plans de construction ainsi que l'étude pédologique du secteur seront disponibles. Le MTQ s'est engagé, mais seulement sur demande des propriétaires concernés, à effectuer un suivi en période d'exploitation. Les modalités de ce suivi resteraient à définir.

L'avis reçu du MSSS souligne que peu de renseignements sont fournis sur le suivi des puits d'alimentation en eau potable qui subsisteront après la réalisation du projet. De l'avis du MSSS, un suivi adéquat de ces puits doit être prévu. La commission du BAPE a aussi émis un avis indiquant « qu'un suivi à long terme des puits de la zone d'étude devrait être réalisé afin de s'assurer qu'il n'y a pas de conséquences sur la qualité de l'eau ».

Constat relatif à l'approvisionnement individuel en eau potable

Compte tenu de l'engagement limité du MTQ et des commentaires du MSSS, le MTQ devrait présenter un programme détaillé de suivi annuel de l'approvisionnement en eau potable des puits identifiés à son étude d'impact. Ce programme d'une durée minimale de deux ans suivant la réalisation des travaux doit faire l'objet de rapports de suivi déposés auprès du MDDEP au plus tard trois mois après chaque suivi annuel. Ces éléments ne viennent que préciser les modalités du suivi envisagé par le MTQ. Il s'agit d'une problématique courante qui est habituellement bien suivie par le MTQ.

Conduites d'aqueduc

L'étude d'impact indique que des conduites d'aqueduc ainsi que des installations connexes ont été relevées à l'intérieur de l'emprise projetée. Selon leur localisation exacte, qui sera connue à l'étape des plans et devis, des conduites pourraient être remplacées et des installations devraient être protégées ou déplacées.

Constat relatif aux conduites d'aqueduc

Au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE pour la réalisation du projet, le MTQ devra s'assurer de vérifier si les travaux prévus sur les conduites et installations d'aqueduc nécessitent aussi une autorisation en vertu de l'article 32³⁴ de la LQE. S'il y a lieu, le MDDEP devra analyser cet aspect lors de la réception des plans et devis.

2.4.6 Surveillance environnementale en période de construction

Le MTQ a prévu, tel que mentionné à l'étude d'impact, effectuer une surveillance environnementale du projet dans ses phases de pré-construction (préparation des plans et devis), de construction, d'exploitation et d'entretien. Le climat sonore, les vibrations et les poussières sont des éléments qui feraient partie du programme. Le MTQ n'a cependant pas précisé que ce programme serait déposé auprès du MDDEP.

Gestion des déblais

La gestion des matériaux de déblais issus de chantiers de construction est une préoccupation environnementale dans la région de la Montérégie puisque certains déversements sont parfois effectués dans des milieux inappropriés³⁵. Comme certaines sections du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sont en déblai, il s'agit d'un problème potentiel. Mentionnons cependant que le projet comprend aussi des sections en remblai ainsi que des aménagements (buttes antibruit) qui nécessiteront des matériaux de remblai qui pourront provenir du projet lui-même. Le MTQ pourrait donc être en mesure de gérer une partie des déblais sur le site du projet, tout dépendant de la qualité des sols. Le MTQ a cependant confirmé que le projet devrait générer des déblais qui devront être évacués du site. Cependant, ces détails ne seront disponibles qu'à l'étape des plans et devis.

³⁴ Reproduction à titre d'information : article 32. Nul ne peut établir un aqueduc, une prise d'eau d'alimentation, des appareils pour la purification de l'eau, ni procéder à l'exécution de travaux d'égout ou à l'installation de dispositifs pour le traitement des eaux usées avant d'en avoir soumis les plans et devis au ministre et d'avoir obtenu son autorisation. Cette autorisation est également requise pour les travaux de reconstruction, d'extension d'installations anciennes et de raccordements entre les conduites d'un système public et celles d'un système privé. Lorsqu'il est saisi d'une demande d'autorisation, le ministre peut exiger toute modification qu'il juge nécessaire au projet ou aux plans et devis soumis. Le présent article ne s'applique pas au titulaire d'une attestation d'assainissement qui procède à l'installation de dispositifs pour le traitement des eaux usées dans un établissement industriel pour lequel une attestation lui a été délivrée.

³⁵ Discussion téléphonique entre Jean-Marc Lévesque de la Direction régionale du Centre de contrôle environnemental de l'Estrie-Montérégie et M. Éric Thomassin de la Direction des évaluations environnementales, février 2006.

