

**122** Prolongement de l'autoroute 30  
entre Châteauguay et l'autoroute 20,  
dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges

Édition et diffusion :  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec)  
G1R 2G5

Téléphone : (418) 643-7447  
(sans frais) 1 800 463-4732

5199-A, rue Sherbrooke Est, porte 3860  
Montréal (Québec)  
H1T 3X9

Téléphone : (514) 873-7790

Internet : <http://www.bape.gouv.qc.ca/>  
Courrier électronique : [communication@bape.gouv.qc.ca](mailto:communication@bape.gouv.qc.ca)

---

## La notion d'environnement

Au cours des dernières décennies, la notion d'environnement s'est élargie considérablement. Il est maintenant accepté que cette notion ne se restreigne pas au cadre biophysique, mais tienne compte des aspects sociaux, économiques et culturels. La commission adhère à cette conception large de l'environnement qu'elle a appliquée à ce dossier. Cette conception trouve également appui devant les tribunaux supérieurs. L'arrêt de la Cour suprême du Canada, *Friends of the Oldman River Society*, nous a clairement indiqué, en 1992, que le concept de la qualité de l'environnement devait s'interpréter suivant son acceptation générale élargie. Par ailleurs, la Cour d'appel du Québec confirmait en 1993, dans la décision *Bellefleur*, l'importance de tenir compte, en matière de décision environnementale, des répercussions d'un projet sur les personnes, sur leur vie culturelle et sociale.

---

Tous les documents déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique de même que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles et peuvent être consultés aux centres de consultation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à l'enquête et à l'audience publique ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien technique et professionnel nécessaire à la réalisation de ce rapport.



Québec, le 2 janvier 1998

Monsieur Paul Bégin  
Ministre de l'Environnement et de la Faune  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui s'est déroulé du 2 septembre 1997 au 2 janvier 1998, était sous la responsabilité de M. Alain Cloutier, secondé par M<sup>me</sup> Marie-Louise Roy.

À la suite de son analyse, la commission est d'avis que le projet autoroutier semble justifié, particulièrement au regard de la fluidité de la circulation et de la sécurité routière. Une offre de participation financière émanant de la communauté contribue également à son acceptabilité. Le tracé retenu par le ministère des Transports du Québec correspond globalement à celui de moindre impact environnemental. Par ailleurs, les impacts ponctuels devraient, dans leur ensemble, être suffisamment atténués par le promoteur.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président,



André Harvey







Québec, le 29 décembre 1997

Monsieur André Harvey  
Président  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 2G5

Monsieur le Président,

Il m'est agréable de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée de l'examen du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Au terme de ses travaux, la commission considère que le projet du ministère des Transports du Québec semble justifié, particulièrement en ce qui a trait à la fluidité de la circulation et la sécurité routière. D'autant plus qu'une offre de participation financière émane de la communauté et qu'elle contribue à l'acceptabilité du projet.

La question de la sécurité a particulièrement retenu l'attention de la commission. Outre le fait qu'elles présentent un taux moyen d'accidents supérieur à la moyenne québécoise, les routes actuelles de la zone d'étude éprouvent également d'importants problèmes de fluidité. Le transport des matières dangereuses constitue aussi un élément à considérer compte tenu de son ampleur dans la région, des risques environnementaux qu'il sous-tend et des contraintes imposées par le tunnel de Melocheville.

Le choix du tracé correspond globalement à celui de moindre impact environnemental tandis que les impacts ponctuels devraient, dans l'ensemble, être suffisamment atténués par le promoteur. Les mesures d'atténuation les plus fréquemment proposées par le Ministère ou requises par des participants concernaient le climat sonore à proximité de l'éventuelle autoroute. La commission, après les avoir examinées, en a disposé. Enfin, la commission a considéré d'autres impacts, dont ceux touchant certaines infrastructures récréotouristiques et patrimoniales.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le président de la commission,

Alain Cloutier





# Table des matières

Liste des figures.....	iv
Liste des tableaux.....	iv
Annexes .....	115

<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>Chapitre 1 Le projet du ministère des Transports du Québec.....</b>	<b>3</b>
<b>Les objectifs du projet.....</b>	<b>3</b>
<b>La situation actuelle et l'alternative proposée .....</b>	<b>5</b>
<b>Le projet retenu par le MTQ.....</b>	<b>6</b>
Les caractéristiques techniques .....	6
Les variantes du tracé retenu .....	10
<b>Les impacts du projet.....</b>	<b>14</b>
<b>La surveillance et le suivi.....</b>	<b>15</b>
<b>Les coûts, les retombées économiques et le calendrier de réalisation.....</b>	<b>15</b>
<b>Chapitre 2 Les opinions exprimées .....</b>	<b>17</b>
<b>Les appuis.....</b>	<b>17</b>
La désuétude du réseau routier actuel .....	17
Le contournement de l'île de Montréal .....	19
Les avantages socioéconomiques.....	19
Le financement du projet.....	24
Le consensus dans le choix du tracé.....	25
<b>Les oppositions.....</b>	<b>26</b>
Les besoins en matière de circulation.....	26
Les facteurs de développement économique.....	27
Le développement durable.....	27

