

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

**Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-363

Le 10 décembre 2002

SOMMAIRE

Le présent rapport d'analyse concerne une section de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, d'une longueur de 7,7 kilomètres et située sur le territoire des municipalités de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac. Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu des dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r. 9), car il implique la construction sur une longueur de plus d'un kilomètre d'une infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation tel que stipulé au paragraphe *e*) de l'article 2 du règlement précité.

Le projet de l'autoroute 30 est né au début des années 60 afin de relier toutes les municipalités sur la rive sud du Saint-Laurent, entre Bécancour et Valleyfield. Au fil des ans, plusieurs sections ont été construites. Le tronçon entre Châteauguay et l'autoroute 20 à Vaudreuil n'est pas encore construit, mais le ministère des Transports possède une autorisation gouvernementale à cet effet. Le tronçon entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 constitue la section manquante de l'autoroute 30 qui a été identifiée comme prioritaire lors des sommets socio-économiques de la Montérégie.

Les consultations conduites dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement montrent que tous les intervenants s'entendent sur la nécessité de construire ce tronçon d'autoroute. L'enjeu principal de ce projet concerne surtout le choix du tracé, soit l'option nord dans l'axe de la route 132 actuelle qui est le tracé retenu par le MTQ ou l'option sud dans le secteur agricole.

L'examen de l'analyse comparative des deux variantes de tracé conduit l'équipe d'analyse à faire certains constats : les deux tracés comportent des impacts importants sur des milieux différents ; le tracé nord implique des impacts surtout sur le milieu humain alors que les impacts du tracé sud touchent principalement le milieu agricole. Par ailleurs, les mesures d'atténuation et d'intégration urbaine prévues réduisent ou limitent en bonne partie les nuisances associées à l'option en milieu urbain alors que l'option en milieu agricole accuse une perte irrémédiable de 80 ha de terres agricoles très valorisées, de haute qualité et de fort potentiel et encourage la mutabilité de 435 ha de vocation agricole enclavés entre l'autoroute et la zone urbaine. À cet égard, la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), dans son avis daté du 9 octobre 2002, mentionne que « ...la réalisation de l'autoroute dans la zone agricole est incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi. »

Le tracé nord cause néanmoins certains impacts sur le milieu. Ceux sur le milieu physique et biologique sont acceptables compte tenu des différentes mesures d'atténuation proposées. Les impacts sur le milieu humain sont plus importants ; la présence de cette infrastructure routière occasionnera des répercussions sur le milieu bâti, l'aménagement et le développement du territoire; la qualité de vie de certains résidents sera affectée puisque les chaussées de l'autoroute, les échangeurs et les voies de service seront rapprochés des résidences ce qui pourrait induire notamment une augmentation des niveaux sonores. Par ailleurs, certaines conditions d'autorisation du projet visent à limiter le climat sonore au niveau ambiant actuel.

Considérant que ce tracé constitue, depuis de nombreuses années, l'axe structurant du développement économique et commercial de ce secteur et qu'il respecte les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, notamment l'orientation visant à protéger le territoire agricole et à intégrer le secteur agroalimentaire à l'économie métropolitaine, issue du Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal, l'équipe d'analyse recommande le prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 actuelle. Toutefois, cette recommandation est assortie de conditions d'acceptabilité environnementale qui concernent l'amélioration du cadre de vie et le respect de l'environnement biophysique.

ÉQUIPE DE TRAVAIL DE LA DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Du Service des projets en milieu terrestre :

Chargé de projet : Monsieur Jacques Alain

Analyste : Monsieur Michel L. Mailhot
Monsieur Éric Thomassin

Supervision administrative : Madame Linda Tapin, chef de service

Révision de textes et édition : Madame Manon Côté, secrétaire
Madame Rachel Roberge, secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	i
ÉQUIPE DE TRAVAIL DE LA DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES	iii
INTRODUCTION.....	1
1. PRÉSENTATION DU DOSSIER	2
1.1 CONSULTATION GOUVERNEMENTALE	2
1.2 CONSULTATION PUBLIQUE.....	3
2. LE PROJET.....	4
2.1 RAISON D'ÊTRE DU PROJET.....	4
2.2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET	4
3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	5
3.1 ANALYSE COMPARATIVE POUR LE CHOIX DU TRACÉ	6
3.1.1 Le tracé sud	7
3.1.2 Le tracé nord.....	7
3.1.3 La comparaison	7
3.2 ANALYSE À L'ÉGARD DES ENJEUX	10
3.2.1 La protection de la qualité des cours d'eau, des zones humides et de ses habitats.....	10
3.2.2 La qualité de vie des résidants et l'aménagement du territoire	14
3.3 SURVEILLANCE ET SUIVI	23
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	24
ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU DOSSIER.....	27
ANNEXE 2 : LISTE DES MINISTÈRES ET ORGANISMES CONSULTÉS.....	31
ANNEXE 3 : CONDITIONS D'AUTORISATION	35

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue le résultat de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet. Sur la base des informations fournies par l'initiateur du projet et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère de l'Environnement (MENV) et du gouvernement (voir l'annexe 2 pour la liste des unités du MENV et des ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité de ses impacts sur l'environnement et d'en déterminer les conditions d'autorisation par le gouvernement.

Le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 2 e) du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., Q-2, r. 9), puisqu'il s'agit d'une infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation sur une longueur de plus d'un kilomètre.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. La procédure à suivre avant qu'un tel certificat soit délivré, définie à la section IV.I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2), comporte notamment la production par l'initiateur du projet d'une étude d'impact dont la nature, la portée et l'étendue sont définies dans une directive délivrée par le ministre de l'Environnement. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 1.

Par ailleurs, un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur du projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours, et ce, conformément aux dispositions de la section IV du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., Q-2, r. 9).

À la suite des demandes d'audience publique qu'il a reçues concernant ce projet, le ministre de l'Environnement, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, a mandaté le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) afin qu'il tienne une enquête et une audience publique. Les principales constatations du rapport que le BAPE a transmises au ministre de l'Environnement à la suite de cette enquête et audience publique sont résumées un peu plus loin dans ce rapport.

La première section du rapport inclut une présentation du dossier, suivie d'une section qui apporte des explications sur le projet. Dans la troisième section, on retrouve l'analyse environnementale du projet et de ses impacts sur les milieux naturel et humain ainsi qu'un jugement sur son acceptabilité environnementale. Enfin, le rapport est complété par la conclusion et les différentes recommandations quant aux modalités de réalisation du projet.

1. PRÉSENTATION DU DOSSIER

1.1 Consultation gouvernementale

L'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet a été faite en consultation avec les directions du MENV et les ministères et organismes que l'on retrouve en annexe du présent rapport. Tous les ministères et organismes consultés, lors de l'étape de l'analyse environnementale du projet, considèrent que ce projet est justifié mais apportent certains commentaires.

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole (MAMM) mentionne que l'option retenue obtient la faveur de la majorité des autorités régionales et s'inscrit positivement dans les outils de planification régionale, notamment dans les objectifs de la révision du schéma d'aménagement en cours. De plus, le MAMM ajoute que l'étude d'impact traite des principaux éléments d'intérêt public, tels les impacts sur la sécurité publique, la qualité de vie et le développement socio-économique de la région.

Puisque le tracé nord retenu par l'initiateur du projet n'affecte pas les terres agricoles, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) indique toutefois que si le tracé sud était retenu les impacts de ce tracé sur l'agriculture seraient majeurs. Ce ministère désire donc être informé si le tracé sud était retenu afin de pouvoir émettre ses commentaires et offrir son expertise en la matière.

Pour ce qui est du ministère de la Sécurité publique, soulignons qu'il est d'accord avec le tracé retenu mais demande d'inclure dans le décret d'autorisation une condition qui obligerait l'initiateur du projet à réaliser une analyse des conséquences potentielles reliées au transport des matières dangereuses sur le tronçon retenu. Il demande également de réaliser un plan d'urgence qui tient compte des conséquences potentielles analysées et d'harmoniser les plans de contournement du MTQ aux plans d'évacuation des municipalités concernées, suite à des rencontres qui permettraient un arrimage des interventions en cas de sinistre. Ce ministère souligne que des risques d'accident de poids lourds qui transportent des matières dangereuses sont toujours présents et que c'est à partir de l'évaluation des conséquences que la planification des mesures d'urgence, incluant la coordination pour un arrimage des plans d'intervention, d'évacuation et de contournement des différents intervenants, peut s'effectuer afin d'assurer la sécurité sur les sites d'intervention. C'est donc en fonction de cet objectif que le ministère de la Sécurité publique est en mesure de faciliter le regroupement des partenaires. À la suite de ces commentaires, le MTQ s'est engagé, en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique, à réaliser cette analyse avec un plan d'urgence qui tient compte des conséquences potentielles.

En ce qui concerne le ministère de la Santé et des Services sociaux, les médecins de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de la Montérégie expliquent l'appréciation de l'impact potentiel sur la santé qu'un tel projet peut avoir sur le milieu humain. Ils expriment leur inquiétude d'un tel projet sur la santé des résidents situés à proximité. On y mentionne que le niveau de bruit de la circulation automobile ne devrait pas dépasser 55 dB (A) à l'extérieur et 35 dB (A) à l'intérieur des résidences selon les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la

santé (OMS). Des niveaux plus élevés apportent des problèmes de santé comme la fatigue, l'irritabilité, le stress, l'inconfort auditif et même l'atteinte de l'audition. Il en est de même pour l'émission des gaz d'échappement de la circulation automobile qui peut affecter certaines personnes à risque comme des gens atteints de maladie cardiaque ou atteints de maladie pulmonaire chronique, dont les personnes âgées ou les gens qui souffrent d'asthme. Ce ministère recommande donc de tenir compte des aspects santé dans le processus décisionnel d'un tel projet.

1.2 Consultation publique

La période d'information et de consultation publiques a eu lieu du 18 février au 18 juin 2002. Durant cette période, il y a eu plus de 20 demandes d'audience publique. Les motifs invoqués par les requérants concernent surtout l'analyse comparative pour le choix du tracé de l'autoroute. Ils mentionnent que le tracé retenu apportera une destruction de la qualité de vie des résidants, une augmentation du niveau sonore, une perte d'évaluation des résidences, une détérioration des rues résidentielles durant les travaux et une diminution de l'achalandage de certains commerces. Ils s'opposent au tracé retenu et préfèrent le tracé en secteur agricole.

La première partie de l'audience publique s'est tenue du 18 au 21 février 2002 et la deuxième partie du 25 au 27 mars 2002. Durant cette deuxième partie, il y a eu présentation de plus de 90 mémoires par des citoyens, des associations, des organismes, les quatre municipalités et les deux MRC.