Mentionnons que le MDDEP favorise la conservation et l'utilisation rationnelle des ressources (réduction à la source, efficacité d'utilisation, réemploi, recyclage et valorisation). En ce qui a trait aux déblais, le MDDEP encourage également la réutilisation des déblais, sur le site du chantier si possible. Autrement, les lieux de disposition des surplus devraient préalablement être approuvés par le MDDEP. Le MTQ devrait donc être sensibilisé à cette problématique, qui pourra être contrôlée au moment de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Constat relatif à la surveillance environnementale

Le MTQ devrait déposer au MDDEP le programme de surveillance environnementale qu'il prévoit mettre en œuvre préalablement au début des travaux. Il devrait aussi porter une attention particulière à la gestion des déblais.

2.4.7 Autres impacts environnementaux

Ces impacts environnementaux, évalués dans le cadre de la PÉEIE, ne font pas l'objet de suggestions ou constats particuliers.

Qualité de l'air

Le secteur des transports, le transport routier en particulier, est une des principales sources d'émissions de GES et de polluants atmosphériques au Québec. Rappelons qu'en 2002, le secteur des transports représentait, selon les paramètres retenus, 38,5 % des émissions de GES au Québec et de 6,4 % à 83,9 % des émissions de polluants atmosphériques³⁶.

Selon les évaluations effectuées par le MTQ, tenant compte des données concernant la qualité de l'air disponibles pour ce secteur de la Montérégie, les impacts sur la qualité de l'air du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman devraient être faibles³⁷. Selon les estimations présentées par le MTQ, les concentrations maximales de monoxyde de carbone (CO) et de dioxyde d'azote (NO₂), obtenues pour l'heure de pointe dans les conditions météorologiques les plus défavorables et pour des concentrations ambiantes maximales, demeureraient en dessous des normes applicables pour tous les scénarios considérés.

Selon le MTQ, en matière d'émissions de GES, un projet d'une taille relativement petite comme celui du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman demeure marginal. Il s'agit d'un court tronçon, quoiqu'il s'inscrive dans l'ensemble du réseau routier métropolitain et québécois. Aussi, en proposant un tracé en diagonale entre les

³⁶ Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2002 et évolution depuis 1990*, [En Ligne]. Consulté le 8 décembre 2005. Adresse/fichier : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2002/index.htm>; et Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. *Portrait statistique sur l'environnement - La qualité de l'air - les sources d'émissions de contaminants atmosphériques*, [En Ligne]. Consulté le 8 décembre 2005. Adresse/fichier : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/regards/portrait-stat/air.htm#sources%20emission>.

³⁷ ENVIROMET INTERNATIONAL INC. Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) – Étude de la qualité de l'air, Montréal, Enviromet International inc., 2004, 42 p. et annexes.

autoroutes 15 et 30 existantes, la solution du tracé privilégié par le MTQ présente un parcours plus court que la solution dans l'axe de l'autoroute 15.

Tel que démontré par l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air, l'effet d'un seul tronçon est limité. Il apparaît cependant important d'éviter de relativiser les contributions de ces émissions puisque le secteur des transports, le transport routier en particulier, fait partie des émetteurs importants de GES et de polluants atmosphériques. Ainsi, si un projet comme celui du parachèvement de l'autoroute 30 peut permettre d'améliorer l'efficacité du système de transport de la région de Montréal, il soutient tout de même les déplacements automobiles et le transport lourd. C'est pourquoi il apparaît nécessaire d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies à moyen et long termes pour viser la réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques du secteur des transports.

Le MSSS a indiqué que les informations présentées par le MTQ laissent croire que le projet aurait un faible impact sur la qualité de l'air et, conséquemment, sur la santé de la population en général. Toutefois, le MSSS propose qu'un programme de suivi de la qualité de l'air soit prévu, particulièrement à proximité des zones résidentielles. Mentionnons que les autorisations gouvernementales et les études d'impact pour le tronçon de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac (décret no 108-2003 modifié par le décret no 482-2004), et pour le tronçon ouest de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion (décret no 509-19) ne prévoient pas de suivi de la qualité de l'air.