Le rapport du BAPE a été déposé au ministre de l'Environnement le 10 juin 2002 et a été rendu public le 17 juin 2002. En bref, il conclut en la nécessité de construire ce tronçon de l'autoroute 30 avec toute la diligence possible. Cependant, la commission du BAPE mentionne qu'il serait préférable de construire le tronçon autoroutier au sud de Saint-Constant, en zone agricole, sans pour autant rejeter complètement le tracé nord. En effet, à plusieurs reprises, la commission du BAPE mentionne que si le gouvernement retient l'option nord, l'initiateur du projet devrait prendre certaines mesures. Ainsi, par exemple, elle souligne que si l'option nord était retenue, il faudrait donner priorité aux éléments contribuant à améliorer la sécurité des lieux et la qualité de vie des citoyens tout en préservant la réalisation éventuelle des infrastructures de transport en commun. Elle mentionne également qu'il faudrait réduire le niveau sonore à 55 dB (A) dans les secteurs résidentiels si cela est techniquement possible de le faire.

À la suite du dépôt du rapport du BAPE, le MTQ a déposé auprès du ministre de l'Environnement un rapport qui fait le point sur la recommandation principale du rapport du BAPE. Le MTQ demeure convaincu que le tracé nord est la variante de moindre impact puisqu'elle offre à la population les meilleures garanties quant à l'atténuation des impacts et le plus de bénéfices quant à ses retombées dans la région. De plus, le MTQ apporte certaines précisions sur les avis et constatations du rapport du BAPE. Entre autres, le rapport du MTQ précise que ce projet a été établi en concertation avec le milieu, qu'il est inscrit dans le schéma d'aménagement en voie de révision de la MRC de Roussillon, qu'il est appuyé par les quatre municipalités où s'insère le projet ainsi que par le Centre local de développement de Roussillon. On y mentionne également que des développements et des investissements ont été réalisés en fonction de la future autoroute, que ce projet respecte le cadre d'aménagement gouvernemental

pour la région métropolitaine de Montréal, dont une des orientations est d'assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole décrétée en favorisant une mise en valeur optimale du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain. Enfin, on y précise que ce projet consolide le milieu bâti et les espaces commerciaux riverains, qu'il apporte une amélioration de la qualité visuelle, qu'il améliore le réseau routier local en assurant une meilleure sécurité pour tous et en permettant une organisation efficiente du transport en commun.

2. LE PROJET

2.1 Raison d'être du projet

Le projet de l'autoroute 30 est né au début des années 60 afin de relier toutes les municipalités sur la rive sud du Saint-Laurent, entre Bécancour et Valleyfield, avec un lien interrégional rapide et sécuritaire pour soutenir le développement et les échanges économiques de la région. Ce lien devait aussi permettre de faciliter les échanges vers l'Ontario et les États-Unis. Au fil des ans, plusieurs sections ont été construites. Le tronçon entre Châteauguay et l'autoroute 20 à Vaudreuil n'est pas encore construit mais le MTQ possède l'autorisation gouvernementale à cet effet. Le tronçon entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15 constitue la section manquante de l'autoroute 30.

La construction de cette section manquante a été identifiée comme prioritaire lors des sommets socio-économiques de la Montérégie.

L'étude d'impact mentionne que la mobilité des usagers en transit sera grandement améliorée, puisque sur le tronçon à l'étude, la vitesse moyenne était de près de 42 km/h en 1996 alors que la vitesse moyenne pour un parcours autoroutier, comparable à celui qui sera construit dans l'axe de la route 132, sera de 90 km/h. De plus, les déplacements locaux subissent les inconvénients de cette circulation très achalandée puisqu'on y retrouve 31 intersections dont neuf avec feux de circulation. Les traversées sans feux de circulation de même que les virages à gauche sont très dangereux.

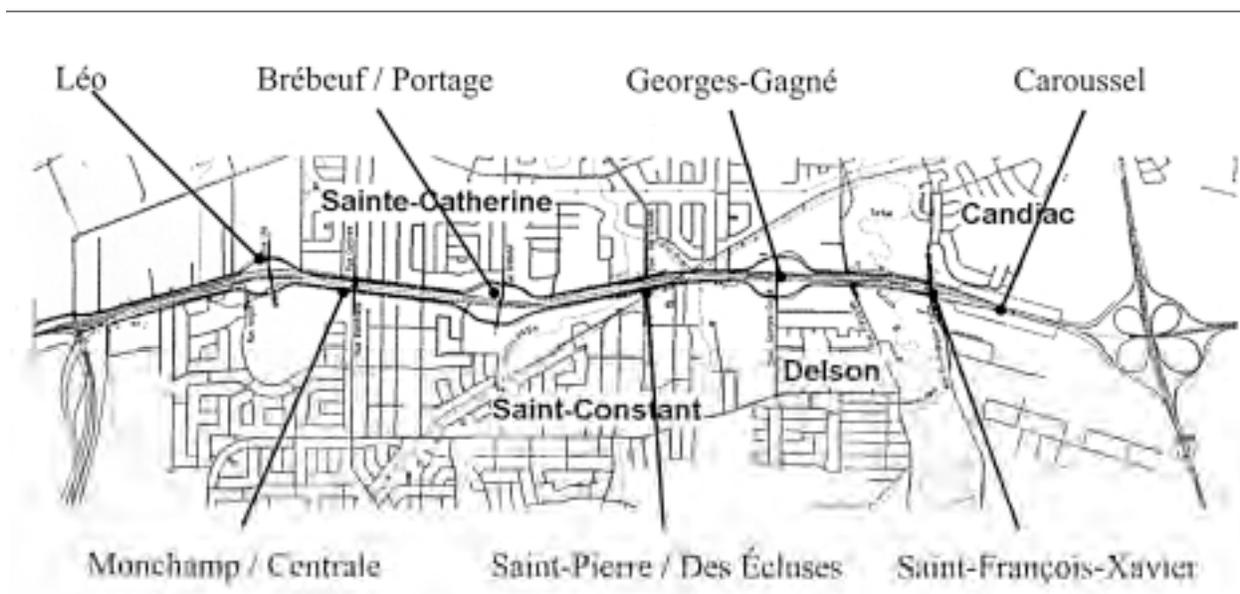
Ainsi, la construction d'une autoroute bordée de part et d'autre par deux voies de services unidirectionnelles ainsi que les sept infrastructures de traverses permettront, selon le MTQ, de séparer les déplacements locaux des déplacements de transit.

2.2 Description générale du projet

Le projet consiste donc en la construction, par le MTQ, de l'autoroute 30 entre deux tronçons existants, soit celui à l'est se terminant à l'échangeur de l'autoroute 15 et de l'autoroute 30 à Candiac, avec celui à l'ouest du tronçon Sainte-Catherine/Châteauguay (voir figure 1). Il s'agit en fait de raccorder deux tronçons existants de cette autoroute. La longueur totale de cette section sera de 7,7 km et s'étendra sur le territoire des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine. Le tracé de cette section d'autoroute dans l'axe de la route 132 a été décidé dans les années 1970. Le ministère des Transports a exproprié les terrains nécessaires pour la construction de cette infrastructure. Ainsi, cette autoroute sera localisée au centre de l'emprise

actuelle de la route 132 et se composera de quatre voies de circulation, à l'exception des deux kilomètres situés à l'extrême est du tracé qui comprendraient six voies. Il y aura une séparation centrale, une glissière rigide et des accotements. La partie autoroutière de ce projet sera construite en dépression sur la majeure partie du parcours. Par contre, elle sera en élévation au-dessus de la rue Saint-Pierre à Saint-Constant et du boulevard des Écluses à Sainte-Catherine, afin de permettre le passage au-dessus des rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et de la Tortue. Puis, complètement à l'est, l'autoroute redescendrait pour passer sous la voie ferrée du CN.

Figure 1 : Localisation des traverses sur le tracé projeté – Autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine (Source : Étude d'impact du MTQ, 2001)



De chaque côté de l'autoroute, on retrouvera des rues de desserte à sens unique comportant deux voies de circulation avec des accotements. Ces voies seront construites au niveau du sol, tout près des limites de l'emprise, favorisant ainsi un meilleur accès aux rues et commerces riverains.

Pour ce qui est des échanges entre l'autoroute et le réseau local, des échangeurs complets seront aménagés à quatre endroits alors que des traverses entre l'est et l'ouest de l'autoroute seront envisagées dans l'axe de sept rues.

3. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 aura sans contredit un effet structurant important sur le territoire des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine. La connaissance du milieu d'insertion ainsi que la synthèse des préoccupations du public font ressortir le caractère urbain de ce projet. Un projet urbain s'implante dans un système spatial, social, économique et politique complexe où existent, entre

autres, des concentrations de dynamiques d'utilisation du sol, d'activités économiques et d'interactions d'acteurs variés. Cette réalité doit être prise en compte à travers l'analyse.

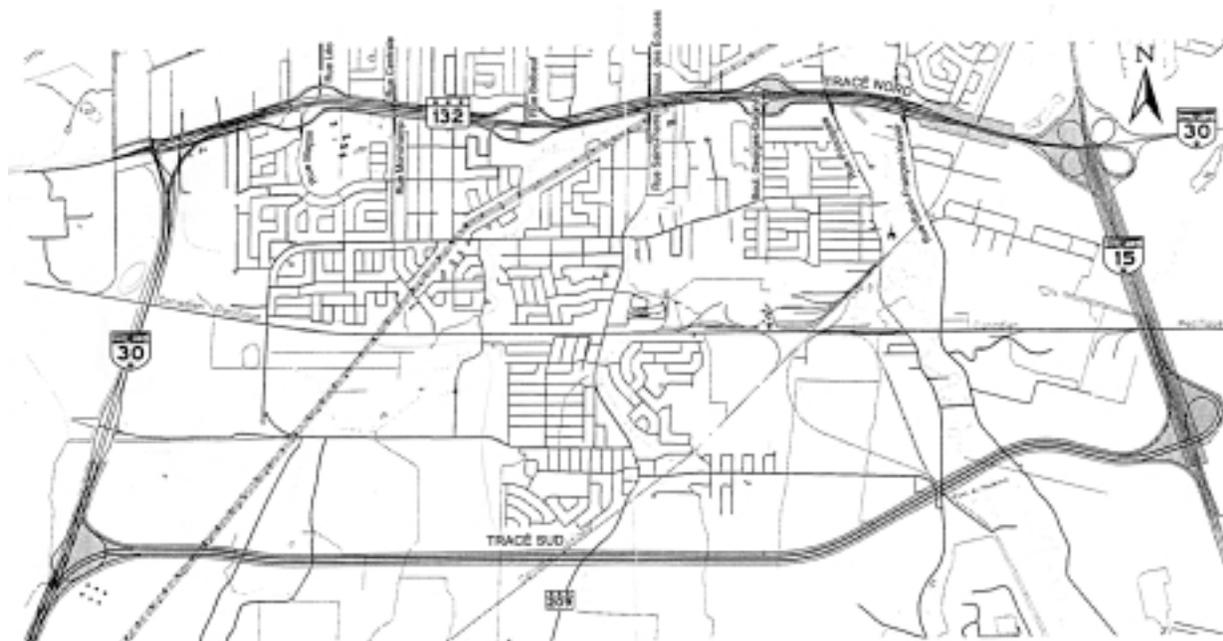
L'objectif de cette section est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet. Il s'agit d'abord d'évaluer l'analyse comparative pour le choix du tracé. Par la suite, une description des éléments du milieu sur le tracé choisi est élaborée. Les principaux enjeux du projet sont ensuite analysés en décrivant et en évaluant l'importance des impacts tout en tenant compte des mesures d'atténuation.

3.1 Analyse comparative pour le choix du tracé

Le principal enjeu de ce projet concerne le choix du tracé, soit l'option nord en milieu urbain dans l'axe de la route 132 ou l'option sud dans le secteur agricole. En fait, la question fondamentale en est une de localisation. La préoccupation sociale qui est déterminante pour l'acceptation de ce projet est sans aucun doute le choix du tracé.

L'initiateur du projet a élaboré un tracé alternatif au tracé nord de façon à vérifier toute option qui pourrait s'avérer préférable à ce tracé identifié depuis près d'une trentaine d'années (voir figure 2).

Figure 2 : Les deux options du tracé (Source : Étude d'impact du MTQ, 2001)



3.1.1 Le tracé sud

Le tracé sud projeté traverserait des terres agricoles situées au sud des quartiers résidentiels de la Municipalité de Saint-Constant. Il présenterait un parcours fluide dont la conception permettrait une vitesse de base de 110 km/h. La longueur serait de 8,8 km et devrait comprendre deux échangeurs seulement, un à l'extrémité est avec l'autoroute 15 et l'autre à l'ouest avec l'autoroute 30. Lors de l'audience publique, l'initiateur du projet a cependant mentionné qu'il envisageait un autre échangeur à la hauteur du chemin Saint-François-Xavier. L'autoroute serait construite au niveau du sol, sauf une première élévation sur environ un kilomètre pour enjamber le chemin de fer du CN ainsi que le rang et la rivière Saint-Pierre. Une deuxième élévation sur environ un kilomètre également serait nécessaire au-dessus du chemin de la Petite-Côte, du chemin de fer du CP, de la Montée de Lasaline et de la rivière de la Tortue. Les chemins Saint-Régis Nord et Sud et le chemin Saint-François-Xavier enjambraient l'autoroute à l'aide de viaducs. Avec une emprise de 90 m, cette autoroute occuperait environ 80 ha de terres agricoles.

3.1.2 Le tracé nord

L'option nord consiste, comme décrit dans la section précédente, à implanter le nouveau tronçon d'autoroute dans l'axe de la route 132, au centre d'une emprise de plus de 100 mètres qui a été acquise il y a plus de 30 ans. Cette route actuelle, dont les abords sont principalement occupés par des commerces, présente de sérieux problèmes de congestion et de sécurité. La longueur serait de 7,7 km et devrait comprendre sept traverses dont trois pourvues d'échangeurs. Ceci assurerait la continuité des principales rues de part et d'autre de l'emprise. En plus d'être en dépression sur une bonne partie de son parcours, cet axe routier comprendra aussi deux voies de desserte à sens unique.

3.1.3 La comparaison

L'initiateur du projet a donc procédé à une caractérisation et hiérarchisation des unités d'environnement pour les deux tracés, en fonction de leur résistance. Il a procédé par la suite à l'analyse comparative des tracés en fonction des éléments sensibles du milieu et d'une appréciation des impacts environnementaux. La méthode permet de compiler pour chacun des tracés le nombre et l'importance des impacts résiduels pour les milieux physique, biologique et humain, le climat sonore, les aspects visuel et agricole. Une synthèse est présentée dans l'étude d'impact, de façon à comparer le rendement environnemental d'un tracé par rapport à l'autre pour chacun des milieux.

Ainsi, concernant le milieu physique, on constate que pour la nappe phréatique, l'érosion des rives des cours d'eau et l'infrastructure actuelle de drainage artificiel, le tracé sud et le tracé nord sont équivalents en ce qui concerne les impacts résiduels sur le milieu. Par contre, pour le milieu biologique, les impacts résiduels de la construction et l'exploitation d'une autoroute sur les habitats dans les trois rivières, boisés, friches, fossés et champs agricoles confèrent au tracé nord un avantage.

En ce qui concerne le milieu humain, la nature des impacts résiduels sur le cadre bâti, notamment avec les expropriations et les nuisances environnementales aux résidences et commerces lorsque

l'autoroute est rapprochée, est jugé fort à certains endroits sur le tracé nord et en général moyen pour le tracé sud. Les répercussions sur la qualité de vie des résidents découlent du rapprochement de la chaussée pour le tracé nord alors que pour le tracé sud, les nuisances environnementales se situent à la traversée de quatre rangs. Il y a donc un avantage pour le tracé sud. Cependant pour les impacts de la circulation et de la sécurité routière, le tracé nord apporte une amélioration à la situation existante. Il s'agit d'un impact positif fort pour le tracé nord alors que pour le tracé sud, l'impact est jugé positif faible.

L'impact sonore dans le corridor sud est qualifié de moyen à fort parce que ce secteur est actuellement très calme. Les niveaux de bruit dans les quartiers résidentiels longeant le corridor sud et les résidences isolées situés dans les rangs sont de l'ordre de 45 dB (A) L_{eq} (24 h). L'autoroute modifiera le climat actuel et le bruit de la circulation sera facilement perceptible par les résidents puisque le niveau pourrait atteindre 62 dB (A) L_{eq} (24 h) ; environ 68 résidences pourraient être affectées. Dans ce cas-ci, aucune mesure d'atténuation n'est préconisée dans l'étude d'impact ; toutefois, il en a été question lors de l'audience publique. Ainsi, un écran en bordure de l'autoroute pourrait atténuer le bruit d'environ 5 dB (A) tandis qu'un écran à la limite des propriétés du secteur résidentiel au sud de Saint-Constant pourrait réduire le bruit de 9 à 11 dB (A) à la première rangée de maisons, ce qui donnerait un niveau de bruit d'environ 52 dB (A) L_{eq} (24 h), soit inférieur au seuil souhaitable de 55 dB (A) L_{eq} (24 h). Sur le tracé nord, avec les écrans antibruit prévus, on note que 258 bâtiments à vocation résidentielle ou institutionnelle subiraient un impact faible, moyen ou fort. Ça représenterait environ 107 résidences subissant des niveaux de bruit supérieurs à 60 dB (A) L_{eq} (24 h). Ainsi, considérant le contexte de ce projet pour les impacts de la circulation sur le milieu sonore, le tracé sud devient préférable, entre autres, à cause du nombre moins élevé de résidences touchées.

Le milieu visuel du corridor sud est plus fortement perturbé parce que le caractère champêtre de ce secteur, ses qualités visuelles et sa valorisation font en sorte que les impacts de l'autoroute sur le noyau villageois de Saint-Constant et sur les rangs Saint-Pierre et Saint-Régis Nord sont considérés comme très forts. Par contre, les impacts visuels dans le corridor nord sont considérés comme faibles parce que les unités de paysage présentent peu d'intérêt présentement.

Selon la délimitation des différentes unités d'environnement, force est de constater que l'unité qui englobe une occupation agricole prospère a un degré de résistance forte. En effet, des conditions agroclimatiques excellentes, un drainage souterrain et un très bon potentiel des terres pour la culture des céréales, du maïs et du soya confèrent à cette unité une très grande valeur environnementale et économique. Les prix actuels pour les produits agricoles sont très élevés et assurent la rentabilité des entreprises leur permettant ainsi d'entreprendre une expansion des superficies cultivées. Dans ce secteur où le prix des terres est très élevé, seules des cultures à prix élevé peuvent permettre une telle expansion. D'ailleurs, selon les commentaires du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) déposés lors de l'audience publique, l'augmentation des revenus au niveau de l'agriculture a été de 168 % entre 1981 et 1996 sur le territoire de la MRC de Roussillon. Toutefois, le MAPAQ ajoute que la Municipalité de Saint-Constant a perdu 9 % de son territoire agricole entre 1981 et 2000. Ainsi, l'empiètement dans la zone agricole et l'expropriation de terres agricoles à très fort potentiel et actuellement exploitées font en sorte que le tracé nord est très fortement préférable.

Selon l'analyse qui en a été faite, il apparaît que pour toutes les grandes composantes environnementales, le tracé nord dans l'axe de la route 132 en milieu urbain s'avère faiblement préférable au tracé sud, à l'exception de celles du milieu physique qui sont équivalentes et du climat sonore qui fait en sorte que le tracé sud serait préférable. Par contre, pour la composante agricole, le tracé nord est très fortement préférable. Nous croyons que la très forte valeur accordée à la composante agricole fait définitivement pencher le choix vers le tracé en milieu urbain. Ainsi, malgré les impacts sur le milieu humain (acquisitions de quelques terrains, dérangement pour certains commerces, rapprochement de la chaussée des résidences, augmentation du niveau sonore, diminution de la qualité de vie), l'option nord a été choisie. En effet, l'empiètement dans la zone agricole permanente et l'expropriation de terres agricoles à très fort potentiel (80 ha) font en sorte que l'option sud n'est pas retenue par le MTQ. On mentionne que les terres agricoles se font rares dans la région et que l'activité agricole constitue une composante économique de première importance pour la région. En raison de la très bonne qualité des sols et du climat propice, l'agriculture est très prospère. D'ailleurs, ces sols sont parmi les meilleurs de la province. Ils bénéficient d'un climat et d'un degré-jour de longue durée qui permettent de performer au niveau des rendements. Les principales cultures sont le maïs-grain, les céréales et le soya.

À la suite du rapport du BAPE, le MTQ s'est interrogé sur la possibilité de réaliser en zone agricole cette section d'autoroute. Mais avant de prendre sa décision, il a demandé à la CPTAQ, selon l'article 66 de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, de donner son avis sur un tel projet d'autoroute en territoire agricole. Dans son analyse, la CPTAQ souligne que la soustraction de 80 hectares de terres agricole de classe 2 représente une grande et irrémédiable perte pour l'agriculture. Elle ajoute que la réalisation du projet enclaverait entre l'autoroute et la zone urbaine, environ 435 hectares de terres agricole et que de tels enclavements sont sujets à de grandes incertitudes quant à leur avenir agricole. En conséquence, la CPTAQ est d'avis que la réalisation de ce tronçon d'autoroute dans la zone agricole est incompatible avec les objectifs de protection du territoire et des activités agricoles, selon les critères de la loi.

De plus, mentionnons que selon les orientations du cadre d'aménagement métropolitain, dont fait partie ce secteur, le gouvernement doit assurer la pérennité de la zone agricole ainsi que la mise en valeur du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain. Le MTQ ne veut donc pas déroger à cette orientation. Ce cadre d'aménagement expose la politique gouvernementale qui encadrera dorénavant toute intervention sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

L'équipe d'analyse du MENV estime donc que l'analyse comparative des deux tracés a été réalisée dans les règles de l'art. Nous sommes d'accord avec la valeur exceptionnelle accordée à la composante agricole de ce secteur et sur le fait que cette composante doit être protégée, comme le souligne la CPTAQ dans son avis.