Constat sur la qualité de l'air

Compte tenu de la faible contribution du projet, de l'impact faible évalué par le MTQ, des conditions de qualité de l'air dans le secteur, des coûts d'un tel suivi et du fait que les autres tronçons du parachèvement de l'autoroute 30 récemment autorisés par le gouvernement ne prévoient pas de suivi de la qualité de l'air, il apparaît raisonnable de ne pas prévoir de programme de suivi de la qualité de l'air pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Sols contaminés

L'étude d'impact indique la présence potentielle (caractérisation de phase I) de sols contaminés dans le tracé proposé par le MTQ au croisement du projet et de la voie ferrée du Canadien Pacifique. L'étude d'impact recommande, sans en faire un engagement formel, de réaliser la phase II de la caractérisation à cet endroit, afin de confirmer la présence ou l'absence de contamination.

Les seuls autres sites à surveiller seraient ceux au croisement du projet au rang Saint-André ainsi qu'au chemin Candiac. La contamination potentielle de ces sites pourrait provenir d'incidents ponctuels (accidents, incendies) impliquant que l'étendue de la contamination demeure très localisée et difficilement identifiable. La probabilité qu'une contamination se soit produite à la suite d'un incident de ce type est finalement faible. Ces cas sont habituellement découverts en cours de travaux.

Le MTQ a indiqué que, dans l'éventualité où il découvrirait une contamination, il s'engage effectivement à respecter la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés.

Constat relatif aux sols contaminés

Tenant compte de cet engagement, le MTQ devrait réaliser la caractérisation des sols (phase II) afin de confirmer la présence de sols contaminés au croisement du tracé du projet et de la voie ferrée du Canadien Pacifique et, s'il y a lieu, de déterminer les volumes de sols contaminés pour chacune des plages de contamination. Le programme d'échantillonnage devrait être déposé MDDEP avant sa réalisation. En cas de présence de sols contaminés, le MTQ devrait, préalablement au début des travaux, informer le MDDEP des mesures qui seront prises pour se conformer à la Politique de protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés, au Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (édicte par le décret no 216-2003 du 26 février 2003) et au Règlement sur l'enfouissement de sols contaminés (édicte par le décret no 843-2001 du 27 juin 2001).

Puisque la caractérisation et la gestion des sols contaminés sont couvertes en soi par la politique et les règlements en vigueur, le MTQ devrait donc fournir ces éléments au MDDEP sans qu'il ne soit nécessaire d'en faire une condition du projet de décret pour l'autorisation gouvernementale.

Sécurité publique

Les plans de mesures d'urgence et les détails du croisement du projet et de la voie ferrée du Canadien Pacifique sont des préoccupations qui concernent la sécurité publique.

Dans l'avis émis sur le projet, le ministère de la Sécurité publique (MSP) souligne qu'en vertu de son mandat³⁸, le fait d'éloigner le tracé des secteurs habités ne peut que diminuer les conséquences sur la population et les biens à proximité lors d'accidents impliquant le transport des matières dangereuses.

L'étude d'impact estime à 825 personnes la population présente dans un corridor de 800 m dans l'axe du projet. Le MTQ considère les conséquences hors site attribuables à un incident impliquant le transport de matières dangereuses comme faibles compte tenu de l'application des normes de conception autoroutière en vigueur, du tracé localisé en milieu agricole, de la proximité des autoroutes 15 et 30, du peu de population localisée à proximité, de l'accès facile au tronçon et de la facilité de mettre en œuvre un plan de contournement.

Le MTQ prévoit des mesures générales pour l'ensemble du réseau routier de sa juridiction dont un « Processus opérationnel de mesures d'urgences » élaboré en complément de son « Plan national de sécurité civile ». Le MTQ collabore aussi au « Programme National de la Sécurité Civile » relativement à l'évacuation des populations en fournissant soit les moyens pour le

³⁸ « S'assurer de la mise en place des mesures et d'activités de prévention et d'atténuation », notamment pour éviter un sinistre.

transport des personnes, soit le choix des routes d'évacuation, autant sur le réseau sous sa juridiction que sur le réseau municipal.

Le MSP considère que le projet serait acceptable dans la mesure où le plan de mesures d'urgences du MTQ est harmonisé avec ceux des municipalités de Candiac et de Saint-Philippe. Pour le MSP, cette harmonisation permettrait de préciser les mesures particulières applicables aux accidents de transport de matières dangereuses lors de la phase de construction et d'exploitation de l'échangeur. Cette harmonisation pourrait aussi viser les plans de contournement en cas d'événement. Pour le MSP, une description claire des mécanismes d'alerte à réaliser et un échange d'information avec les organisations municipales de sécurité civile concernées constituent des mesures d'optimisation de la capacité de réponse en cas d'urgence.