3.2 Analyse à l'égard des enjeux

Les principaux enjeux imputables à la construction et à la présence de cette section d'autoroute touchent le milieu aquatique et ses habitats, la qualité de vie des résidents et l'aménagement du territoire. Pour chacune de ces composantes, des mesures d'atténuation sont identifiées.

3.2.1 La protection de la qualité des cours d'eau, des zones humides et de ses habitats

Le réseau hydrographique de cette zone comporte trois rivières principales. Il s'agit de la rivière de la Tortue à l'est, la rivière Saint-Pierre au centre et la rivière Saint-Régis à l'ouest qui coulent en direction nord vers le fleuve Saint-Laurent. Ces rivières sont, de façon générale, encaissées dans les dépôts meubles d'environ 4 à 5 m et s'écoulent en une succession de seuils et de rapides. La largeur moyenne est de 8 à 10 m et la profondeur moyenne de 35 à 45 cm. La majorité des berges de ces cours d'eau sont instables et on peut remarquer plusieurs zones d'érosion. On observe également sur ces cours d'eau, particulièrement en amont de la route 132, des problèmes d'inondation lors de la fonte des neiges et lors d'événements climatiques majeurs. Le couvert arbustif environnant les trois rivières est composé presque exclusivement de feuillus de composition très diversifiée, avec la présence marquée de trembles, de saules et d'érables à Giguère. Notons, en particulier, le site longeant la rivière de la Tortue au niveau de la traversée de la route 132. Il s'agit d'un boisée ouvert et jeune où on retrouve quelques frênes rouges, des ormes d'Amérique ainsi que des érables à Giguère.

Sur le plan faunique, ces trois rivières offrent un habitat propice pour certaines espèces de poissons. Selon l'inventaire effectuée par l'initiateur du projet, il y a eu 20 espèces de poissons recensées en 2000. La rivière de la Tortue offre une plus grande diversité d'espèces (16) que les deux autres cours d'eau (6). Les espèces les plus présentes sont le mené à nageoire rouge et la queue à tache noire.

Ces trois cours d'eau représentent des milieux essentiels pour la production piscicole puisqu'ils sont, outre la rivière Saint-Jacques, les seuls cours d'eau alimentant le bassin du Canal de la rive sud. Ils constituent donc les principaux habitats d'eaux vives accessibles aux poissons vivant dans ce canal qui est isolé du système du fleuve Saint-Laurent par les écluses de Sainte-Catherine et de Saint-Lambert.

Mentionnons également que la zone d'étude de ce projet comprend également des zones humides situées dans la partie nord-ouest du tronçon de l'autoroute 30 actuelle qui contourne la réserve amérindienne de Kahnawake, à la hauteur de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Ces marécages accueillent notamment une faune avienne abondante dont la sauvagine ainsi que des reptiles, des mammifères semi-aquatiques et une dizaine d'espèces d'amphibiens.

Milieu aquatique

Les travaux de construction pour la section de l'autoroute en dépression nécessiteront de l'excavation pouvant atteindre jusqu'à 8 mètres de profondeur. Pour la section en surélévation, des travaux de remblayage de plus de 6 mètres de hauteur seront nécessaires. Ces déblais et

remblais auront donc des effets directs sur les éléments sensibles du milieu physique tels que la nappe phréatique, le drainage artificiel et les rives des cours d'eau.

Notons particulièrement l'abaissement de la nappe phréatique au niveau de la section en déblai. Ce sera un rabattement local entre 3 et 5 mètres qui ne dépassera pas la limite de l'emprise autoroutière. En somme, la situation actuelle ne sera pas modifiée, à l'égard de la migration de contaminants vers les cours d'eau, à la suite de la réalisation de l'autoroute 30. D'ailleurs, selon les experts, le secteur contaminé de l'usine de préservation du bois à Delson ne sera pas drainé vers la section en dépression de l'autoroute. En effet, les liquides en phase non aqueuse, sous ce site contaminé, situé à plus de 1300 mètres de l'axe autoroutière, ne peuvent être influencés par les travaux qui seront faits pour l'aménagement de la zone en dépression de l'autoroute 30. Le site contaminé est en rive droite de la rivière Saint-Pierre et la zone en dépression de l'autoroute est en rive gauche. Ainsi, aucune modification n'est anticipée par rapport à la situation actuelle. De plus, les experts ne prévoient pas également le drainage ou l'assèchement de toutes zones humides dans la zone d'étude à la suite de la réalisation du projet.

L'augmentation de la quantité d'eau de ruissellement recueillie au niveau de l'autoroute en dépression a été évaluée. L'optimisation du système de drainage préconisé tient compte du débit maximal drainé pour les conditions existantes ainsi que du débit maximal à drainer suite à l'augmentation des surfaces de ruissellement imperméables engendrée par le prolongement de l'autoroute 30. Des simulations hydrauliques ont permis d'analyser les impacts de l'augmentation des surfaces imperméables engendrées par le projet. En général, l'apport d'eau provenant de la superficie de l'emprise de l'autoroute au débit de pointe total de la rivière ne représente qu'au plus 3 % d'augmentation du débit pour des événements de fortes précipitations. En valeur absolue, la différence est souvent inférieure à 1 mètre cube par seconde. Il n'y aura donc pas de répercussions négatives fortes sur les conditions hydrauliques des rivières à l'étude. Par conséquent, aucune inondation n'est envisagée suite à la réalisation de ce projet.

Les matières en suspension dans les eaux de ruissellement qui se déverseront dans les cours d'eau risquent d'être augmentées par rapport à la situation actuelle, puisque la section en dépression de l'autoroute sera drainée par une canalisation et rejetée dans le cours d'eau à un seul endroit. Il en est de même avec les chlorures qui proviendront des sels de déglçage. En effet, selon les contrats d'entretien des autoroutes, le MTQ établit à 90 tonnes/km la quantité des sels de déglçage à appliquer pendant un hiver. Comme il est démontré que les sels de voirie en concentration suffisantes constituent un danger pour les plantes, les animaux et l'environnement aquatique, le MTQ a adopté des mesures de gestion sur les méthodes de manutention, d'entreposage et d'utilisation des sels de voirie. Le MTQ préconise donc le recours à des outils de prévision météorologique qui réduisent l'utilisation des sels et s'orientent de plus en plus vers l'emploi de produits de recharge. Toutefois, avec la quantité appliquée présentement, il y a risque de contamination des milieux aquatiques. Les huiles et graisses sont un des contaminants importants qui risquent d'être acheminés au cours d'eau.

Afin de préserver la qualité de l'eau des différents cours d'eau, le MENV a élaboré des critères de qualité de l'eau qu'il a définis pour les principaux usages de l'eau de surface. Ces critères de qualité, lorsqu'ils sont respectés, permettent la protection de ces usages en limitant le rejet de contaminants qui proviennent d'eaux usées déversées dans le milieu aquatique. Le MENV

présente ces critères de qualité dans son document intitulé *Critères de qualité de l'eau de surface au Québec* (2001). Les contaminants qui atteignent le milieu aquatique peuvent constituer des problèmes pour le milieu récepteur. Le MENV a donc établi des critères de qualité de l'eau pour les principaux usages : les sources d'eau destinées à la consommation, la consommation d'organismes aquatiques, la vie aquatique, la faune terrestre et avienne piscivore ainsi que les activités récréatives. Aussi, afin de protéger les différents usages de l'eau, le MENV définit des objectifs environnementaux de rejet. Cette approche quantitative et préventive vise, après une zone restreinte de mélange, au respect des critères de qualité de l'eau associés aux usages sensibles du milieu récepteur.

Le principal usage à protéger pour les deux cours d'eau présents dans le secteur, et qui recevront les eaux de ruissellement de l'autoroute, est la protection de la vie aquatique. Pour la vie aquatique, on parlera de critères de protection de la vie aquatique, aigus ou chroniques. La vie aquatique, tant celle qui est présente dans un plan d'eau que celle qui devrait s'y retrouver si le plan d'eau n'était pas déjà affecté, doit être protégée contre toute agression provenant des effets directs des substances toxiques ou des effets indirects. Ainsi, pour une meilleure protection de la vie aquatique, l'initiateur du projet sera obligé d'analyser les matières en suspension, les chlorures et les huiles et graisses au point de rejet dans les cours d'eau, afin de vérifier s'il respecte les critères de qualité pour l'usage de protection de la vie aquatique. Les résultats de ces analyses devront être acheminés au MENV à chaque année.

De plus, soulignons que la présence de 17 sites potentiellement contaminés dans l'emprise risque de provoquer une contamination de l'eau pendant la construction de l'autoroute. Notons cependant que le MTQ appliquera les mesures appropriées pour rencontrer les exigences de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du MENV. Toutefois, le MTQ doit gérer les sols contaminés de façon à prioriser la valorisation et la réutilisation des sols par un traitement adéquat de ceux-ci, lorsque les technologies le permettent. Évidemment, il doit appliquer les mesures appropriées pour rencontrer les exigences de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du MENV.

La localisation de l'autoroute dans cet axe aura donc des impacts négatifs forts sur le milieu physique. Ces impacts sont quand même atténués par l'application des mesures particulières suivantes :

- Procéder à la mise en place de bassins de rétention des eaux pluviales et des eaux de fontes afin de régulariser les débits et de permettre une décantation et afin de jouer le rôle tampon et prévenir tout déversement de matières dangereuses dans les rivières. Il y aura la mise en place de séparateurs eaux-huile. Aussi, pour permettre l'accumulation d'un déversement accidentel de produits toxiques, il y aura fermeture d'une vanne motorisée reliée à un système de détection automatique ;
- Procéder à une décontamination des sites contaminés de façon à ce que leur qualité satisfasse à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du MENV ;
- Dimensionner le réseau de drainage des eaux de ruissellement de l'autoroute et le diriger vers des drains collecteurs de diamètres appropriés ;

- Stabiliser les rives des cours d'eau adjacentes à l'emprises ou situées de part et d'autre de l'arrivée des drains pluviaux par une revégétalisation.

Toutes ces mesures pourront diminuer considérablement les impacts sur le milieu aquatique. Cependant, afin de s'assurer de l'efficacité des bassins de rétention, l'initiateur du projet devrait mettre en place un programme de suivi de la qualité de l'eau de ruissellement au point de rejet dans la rivière, afin de mieux gérer le degré de pollution provenant de cette section d'autoroute. On doit s'assurer de préserver la diversité, la productivité et la pérennité des écosystèmes aquatiques de ces cours d'eau. Ainsi, le respect des critères de la qualité de l'eau pour les principaux usages de l'eau permettent la protection de ces usages en limitant le rejet de contaminants qui proviennent des eaux usées déversées dans le milieu aquatique. Au point de rejet dans le cours d'eau, on doit respecter les critères de qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique pour les matières en suspension et les chlorures. Il en est de même pour un programme de suivi sur la revégétalisation à la traversée des cours d'eau.

L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur le milieu physique sont acceptables. Par contre, on doit exiger de l'initiateur du projet la mise en place d'un programme de suivi au point de rejet dans les cours d'eau pour les matières en suspension, les chlorures et les huiles et graisses, afin de respecter les critères de qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique. Un suivi doit également être exigé pour vérifier l'état de la revégétalisation ainsi que sur la stabilisation des berges.

Milieu biologique

Le milieu aquatique et ses habitats seront affectés. Ainsi, les rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et à la Tortue subiront certaines perturbations. Mentionnons, par exemple, l'artificialisation de leurs berges à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute, la perte d'une petite section d'un boisé et possiblement l'accroissement des risques d'érosion des berges. Tout ceci entraînera des effets sur la faune aquatique et une perte d'habitat pour la petite faune terrestre et semi-aquatique ainsi que pour certains oiseaux terrestres.

L'habitat aquatique pourrait être perturbé par l'accroissement des matières en suspension pendant les travaux. Ainsi, les frayères des principales espèces de poissons risquent d'être affectées par une sédimentation de particules fines qui proviendraient de l'érosion des berges lors de la construction de l'autoroute. Ainsi, couplée à la durée permanente et à l'étendue ponctuelle, l'importance de l'impact négatif est jugée forte pour la rivière à la Tortue et moyenne pour les deux autres cours d'eau.

Comme mesures d'atténuation, le MTQ propose de :

- limiter le déboisement et l'empiètement dans les cours d'eau au minimum ;
- éviter le déboisement en bordure des cours d'eau en périodes de crue ou de forte pluie ;

- stabiliser les sols en érosion dans le chantier de construction et créer au besoin des bassins de sédimentation pour capter les eaux de ruissellement ;
- établir une période de restriction de travaux lorsque les espèces présentes sont plus sensibles (fraie, alevinage, etc.), soit du 15 mars au 15 septembre ;
- éviter en bordure des cours d'eau la mise en eau de sédiments en utilisant au besoin des barrières filtrantes à mi-pente ou des bassins de captation, éviter les pentes supérieures à 2:1, favoriser la revégétalisation rapide, stabiliser et reboiser, si nécessaire, près des ponts.

Enfin, mentionnons que les zones humides situées le long de l'autoroute 30 actuelle, près de la réserve amérindienne, constituent des zones écologiques diversifiées qui méritent d'être sauvegardées. Sur cet aspect, l'initiateur du projet a évalué les impacts que pourrait avoir le projet sur ces milieux et selon l'évaluation, aucun marais ne serait affecté. Toutefois, l'initiateur du projet propose la mise en place d'un remblai dans l'emprise du MTQ afin d'assurer le maintien du marais et de limiter l'apport de sédiments. Pour être certain de la réalisation de cette protection, une condition au décret devrait exiger au MTQ qu'il réalise cette mesure et qu'il élabore un programme de suivi pour s'assurer de l'efficacité de cette mesure.

En ce qui a trait à l'habitat dans le milieu terrestre, il y aura disparition de petites superficies boisées, notamment dans les secteurs à l'est. Il en est de même pour quelques sections en friches (herbacée ou arbustive). Ces secteurs constituent des habitats potentiels pour la petite faune terrestre et pour l'avifaune. L'importance de cet impact est jugé moyen pour les zones boisées et faible pour les zones en friches. On ne prévoit aucune mesure particulière, sauf de faire en sorte que les arbres coupés tombent à l'intérieur de l'emprise afin d'éviter d'endommager les arbres résiduels.

L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts sur le milieu biologique de ce secteur sont acceptables, compte tenu des différentes mesures d'atténuation. Toutefois, un suivi doit également être exigé pour s'assurer que les zones humides identifiées dans l'étude d'impact sont bien protégées.

3.2.2 La qualité de vie des résidents et l'aménagement du territoire

Milieu humain

Le tracé dans l'axe de la route 132 recoupe le territoire de quatre municipalités de la MRC de Roussillon (Sainte-Catherine, Delson, Saint-Constant et Candiac). De nature essentiellement urbaine (résidentielle, commerciale, industrielle, publique), l'utilisation du sol dans la bande riveraine est dictée par la nature et l'importance de l'infrastructure routière elle-même. En effet, le flux de circulation sur cette artère a favorisé l'établissement d'activités commerciales. Cependant, l'utilisation du sol en bordure de la route 132 n'est pas uniforme des deux côtés de la route.

Du côté sud, on note que les commerces et services de toutes sortes constituent près de 82 % des usages riverains le long de la route. Par contre, du côté nord de la route, l'utilisation du sol est

plus variée. Les usages commerciaux et industriels occupent 62 % des espaces le long de la route alors que les résidences en occupent 38 %. En effet, on retrouve de petits regroupements d'habitations unifamiliales avec accès par la route 132, notamment aux intersections des rues Garnier, des Quais et Barbeau.

Malgré l'expropriation de l'emprise en 1971, on note encore, suite à une entente avec le MTQ, la présence de deux bâtiments ainsi que l'utilisation de l'emprise pour les fins de stationnement pour la clientèle de deux commerces.

Soulignons la présence de 24 sites contaminés ou potentiellement contaminés dans l'emprise du tracé proposé de l'autoroute dans l'axe de la route 132. Ces sites sont surtout contaminés par la présence d'hydrocarbures pétroliers, alors que dans un ou deux cas, il y aurait des produits chimiques de nettoyage et la présence de vieilles batteries. Évidemment, ces sites seront caractérisés afin de préciser l'étendue et la profondeur de la contamination. Il y aura une gestion adéquate des sols et des eaux en accord avec la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du MENV.

L'implantation de cette infrastructure routière modifiera sensiblement le paysage. La considération du milieu visuel permet de s'assurer que l'autoroute s'insère harmonieusement dans le paysage sans déstructurer le milieu. Ainsi, on retrouve dans le tracé de l'axe de la route 132 quatre types bien distincts de paysage, soit une unité de paysage commercial, une unité de paysage résidentiel, une unité de paysage industriel et une unité de paysage naturel.

Sur le plan du climat sonore, l'étude d'impact a permis d'établir le niveau de bruit actuel à l'intérieur des différentes municipalités situées de part et d'autre de la route 132 sur une largeur de 300 mètres de chaque côté; celui-ci varie beaucoup, soit entre moins de 55 dB (A) L_{eq} (24 h) à plus de 70 dB (A) L_{eq} (24 h). Il a été souligné que la circulation routière est la principale source de bruit de ces secteurs. D'abord mentionnons qu'à Candiac, les habitants de deux immeubles à 32 logements sont exposés à un niveau de gêne qualifié de fort, soit de l'ordre 70 dB (A) (L_{eq} 24 h) au rez-de-chaussée, de 72 dB (A) L_{eq} (24 h) au 1^{er} étage et de 74 dB (A) L_{eq} (24 h) au 2^e étage. Dans la Municipalité de Delson, une seule résidence sur la rue Principale est exposée à un niveau supérieur à 65 dB (A) L_{eq} (24 h) alors qu'on en compte deux dans la Municipalité de Saint-Constant. Par contre, dans la Municipalité de Sainte-Catherine, on compte près de 60 résidences, incluant une garderie, exposées à un niveau supérieur à 65 dB (A) L_{eq} (24 h). Malgré que la moitié de ces bâtiments et la garderie soient localisées sur des terrains zonés commerciaux, il faut quand même souligner que les occupants de ces bâtiments sont exposés présentement à un niveau sonore souvent très élevé.

Milieu bâti

La conversion de l'axe de la route 132 en autoroute avec des voies de service aura nécessairement des impacts sur le milieu bâti. Toutefois, précisons qu'étant donné que cette autoroute est prévue dans cet axe depuis près de 30 ans, les effets structurants sur l'aménagement et le développement du territoire se sont fait sentir bien avant sa mise en service. Ainsi, depuis que l'emprise a été acquise, il a été impossible de construire des bâtiments à l'intérieur de celle-ci. Seules les implantations ayant fait l'objet d'ententes préalables avec le MTQ ont été

tolérées. On note la présence de deux résidences dans l'emprise ainsi que des terrains de stationnement pour certains commerces.

En général, les usages permis par les différentes municipalités à la limite de l'emprise sont compatibles avec la présence éventuelle d'un axe autoroutier. On note la présence de commerces régionaux, locaux et d'industries. Cependant, quelques cas d'incompatibilité ont été permis, au fil des ans, ce qui comporte des impacts importants pour ces usages, notamment sur le plan résidentiel.

Premièrement, mentionnons le rapprochement de la chaussée et de l'emprise de deux édifices de plusieurs logements situés sur la rue Handel à Candiac. Le rapprochement de la bretelle de sortie de l'autoroute aura comme conséquence d'augmenter les nuisances environnementales affectant les personnes qui résident dans ces logements. Cet impact est jugé fort et présentement, aucune mesure d'atténuation n'est prévue pour ces deux édifices.

Deuxièmement, la présence des voies de service et d'un échangeur à la hauteur de la rue Bréboeuf entraînera le rapprochement de la chaussée des zones résidentielles, notamment entre les rues Legendre et Montcalm, du côté sud et les rues Bréboeuf, des Merisiers et Centrale, du côté nord. Les résidents de ces secteurs verront leur qualité de vie atteinte de nuisances environnementales. L'impact sur la qualité de vie sera fortement négatif.

Troisièmement, des modifications apportées à la géométrie de l'autoroute, lors de la révision du projet initial, obligent des acquisitions additionnelles dans le secteur de la jonction de l'autoroute 30 actuel et de l'axe de la route 132. Des portions de terrains devront être acquises par le MTQ. Ceci occasionnera un rapprochement vers certaines résidences, en particulier celles situées sur la rue Maçon et la rue Léo. La qualité de vie des résidents de ces deux secteurs sera donc fortement affectée par la réalisation du projet. Mentionnons aussi que la zone industrielle de ce secteur perdra également une portion de terrain. Cet impact est jugé faible.

Quant à l'effet de coupure urbaine occasionné par cette autoroute en dépression dans un milieu périurbain, il est pertinent de se demander si cette autoroute peut être une contrainte à une l'approche intégrée et durable de l'aménagement du territoire et du développement économique et social des municipalités traversées.

Nous croyons que toute infrastructure routière d'une certaine envergure est susceptible de représenter une contrainte anthropique linéaire affectant les aménagements, les usages et les activités à proximité. Bien que le milieu périurbain présente un cadre bâti de plus faible densité qu'un milieu urbain central, il n'en demeure pas moins que la présence d'une infrastructure de l'envergure d'une autoroute peut avoir des impacts importants. La coupure urbaine peut être analysée en terme de coupure physique, de barrière visuelle, de barrière psychologique et des effets sur les potentiels de requalification et de développement urbains en bordure du projet.

Au cours de l'audience publique, plusieurs groupes et individus, ainsi que la commission du BAPE, ont souligné l'importance de tenir compte de l'effet de coupure urbaine du projet d'autoroute, en particulier en ce qui concerne l'effet béton, les entrées et sorties ainsi que la forme même de la variante d'autoroute en dépression. La coupure autoroutière a donc un caractère continu et irréversible qui en rebute plusieurs.