Le MTQ a globalement et raisonnablement pris en considération les commentaires du MSP dans le cadre de la PÉEIE. Pour le MTQ, il existe déjà des mécanismes d'intervention d'urgence clairement définis par sa Direction territoriale pour l'ensemble du réseau routier et il ne serait pas dans l'intention du MTQ de produire des plans spécifiques à un tronçon en particulier. Le MTQ pourrait cependant échanger avec les municipalités concernées afin de coordonner certains mécanismes d'alerte et d'intervention qui mériteraient une mise à jour à la suite de la mise en service d'un nouveau tronçon autoroutier sur le territoire.

Le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman croise une voie ferrée du Canadien Pacifique à l'est de l'autoroute 15. Dans l'avis émis sur le projet, le MSSS indique que davantage de renseignements auraient pu être fournis sur la nature des mesures prises pour éviter les risques d'accidents ferroviaires au croisement du projet et de la voie ferrée du Canadien Pacifique.

Le MTQ a évalué les impacts potentiels pour la population avoisinante comme étant mineurs. De plus, l'aménagement de la croisée de la voie ferrée et du tronçon Jean-Leman doit se faire selon les normes en vigueur, tant en matière de conception autoroutière que ferroviaire. Un étagement de la voie ferrée est prévu. La sécurité de l'aménagement serait donc assurée. Les détails de l'aménagement seront disponibles à l'étape des plans et devis. Si le MSSS le jugeait opportun, la DÉE pourrait le consulter lors de la demande visant l'obtention d'un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE.

Acquisitions

La réalisation du projet nécessitera l'acquisition des superficies de terrain nécessaires à l'emprise, tant à l'intérieur du périmètre d'urbanisation que dans la zone agricole. Pour cette dernière, les mesures proposées ont été spécifiquement discutées dans la section sur le territoire et les activités agricoles du présent rapport. Le tracé recommandé par le MTQ requerrait l'acquisition d'une propriété résidentielle localisée sur le rang Saint-André. Un total de six autres propriétés foncières (essentiellement des terrains en friche ou en zone agricole) seraient affectées.

D'une manière plus générale, la principale façon de faire du MTQ dans ces cas est d'appliquer la procédure d'acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales. Ce processus peut mener à l'expropriation en l'absence d'entente de gré à gré avec les propriétaires concernés. La principale mesure d'atténuation est l'indemnisation à l'occasion de la procédure d'acquisition. Le déplacement de bâtiments, le réaménagement des éléments paysagers et le déplacement de puits

d'approvisionnement en eau potable peuvent aussi être des mesures applicables à des cas particuliers.

Biens et sites archéologiques

Les travaux de construction d'une infrastructure routière peuvent avoir un impact sur des biens et sites archéologiques susceptibles d'être présents à l'intérieur de l'emprise. Le potentiel archéologique de l'emprise du projet apparaît relativement limité puisque qu'aucun bien ou site connu n'est présent dans l'emprise. La procédure du MTQ en matière d'archéologie serait tout de même appliquée.

Habituellement, le MTQ réalise, préalablement à la réalisation des travaux, un inventaire archéologique sur l'emprise du tracé du projet, les surfaces requises pour les chantiers et les zones utilisées comme source de matériaux ou pour placer des déblais. L'inventaire est habituellement soumis à la procédure prévue à la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4) pour l'obtention du permis de recherche archéologique. Cet inventaire fait aussi l'objet d'un rapport de recherche présenté au ministère de la Culture et des Communications, conformément à la Loi sur les biens culturels. Les travaux de recherche archéologique sont réalisés par des archéologues. De plus, en cours de travaux, les responsables sont informés de l'obligation de signaler toute découverte fortuite de biens ou de sites archéologiques et d'interrompre les travaux, le cas échéant. Une évaluation par les experts en archéologie doit permettre de fixer la marche à suivre par la suite.