Une autoroute en dépression, à niveau et en élévation, longée par des murs antibruit sur certaines sections, représente dans les faits une barrière physique importante. D'un autre côté, ce type d'infrastructure crée d'importantes contraintes au développement d'un espace linéaire convivial, intégrant de façon efficace différents types d'utilisateurs (transport en commun, piétons, cyclistes et non pas seulement les automobiles) et permet difficilement de dégager et de préserver des potentiels de développement urbain en bordure d'emprise.

À court terme, le projet ne propose de véritables liens nord-sud de part et d'autre de l'emprise qu'à travers les sept traversées prévues. Contrairement à certains exemples d'aménagements urbains alternatifs, le concept du projet présenté ne semble pas permettre d'envisager raisonnablement de développer autre chose qu'un développement axé sur l'automobile aux abords de cette infrastructure.

Globalement, au niveau visuel, l'autoroute en dépression serait moins visible des quartiers environnants. Cependant, la forme (béton) et l'ampleur des aménagements connexes (entrées et sorties, voies de desserte, murets) accentuent l'impact visuel de cette variante. Malgré une présence visuelle importante en surface, la variante du boulevard urbain, par les aménagements qui l'accompagnent, semble davantage conforme à ce que les citoyens s'attendent d'un paysage urbain animé et représentatif du milieu de vie auquel ils souhaitent avoir accès.

Bien que peu documenté de façon formelle, à notre connaissance, mais bien visible à tout observateur attentif du milieu urbain, l'effet de coupure de l'autoroute Ville-Marie entre ses quartiers limitrophes est bien réel et il a été corrigé à grands frais par différents partenaires privés, publics et parapublics. Ainsi, malgré le succès de la requalification et de la revitalisation du Vieux-Port et du Vieux-Montréal depuis un peu plus d'une dizaine d'années, le secteur demeure coupé des quartiers limitrophes au nord à la hauteur de l'Hôtel de ville de Montréal. Bien que cet exemple provienne d'un milieu urbain plus dense et plus complexe, il illustre bien, selon nous, la complexité des dynamiques territoriales et la durabilité de l'effet de coupure.

Au regard des caractéristiques du projet, le concept d'autoroute en dépression représente une coupure urbaine à l'échelle locale. À la lumière de l'analyse de certains aspects de cette coupure urbaine et de la comparaison, de façon prospective, avec une autre variante, il apparaît que l'effet de coupure urbaine risque fortement d'avoir des impacts variés, nombreux et quasi permanents. Pour y remédier et afin de limiter l'effet barrière visuelle, le MTQ a prévu d'assurer un traitement architectural des ouvrages d'art de façon à améliorer leur intégration au cadre bâti et au paysage. De plus, avec le comité intermunicipal, le MTQ s'est engagé à rendre conviviales, efficaces et intégrés les éléments nécessaires aux déplacements des piétons et des cyclistes.

L'équipe d'analyse considère que, malgré que l'emprise ait été acquise par le MTQ depuis plus de trente ans et que globalement l'utilisation du sol se soit structurée en fonction d'une artère importante, certains secteurs résidentiels subiront des impacts forts.

Sécurité routière, circulation et transport en commun

Au chapitre de la sécurité routière, les intersections problématiques et sursaturées telles Montchamp, Saint-Pierre, Principale et Saint-François-Xavier, ont un taux moyen d'accidents supérieur à la moyenne nationale. Pour régler ce problème, toutes ces intersections seront branchées sur des routes de services unidirectionnelles, diminuant ainsi le nombre potentiel de conflits. Les virages à gauche seront exclus.

Actuellement, la cohabitation entre le trafic de transit et le trafic local est très difficile et peu sécuritaire. Avec le projet d'autoroute et des deux voies de desserte, les deux types de trafic devraient se séparer. Le transit restera sur l'autoroute alors que le trafic local empruntera normalement les voies de service. Il est toujours possible que certains résidents empruntent l'autoroute afin de diminuer le temps de parcours pour aller à certains commerces. Cependant, l'accessibilité aux commerces et services sera plus facile et sécuritaire pour la circulation locale. Il est toutefois possible que cette circulation ait à parcourir une plus grande distance pour atteindre les traverses.

Le MTQ pense que ce tracé favorisera la consolidation du développement commercial en bordure de ces voies de service où il reste ça et là des terrains vacants.

En ce qui concerne la sécurité des cyclistes et des piétons, la situation actuelle constitue des facteurs de risques à tous les jours. Avec ce projet, elle sera grandement améliorée. Il est prévu que les viaducs soient munis de trottoirs et que des voies cyclables soient construites à deux endroits soit dans l'axe des rues des Écluses et Saint-Pierre. Le niveau de sécurité serait donc plus élevé pour les cyclistes et les piétons.

Durant la construction de ce projet, l'impact sur la circulation sera important car la plupart des infrastructures seront réalisées à l'intérieur de l'assiette de la route 132 actuelle. La circulation de transit et locale sera perturbée, car actuellement cette artère constitue le seul lien direct entre l'ouest et l'est de la rive sud immédiate.

Comme mesures d'atténuation, le MTQ propose :

- d'assurer le maintien en tout temps de deux voies de circulation dans chaque direction ;
- d'assurer l'accès aux rues secondaires et aux commerces en tout temps ;
- de maintenir une signalisation routière aux endroits appropriés afin de canaliser et d'orienter la circulation efficacement ;
- d'installer des panneaux à messages variables aux approches du chantier, sur le réseau routier principal, afin d'aviser les usagers des travaux en cours sur la route 132 pour qu'ils puissent décider de leur parcours optimal.

Il existe présentement un système de transport en commun géré par le Conseil intermunicipal de transport Roussillon dont les autobus parcourent les quartiers, empruntent actuellement la route 132 et assurent un déplacement vers Montréal par le pont Champlain et Mercier. Un

stationnement incitatif de plus de 300 places pour les autos a été aménagé sur le territoire de la Municipalité de Delson. L'autoroute dans cet axe aura l'avantage de donner aux autobus l'accès à des voies rapides en plusieurs points et de faire le parcours beaucoup plus rapidement. Ainsi, nous croyons qu'une autoroute dans cet axe n'est pas incompatible avec l'organisation d'un transport en commun.

L'équipe d'analyse est d'avis que la sécurité routière, la circulation et le transport en commun sont pris en compte dans ce projet et que les mesures d'atténuation prévues durant la construction sont acceptables.

Qualité de l'air

En ce qui concerne la qualité de l'air pour les quartiers limitrophes, l'initiateur du projet a présenté une étude de dispersion atmosphérique à l'aide d'un modèle d'émission pour le monoxyde de carbone (CO) et le dioxyde d'azote (NO₂).

Pour fins d'évaluation des impacts du projet sur la qualité de l'air, l'année de référence sélectionnée est 2016. Ainsi, à partir des émissions moyennes des véhicules routiers, du débit de circulation prévu en 2016 et de différents autres paramètres, l'initiateur du projet a évalué les concentrations maximales de contaminants dans l'air ambiant durant la période de pointe du matin. Cette période correspond à des émissions maximales et à des conditions de dispersion défavorables produisant les plus fortes concentrations de contaminant dans l'air ambiant à proximité de l'autoroute.

Selon l'évaluation, vis-à-vis le secteur résidentiel de Candiac, à la limite de l'emprise nord de l'autoroute et à l'heure de pointe du matin, la concentration de CO sera de 8,2 ppm alors que la norme du MENV est de 30 ppm. Soulignons que les concentrations sont toujours maximales à la limite de l'emprise de l'autoroute et qu'elles diminuent rapidement avec la distance. Ainsi, par exemple, au centre du secteur résidentiel de Candiac, toujours à l'heure de pointe du matin, la concentration sera de 4,9 ppm. On constate donc que ces concentrations sont si basses qu'elles sont même inférieures à la norme sur 8 heures, soit 13 ppm. Il en est de même avec le NO₂ où à la limite de l'emprise, la concentration sera de 0,126 ppm et de 0,094 ppm au centre du quartier résidentiel de Candiac. La norme est de 0,220 ppm. Par rapport à la situation actuelle, il y aura une légère augmentation puisque le CO est de 6,6 ppm et le NO₂ de 0,010 ppm.

Les impacts appréhendés sur la qualité de l'air sont donc faibles à très faibles. Les concentrations de CO et de NO₂ seront nettement inférieures aux normes.

L'équipe d'analyse est d'avis que les impacts de ce projet sur la qualité de l'air dans les secteurs résidentiels sont faibles et qu'ils sont acceptables compte tenu que les niveaux respectent les normes du Règlement sur la qualité de l'atmosphère.

Climat sonore

Les impacts sur le climat sonore apparaissent comme un enjeu important dans ce dossier. Il faut aussi préciser que le climat sonore sera affecté différemment, dépendamment s'il s'agit de la phase construction ou de la phase exploitation.

– Phase construction

Lors de la construction de la route, les divers travaux de construction généreront du bruit ainsi que la circulation routière qui sera détournée légèrement mais qui demeurera dans le secteur.

Il est à rappeler que les travaux de construction sont prévus durant 3 à 4 ans et qu'il s'agit d'une route encaissée nécessitant dynamitage et creusage : ces travaux seront donc relativement longs et pourraient pratiquement s'apparenter à des travaux de carrière. Il est toutefois prévu que les travaux s'effectueront seulement durant la journée (7 h-19 h). Dans le cas des carrières ou les activités de concassage et tamisage en dehors d'une carrière, la réglementation exige un niveau de bruit produit d'au plus 45 dB (A) L_B (1 h) durant la journée (L_B est semblable au L_{eq}).

Dans l'étude, le MTQ ne donne aucune indication concernant les niveaux de bruit à respecter ; il considère l'impact du bruit de la construction comme étant faible. Dans d'autres dossiers, le MTQ a déjà mentionné l'utilisation du niveau 75 dB (A) L_{10} (30 min) ou le bruit ambiant + 5 dB (A) si c'est déjà plus élevé que 75 dB (A), pour évaluer l'ensemble du niveau de bruit ambiant et celui produit par les travaux.

De son côté, le MENV a souvent proposé une approche basée sur le cas des carrières en fonction d'un L_{eq} (1 h), mais il a déjà accepté que le niveau à respecter soit le niveau de bruit produit équivalent L_{eq} (12 h) égal au niveau de bruit ambiant de la période et que lorsque le bruit ambiant est inférieur à 55 dB (A) L_{eq} (12 h), le niveau à respecter soit de 55 dB (A) L_{eq} (12 h). Une comparaison des deux approches avait été faite par le MTQ près de l'autoroute Décarie (Montréal) et elle concluait que les seuils de bruit évalués en L_{eq} sont identiques ; le MENV ne s'est pas encore prononcé à ce sujet.

Toutefois, dans les derniers dossiers, le MENV a prévu une condition exigeant des mesures d'atténuation à être précisées dans un programme de suivi ainsi que les niveaux à respecter, le tout devant être soumis pour approbation au ministre de l'Environnement. Plus précisément, la condition pourrait être la suivante :

Le ministre des Transports doit prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place concernant le bruit pendant les travaux de construction pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle. Un programme de suivi devrait aussi être élaboré ; ce programme devrait inclure les niveaux de bruit à respecter et prévoir des rapports de suivi à fournir annuellement pendant la durée des travaux. Le tout devrait être déposé auprès du ministre de l'Environnement, au plus tard au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

– Phase d'exploitation

Évidemment, les impacts sont dus à la variation de la circulation sur la nouvelle route et aux changements de distance entre la route et les habitations, suite aux modifications de conception de la route. Les voies de service contribuent de façon importante à ces dérangements.

Dans l'étude d'impact, on note, tel que présenté dans la section sur l'analyse comparative, qu'une évaluation des impacts sur le climat sonore a été faite pour les deux tracés envisagés, soit celui au nord en territoire urbanisé et celui au sud en territoire agricole. Le tracé au sud n'a pas été retenu par le MTQ et le détail des informations est moindre, notamment en ce qui concerne les mesures d'atténuation et l'optimisation du tracé. D'autre part, pour le tracé retenu au nord, une évaluation a été faite sur le projet initial mais entre-temps, des modifications importantes ont été apportées dans la partie ouest près de la jonction entre la route 132 et l'autoroute 30 en abaissant le profil projeté de la chaussée jusqu'à 7 m. L'évaluation de ces modifications n'a pas été faite.

Comme mesures d'atténuation pour le tracé nord retenu par le MTQ, six écrans acoustiques (de 1,2 à 4 m de haut) ont été évalués mais les écrans acoustiques 1 et 2 pourraient ne plus être requis à cause des modifications apportées à la chaussée. Des écrans optionnels avaient aussi été mentionnés mais ils n'ont pas servi à l'évaluation et le MTQ ne s'est pas engagé à les faire. Lors de l'audience publique, il a aussi été question d'écrans sur étagements ou viaducs. De plus, il semble que le profil de la route pourrait être abaissé davantage et que la ligne de centre pourrait être éloignée de certaines résidences.

Pour la zone d'étude, des évaluations ont été faites sur la base de la circulation de 1998 et sur les extrapolations de circulation pour 2006 et 2016.

Les évaluations ont montré que le climat sonore actuel varie beaucoup dans la zone d'étude, certains secteurs sont à moins de 55 dB (A) L_{eq} (24 h) et d'autres à près de 70 dB (A) L_{eq} (24 h). Les citoyens ont toutefois fait valoir que ça ne devait pas être une base de référence car la détérioration du climat sonore est due à l'utilisation non appropriée de cette route qui est utilisée comme une autoroute sans aucun aménagement approprié et sans aucune mesure d'atténuation.

Le MTQ a notamment utilisé une grille d'évaluation des impacts en comparant les données pour 2006 et 2016, ce qui est apparu discutable. De même, il a mentionné mettre en application sa *Politique sur le bruit routier*. Pour le futur, le MTQ a évalué qu'avec les dernières mesures d'atténuation prévues, 241 résidences devraient subir un impact faible, 16 subiraient un impact moyen et un subirait un impact fort. Ça représenterait toutefois 335 résidences situées entre 55-60 dB (A) L_{eq} (24 h), 84 situées entre 60-65 dB (A) L_{eq} (24 h) et 23 situées au-dessus de 65 dB (A) L_{eq} (24 h). Deux édifices à logements situés à Candiac ont été identifiés comme problématiques, les niveaux sont de l'ordre de 70 dB (A) L_{eq} (24 h) au rez-de-chaussée, 72 dB (A) L_{eq} (24 h) au 1^{er} étage et 74 dB (A) L_{eq} (24 h) au 2^e étage.

Dans sa politique, le MTQ reconnaît que le seuil acceptable de bruit extérieur est de 55 dB (A) L_{eq} (24 h) pour les zones sensibles dont les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives ; c'est aussi l'avis de la SCHL. Cependant, il existe d'autres critères : notamment, le MSSS préconise l'approche de l'OMS qui fait une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit

et recommande pendant la nuit un maximum de 45 dB (A) L_{eq} (8 h) pour permettre le sommeil, et pendant le jour, un maximum de 50 dB (A) L_{eq} (16 h) pour éviter une gêne modérée et 55 dB (A) L_{eq} (16 h) pour éviter une gêne grave. L'OMS recommande aussi des niveaux à l'intérieur des bâtiments, soit 30 dB (A) L_{eq} la nuit et 35 dB (A) L_{eq} le jour pour les résidences. La SCHL propose aussi des niveaux similaires, soit 35 dB (A) L_{eq} (24h) pour une chambre à coucher, 40 dB (A) L_{eq} (24 h) pour les salles de séjour ou divertissement et 45 dB (A) L_{eq} (24 h) pour les halls ou cuisines.

Durant l'audience publique, il a été question de diverses mesures dont l'isolation des maisons, la modification des fenêtres, etc. Des documents du MTQ et celui de la SCHL traitent de ces aspects. Il a été mentionné qu'une réduction additionnelle du bruit d'environ 10 dB (A) serait possible.

Dans la *Politique sur le bruit routier*, il est question d'une approche correctrice indiquant que le MTQ reconnaît une certaine responsabilité pour la pollution sonore générée par les routes et qu'il intervient lorsque le niveau atteint 65 dB (A) L_{eq} (24 h). « C'est la limite à partir de laquelle le ministère considère qu'il y a une pollution sonore qui doit être atténuée. » (Extrait tiré des transcriptions du BAPE - 20 février 2002).

Compte tenu des incertitudes en ce qui concerne le profil et la localisation finale du tracé ainsi que celles concernant les mesures d'atténuation et les impacts finaux, une condition sera nécessaire dans le décret pour définir les objectifs à atteindre et en faire le suivi. De plus, un rapport de suivi acoustique du boulevard La Vérendrye (Gatineau) construit en tranchée a conclu que la modélisation initiale était moins précise que prévue, le bruit étant plus fort que prévu sans doute à cause d'une sous-estimation des réflexions dans la partie en dépression.

Il semble donc évident que, malgré la mise en place des mesures d'atténuation proposées, le niveau de 55 dB (A) L_{eq} (24 h) à l'extérieur ne pourra être respecté dans l'ensemble de la zone d'étude. Un compromis serait d'accepter le respect du niveau du bruit ambiant actuel et d'exiger d'intervenir à partir de toute augmentation de celui-ci. On s'est aussi questionné sur la possibilité d'intervenir à partir d'une limite maximale de bruit; par exemple, 65 dB (A) L_{eq} (24h) tel que mentionné dans la *Politique sur le bruit routier* du MTQ. Évidemment, ce compromis signifie qu'on permette de dépasser un seuil considéré comme le maximum acceptable (55 dB (A) L_{eq} (24 h)). Bien que le MTQ ait sa part de responsabilité dans la détérioration du climat sonore, on ne saurait nier la part des municipalités qui ont permis une utilisation du sol à des fins résidentielles sur les abords d'une emprise appartenant au MTQ depuis plus de trente ans. Dans ces circonstances, il importe donc de s'assurer que la situation ne se détériore pas.

En plus des seuils à respecter à l'extérieur, il apparaît important de prévoir une solution de rechange en cas de non-respect de ces seuils, sinon il faudrait exproprier les résidences en question. Un niveau à respecter à l'intérieur de la maison semble être cette solution. Dans les circonstances actuelles, il semble qu'un niveau maximum de 40 dB (A) L_{eq} (24 h) pourrait être acceptable à l'intérieur des bâtiments.

D'autre part, un programme de suivi des niveaux sonores après un an, cinq ans et dix ans suivant la mise en service de l'autoroute 30, dans l'axe de la route 132, devrait être élaboré et réalisé pour

s'assurer de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation appropriées et permettre de prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter les seuils mentionnés ci-haut. Le programme de suivi doit être présenté au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et les rapports de suivi devraient être transmis au ministre de l'Environnement, au plus tard trois mois après chaque série de mesures.

L'équipe d'analyse est d'avis qu'une nouvelle évaluation du niveau sonore projeté soit réalisée en fonction du profil, de la localisation finale du tracé et des mesures d'atténuation prévues ; que soit limité à l'extérieur le niveau de bruit à 55 dB (A) L_{eq} (24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB (A) L_{eq} (24 h), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle ; que, si ces seuils ne sont pas respectés, le MTQ intervienne pour ne pas détériorer le climat sonore à l'intérieur des bâtiments ; qu'un programme de suivi soit élaborer sur dix ans.

3.3 Surveillance et suivi

L'initiateur du projet a défini les activités de surveillance et de suivi et a présenté les grandes lignes des programmes à mettre en place durant les phases de construction et d'exploitation.

Comme programme de surveillance durant les travaux, l'initiateur du projet propose de surveiller en tout temps l'émission de la poussière produit par la machinerie et d'atténuer cet impact sur la qualité de l'air par l'utilisation d'un abat-poussière ou par le pavage des voies de contournement. Cependant, l'initiateur du projet ne propose pas de mesure particulière pour atténuer le bruit durant la construction, sauf de réaliser les travaux entre 7 heures et 19 heures. Il est donc nécessaire d'obliger une mesure particulière dans le décret. Ainsi, l'initiateur du projet doit établir des mesures d'atténuation concernant le bruit de la machinerie à mettre en place pendant les travaux de construction pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle et inclure les niveaux de bruit à respecter.

Concernant les programmes de suivi, notons que les activités de suivi revêtent une grande importance au regard du projet lui-même et de ses répercussions sur le milieu ainsi que l'enseignement que l'on peut en tirer.

Pendant l'exploitation, l'initiateur du projet propose un suivi acoustique ainsi qu'un suivi sur la sécurité, soit un relevé du nombre et de la localisation des accidents afin d'évaluer l'efficacité des équipements en place ainsi que le besoin d'intervenir. D'autres programmes de suivi concernant la qualité de l'eau, les aménagements paysagers et la protection des zones humides ont été jugés nécessaires. Des précisions à propos de ces programmes de suivi devraient être indiquées dans les conditions du décret. De plus, il est de l'intérêt de tous de susciter et d'appuyer la participation des citoyens dans l'élaboration et la mise en œuvre d'activités de suivi, tant pour les aspects biophysiques que socio-économiques. La connaissance qu'ils ont de leur milieu apporte une dimension enrichissante. D'ailleurs, le MTQ compte établir des comités de chantier et de suivi impliquant les principaux partenaires dans ce secteur.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

L'analyse environnementale du projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 a été effectuée à partir de l'étude d'impact déposée par le MTQ le 30 octobre 1998, des commentaires reçus par le biais d'une consultation intra et interministérielle et des autres documents déposés en cours d'analyse du projet.

La conclusion comprend le jugement de l'équipe d'analyse quant à l'acceptabilité environnementale et les principales recommandations. L'acceptabilité environnementale du projet de construction de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 doit considérer l'interrelation des enjeux dont il a été question dans la section précédente. Cette analyse doit aussi tenir compte du contexte général du projet. De cette analyse émerge un certain nombre de constats qui orientent la recommandation de l'équipe d'analyse et les conditions qui y sont reliées. Les constats relatifs à l'acceptabilité environnementale de ce projet peuvent être regroupés en trois thématiques.