CONCLUSION

Les principaux enjeux du projet concernent sa raison d'être, les solutions de rechange, les variantes et les éléments complémentaires au projet ainsi que la planification et l'utilisation du territoire. Le projet apparaît acceptable au regard des impacts environnementaux appréhendés, des mesures prévues à l'étude d'impact et des suggestions du présent rapport d'analyse concernant le tracé, l'amélioration de la mobilité, les impacts psychosociaux, le territoire agricole, le climat sonore, les boisés, un milieu aquatique, le paysage, l'approvisionnement en eau potable et la surveillance environnementale.

Original signé par :

Éric Thomassin, M.A.T.D.R.

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre

RÉFÉRENCES

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT, *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe, Rapport d'enquête et d'audience publique no 218*, 22 décembre 2005, 87 p.

ENVIROMET INTERNATIONAL INC. *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) – Étude de la qualité de l'air*, Montréal, Enviromet International inc., 2004, 42 p. et 3 annexes.

GENIVAR, *Inventaire des espèces végétales à statut précaire le long de deux tracés de l'autoroute 30, entre Candiac et Saint-Constant*, Montréal, Genivar, septembre 2004, 10 p. et 5 annexes.

LABBÉ, Daniel. *Prolongement de l'autoroute 30 à Candiac, à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman – Variante – Secteur Est – Étude d'impact agricole – Rapport complémentaire*, février 2005, 31 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) – Étude d'impact sur l'environnement*, préparée par la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et le Bureau de projet A-30, novembre 2004, 144 p. et 5 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe – Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, préparées par la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie et le Bureau de projet A-30, mars 2005, 50 p., 17 cartes et 5 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Critères d'évaluation et de sélection des variantes*, Document DA30 déposé à la commission du BAPE, 1 p.

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2002 et évolution depuis 1990*, [En Ligne]. Consulté le 8 décembre 2005. Adresse/fichier : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/ges/2002/index.htm>

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Portrait statistique sur l'environnement - La qualité de l'air - les sources d'émissions de contaminants atmosphériques*, [En Ligne]. Consulté le 8 décembre 2005. Adresse/fichier : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/regards/portrait-stat/air.htm#sources%20émission>

Lettre de M. Bernard Caron, de la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du ministère des Transports, à M. Guy Demers, de la Direction des évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 14 mars 2006, concernant la position du ministère des Transports concernant les avis du rapport de la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, 1 p. et 1 pièce jointe.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

Les unités administratives du MDDEP :

- Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- Direction des politiques de l'air;
- Direction du patrimoine écologique et des parcs.

Les ministères suivants :