Premièrement, des constats relatifs à la raison d'être de ce projet :

- Comme tous les intervenants dans le milieu, la construction de cette section d'autoroute est importante pour la région et devrait être prioritaire compte tenu des problèmes de circulation dans l'axe de la route 132 ;
- La construction de cette section manquante a été identifiée comme prioritaire lors des sommets socio-économiques de la Montérégie.

Deuxièmement, des constats relatifs au choix du tracé :

- Une analyse comparative des deux tracés a été réalisée et cette évaluation a été bien faite. La valeur exceptionnelle accordée à la composante agricole de ce secteur fait en sorte que cette composante doit être protégée, comme le souligne la CPTAQ dans son avis ;
- Une des orientations du *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, région métropolitaine de Montréal, 2001-2021*, est de protéger le territoire agricole et d'intégrer le secteur agroalimentaire à l'économie métropolitaine ;
- Le tracé nord est conforme au *Projet de schéma d'aménagement* de la MRC de Roussillon qui y a inscrit le tracé de la future autoroute dans l'axe de la route 132 ;
- Le choix du tracé retenu par l'initiateur est acceptable sur le plan environnemental compte tenu des différentes mesures d'atténuation prévues pour ce tracé.

Troisièmement, des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet soumis :

- Les impacts sur le milieu physique sont acceptables. Par ailleurs, la mise en place d'un programme de suivi au point de rejet dans les cours d'eau pour les matières en suspension, les

chlorures et les huiles et graisses, afin de respecter les critères de qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique, doit être exigée. Un suivi devrait également être exigé pour vérifier l'état de la revégétalisation ainsi que sur la stabilisation des berges ;

- Les impacts sur le milieu biologique de ce secteur sont acceptables compte tenu des différentes mesures d'atténuation. Toutefois, un suivi doit être exigé ;
- Malgré une emprise acquise depuis 30 ans, des expropriations déjà réalisées et une utilisation du sol généralement structurée en fonction d'une artère importante, certains secteurs résidentiels subsistent à proximité de l'axe et subiront des impacts importants dus au rapprochement de la chaussée ;
- La sécurité routière, la circulation et le transport en commun sont pris en compte dans ce projet et les mesures d'atténuation prévues sont acceptables ;
- Les impacts de ce projet sur la qualité de l'air dans les secteurs résidentiels sont faibles et ils sont acceptables compte tenu des normes du Règlement sur la qualité de l'atmosphère ;
- Compte tenu que les abords de la route 132 présentent un climat sonore déjà perturbé, le réaménagement de la route ne doit pas induire une augmentation du niveau de bruit. La conception et les aménagements prévus doivent permettre de limiter le niveau sonore au niveau ambiant actuel.

Compte tenu de l'analyse des enjeux et des constats énoncés précédemment :

L'équipe d'analyse est d'avis que le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 est acceptable et qu'un certificat d'autorisation doit être délivré en faveur du ministre des Transports afin de réaliser le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, et ce, aux conditions précisées à l'annexe 3.

Cette analyse a été effectuée sur la base des informations reçues de l'initiateur de projet, des avis d'experts et des observations faites en audience publique et formule les recommandations du présent rapport en toute impartialité.

Original signé par :

Jacques Alain
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

Michel L. Mailhot
Analyste
Service des projets en milieu terrestre

ANNEXE 1

CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU DOSSIER

CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU DOSSIER

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
1993-06-29	Réception d'un avis de projet
1993-07-16	Lettre du directeur des évaluations environnementales des projets en milieu terrestre (DEEPMT) adressée au promoteur, indiquant que la directive du 26 août 1992, en regard du projet de construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20, couvre le tronçon de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
1998-10-30	Réception de l'étude d'impact et du résumé
1998-11-13	Début de la consultation sur l'étude d'impact
1999-03-17	Transmission des questions et commentaires du Ministère sur l'étude d'impact
2001-06-12	Réception de deux addenda à l'étude d'impact contenant les réponses aux questions et commentaires du Ministère
2001-06-18	Début de la consultation sur les documents complémentaires
2001-09-10	Avis de recevabilité
2001-11-27 au 2002-01-11	Période d'information et de consultation publiques
2002-02-18 au 2002-06-18	Audience publique
2002-04-18	Consultation interministérielle sur l'analyse environnementale du projet
2002-06-17	Rapport du BAPE rendu public
2002-10-31	Rapport sur la position du MTQ à la suite du rapport du BAPE

ANNEXE 2

LISTE DES MINISTÈRES ET ORGANISMES CONSULTÉS

LISTE DES MINISTÈRES ET ORGANISMES CONSULTÉS

Les unités administratives du MENV :

- Direction régionale de la Montérégie ;
- Direction de politiques du secteur industriel ;
- Direction de politiques du secteur municipal ;
- Direction du patrimoine écologique et du développement durable.

Les ministères et organismes suivants :

- ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- ministère de l’Agriculture, des Pêcheries et de l’Alimentation ;
- ministère de la Culture et des Communications ;
- ministère de l’Industrie et du Commerce
- ministère des Régions ;
- ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- ministère de la Sécurité publique ;
- Société de la faune et des parcs du Québec ;
- Tourisme-Québec.

ANNEXE 3

CONDITIONS D'AUTORISATION

CONDITIONS D'AUTORISATION

CONDITION 1 : CONDITIONS ET MESURES APPLICABLES

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, la construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 15, sur le territoire des municipalités de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac, doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Étude d'impact sur l'environnement, Rapport final*, juin 1998, 249 p. ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Étude d'impact sur l'environnement, Annexes*, juin 1998, 13 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Étude d'impact sur l'environnement, Annexe cartographique*, juin 1998, 20 cartes, 6 figures et 4 tableaux ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Étude d'impact sur l'environnement, Résumé*, septembre 1998, 12 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Réponses aux questions et commentaires du MENV*, non daté, 16 pages et 6 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Étude d'impact sonore*, mai 2001, 77 pages et 6 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement*, 3 décembre 2001, 8 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15; Carte de l'autoroute 30 projetée dans l'axe de la route 132, Avant-projet préliminaire*, 4 février 2002 ;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Analyse hydrologique et hydraulique*, février 2002, 3 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Mise à jour des impacts sur la qualité de l'air*, mars 2002, 15 pages et 4 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Principaux enjeux du projet d'autoroute et engagements pris lors de la première partie des audiences publiques*, avril 2002, 5 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Caractérisation de la zone humide située à l'intersection de l'autoroute et de la voie du Canadien Pacifique (Sainte-Catherine)*, mai 2002, 17 pages ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, Position du ministère des Transports à la suite du rapport d'enquête et d'audience publique*, octobre 2002, 21 pages et 3 annexes ;
- Lettre de monsieur Daniel Dorais, du ministère des Transports, à monsieur Louis Germain, du ministère de l'Environnement, datée du 19 novembre 2002, concernant l'engagement de réaliser, en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique, une analyse des conséquences potentielles reliées au transport des matières dangereuses et d'élaborer un plan d'urgence en vue de l'exploitation de ce tronçon autoroutier, 1 page ;
- Lettre de monsieur Jean-Paul Beaulieu, du ministère des Transports, à madame Madeleine Paulin, du ministère de l'Environnement, datée du 31 janvier 2003.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent ;

CONDITION 2 : BRUIT EN PHASE DE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place concernant le bruit pendant les travaux de construction pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle. Un programme de suivi doit aussi être élaboré ; ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et prévoir des rapports de suivi à fournir annuellement pendant la durée des travaux. Le tout doit être déposé auprès du ministre de l'Environnement, au plus tard au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement ;

CONDITION 3 : BRUIT EN PHASE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit réaliser au moins les écrans antibruit 3, 4, 5 et 6 prévus dans l'étude d'impact et élaborer d'autres mesures d'atténuation permettant de limiter à l'extérieur le niveau de bruit à 55 dB (A) (L_{eq} 24 h) ou au niveau du bruit ambiant actuel si celui-ci dépasse 55 dB (A) (L_{eq} 24 h), auquel cas il devient le seuil maximum à respecter pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle. Pour ce faire, le ministre des Transports devra fournir une nouvelle évaluation du climat sonore et tous les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans acoustiques ou autres mesures d'atténuation supplémentaires si nécessaire (murs, matériaux, buttes et aménagements paysager, etc.). Toutes ces informations doivent être fournies au ministre de l'Environnement, au plus tard au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Si ces seuils ne sont pas respectés, le ministre des Transports devra prévoir des mesures destinées à ne pas détériorer le climat sonore à l'intérieur des bâtiments.

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi des niveaux sonores après un an, cinq ans et dix ans suivant la mise en service de l'autoroute 30, pour s'assurer de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation appropriées et prendre toutes les mesures nécessaires pour respecter le seuil mentionné ci-haut. Le programme de suivi doit être présenté au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être transmis au ministre de l'Environnement au plus tard trois mois après chaque série de mesures ;

CONDITION 4 : QUALITÉ DES EAUX DE RUISSELLEMENT

Le ministre des Transports doit, sur la section de l'autoroute en dépression, acheminer les eaux de ruissellement au milieu récepteur (rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue) en respectant les critères élaborés dans le document intitulé « Critères de qualité de l'eau de surface au Québec » (ministère de l'Environnement, 2001), pour la protection de la vie aquatique. Les paramètres analysés seront les matières en suspension, les chlorures et les huiles et graisses. Ces mesures doivent être réalisées une fois au printemps lors de la crue et cinq fois durant la période d'étiage, pendant les deux années suivant la mise en service de l'autoroute.

Le programme de suivi doit être présenté au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être transmis au ministre de l'Environnement, au plus tard trois mois après chaque année de mesure ;

CONDITION 5 : AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi d'une durée de deux ans sur les aménagements paysagers (remise en végétation, ensemencement de graminées, plantation ou autres) et sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage. Ce programme doit être déposé au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Par ailleurs, il doit soumettre au ministre de l'Environnement, au plus tard six mois après la fin du suivi, un rapport sur l'état des lieux à la suite des travaux d'aménagements paysagers réalisés ;

CONDITION 6 : SURVEILLANCE

Le ministre des Transports doit déposer au ministre de l'Environnement, au plus tard six mois après la fin des travaux, un rapport de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées ;

CONDITION 7 : SOLS CONTAMINÉS

Le ministre des Transports doit gérer les sols contaminés de façon à prioriser la valorisation et la réutilisation des sols par un traitement adéquat de ceux-ci, lorsque les technologies le permettent. Il doit appliquer les mesures appropriées pour rencontrer les exigences de la « Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés » (ministère de l'Environnement, 1998) ;

CONDITION 8 : PROTECTION DES ZONES HUMIDES

Le ministre des Transports doit réaliser les études et mesures d'atténuation proposées dans les documents déposés concernant la protection des zones humides à proximité de l'autoroute 30. Il doit également élaborer et réaliser toutes autres mesures appropriées pour conserver dans leur état naturel toutes les zones humides inventoriées et situées de part et d'autre de l'autoroute 30.

Le ministre des Transports doit aussi élaborer et réaliser un programme de suivi pour s'assurer de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation en question. Le programme de suivi doit être présenté au ministre de l'Environnement au moment de la demande de certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.