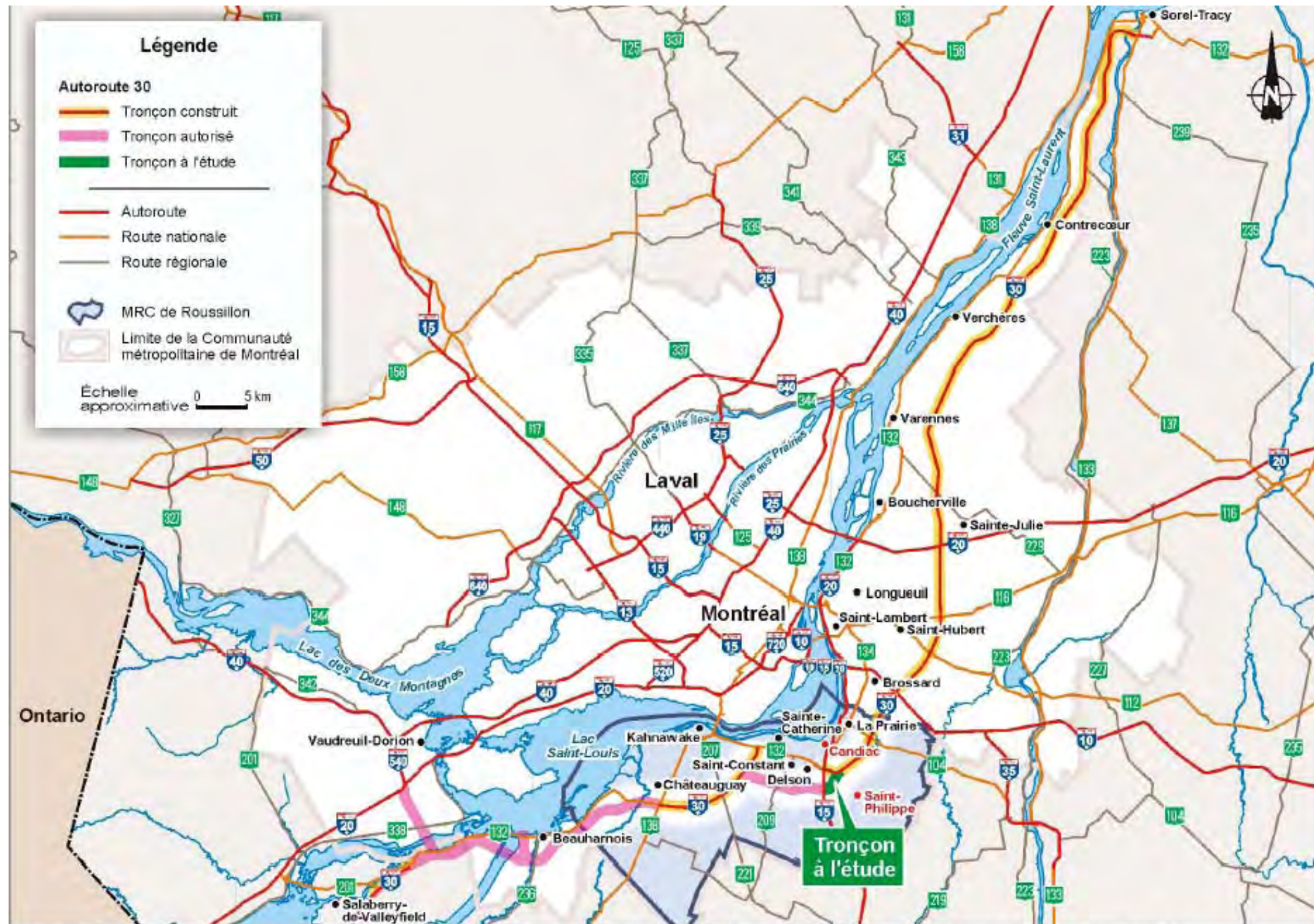
- ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation;
- ministère des Affaires municipales et des Régions;
- ministère de la Culture et des Communications;
- ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- ministère des Ressources naturelles et de la Faune – secteur Faune;
- ministère de la Santé et des Services sociaux;
- ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DE L'ANALYSE DU PROJET

Date	Événement
2004-05-19	Réception de l'avis de projet
2004-06-02	Transmission de la directive
2004-12-08	Réception de l'étude d'impact
2004-12-14 au 2005-02-18	Consultation auprès des ministères et organismes
2005-02-23	Transmission du document de questions et commentaires
2005-03-16	Réception des réponses aux questions et commentaires
2005-03-23	Délivrance de l'avis de recevabilité
2005-04-13 au 2005-05-28	Mandat d'information et de consultation publiques
2005-08-29 au 2005-12-22	Mandat d'audiences publiques (rapport rendu public le 20 février 2006)
2005-10-26 au 2005-11-25 ³⁹	Consultation auprès des ministères et organismes
2006-02-03	Avis de la Commission de protection du territoire agricole selon l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles
2006-04-10	Réception de renseignements supplémentaires concernant l'étagement et la continuité du rang Saint-André ainsi que les impacts qui en découlent

³⁹ 2006-04-10 pour le MRNF.

ANNEXE 3 : LOCALISATION GÉNÉRALE DU PROJET ET DES TRONÇONS NON COMPLÉTÉS ET AUTORISÉS



Source : BAPE, Rapport 218.

ANNEXE 4 : LOCALISATION DU TRACÉ DU PROJET ET DE LA ZONE D'ÉTUDE



Sources : adaptée de PR3.1, cartes 12 et 21 ; PR5.1, cartes 2, 14 et 16 ; carte de la MRC de Roussillon [en ligne (21 novembre 2005) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_16.pdf].

Source : BAPE, Rapport 218.

Note : Sans la modification apportée par le MTQ en mars 2006 concernant l'étagement du rang Saint-André.

ANNEXE 5 : LES DIFFÉRENTES VARIANTES DE TRACÉ ANALYSÉES



Sources : adaptée de PR3.1, cartes 12 et 17 ; PR5.1, cartes 2, 14 et 16 ; DA17 ; DA32, p. 6 ; carte de la MRC de Roussillon [en ligne (21 novembre 2005) : www.mmr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_16.pdf].

Source : BAPE, Rapport 218.

Note : Sans la modification apportée par le MTQ en mars 2006 concernant l'étagement du rang Saint-André.