<b>D'autres préoccupations liées aux impacts</b> .....	<b>28</b>
Les activités économiques .....	28
La qualité de vie et la sécurité des citoyens .....	30
L'aménagement du territoire et l'étalement urbain .....	31
Le milieu biophysique .....	32
<b>Les mesures d'atténuation demandées</b> .....	<b>33</b>
<b>Chapitre 3 La justification du projet</b> .....	<b>35</b>
<b>Les objectifs</b> .....	<b>35</b>
<b>Le profil démographique et socioéconomique</b> .....	<b>36</b>
Les caractéristiques de la population.....	36
Les activités économiques.....	39
Le développement économique potentiel.....	43
<b>La fluidité de la circulation et la sécurité des routes 132 et 201</b> .....	<b>46</b>
La fluidité de la circulation.....	46
La sécurité routière .....	51
L'augmentation prévisible de la circulation.....	54
<b>Le réaménagement des routes 132 et 201</b> .....	<b>55</b>
<b>L'implantation de l'autoroute 30</b> .....	<b>57</b>
<b>Les aspects financiers</b> .....	<b>61</b>
Les compensations pécuniaires .....	61
La participation volontaire de la communauté .....	63
<b>Chapitre 4 Les impacts environnementaux anticipés</b> .....	<b>65</b>
<b>La qualité de vie des résidants</b> .....	<b>65</b>
Les particularités du bruit.....	65
Les barèmes relatifs au bruit.....	66
Le climat sonore actuel et prévu .....	70
Les mesures d'atténuation .....	73
La qualité de l'air.....	80
<b>D'autres impacts sur le milieu humain</b> .....	<b>82</b>
Le domaine agricole et l'étalement urbain.....	82
Les problèmes d'accès aux propriétés .....	84
Le secteur Haute-Rivière à Châteauguay .....	86
Les variantes E et F du tracé à Léry et Maple Grove .....	89
Les aspects récréotouristiques .....	90
Le patrimoine bâti .....	99
D'autres demandes présentées .....	101

<b>Les impacts sur des habitats aquatique et terrestre .....</b>	<b>102</b>
La rivière Châteauguay.....	102
La rivière Saint-Louis .....	104
Le canal de Beauharnois et la voie maritime du Saint-Laurent .....	105
Le fleuve Saint-Laurent et le grand marécage .....	107
Le bois Robert.....	107
<b>Conclusion.....</b>	<b>111</b>

## Liste des figures

Figure 1.1	La localisation du projet.....	4
Figure 1.2	Le tracé retenu par le MTQ.....	7
Figure 1.3	Les variantes du tracé .....	13
Figure 3.1	Les niveaux de service des routes 132 et 201 en 1993 .....	49
Figure 4.1	La perception humaine du bruit.....	67
Figure 4.2	Le secteur du chemin de la Haute-Rivière et de la rue Dorais .....	88
Figure 4.3	Le secteur Georges-Vanier et du Club Beauchâteau inc. ....	96
Figure 4.4	Le secteur du bois Robert.....	109

## Liste des tableaux

Tableau 1.1	Les structures associées à la construction de l'autoroute 30.....	9
Tableau 1.2	La hiérarchisation des résistances .....	11
Tableau 3.1	La population par MRC, 1986-1996.....	36
Tableau 3.2	Les caractéristiques de la population en 1991 .....	37
Tableau 3.3	Les pourcentages respectifs des niveaux de service en 1993.....	47
Tableau 3.4	La configuration actuelle des routes 132 et 201 .....	47
Tableau 3.5	Évolution des débits de circulation, 1972 à 1993 .....	48
Tableau 3.6	Évolution du volume de la circulation sur les routes 132 et 201 avec un taux annuel de croissance de 3 %, 1993 à 2026.....	55
Tableau 3.7	Les diminutions anticipées de la circulation sur les routes à l'étude .....	58
Tableau 3.8	La répartition anticipée de la circulation sur l'autoroute 30 .....	59
Tableau 3.9	Évolution du volume de la circulation avec l'implantation de l'autoroute 30 et un taux de croissance annuel de 3 %, 1993 à 2026.....	61
Tableau 4.1	La grille d'évaluation du climat sonore.....	66
Tableau 4.2	Les niveaux sonores mesurés.....	71
Tableau 4.3	La qualification du climat sonore actuel et projeté .....	72
Tableau 4.4	Les écrans antibruit proposés par le MTQ.....	75



## Introduction

La commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) présente les résultats de son enquête et de l'audience publique tenue relativement au projet du ministère des Transports du Québec de prolonger l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Sur la base de ce rapport, le ministre de l'Environnement et de la Faune s'adressera au Conseil des ministres pour statuer sur le projet.

Le tronçon examiné, d'une longueur de 35 km, a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement réalisée en décembre 1993. Il s'inscrit dans un cadre plus large, débordant à l'est jusqu'à l'autoroute 10 à Brossard dont l'étude de la justification remonte à janvier 1991. Il s'agit de la première audience publique qui vise un tronçon de ce projet : le tronçon entre les autoroutes 10 et 15 en service depuis 1996 a été soumis à une médiation tandis que le tronçon contournant la réserve de Kahnawake avait été soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Un autre tronçon chemine actuellement dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2).

La commission examine dans ce rapport la justification du tronçon autoroutier présentée par le ministère des Transports, en y ajoutant des éléments financiers ainsi que ses principaux impacts environnementaux. Enfin, il faut rappeler que le projet doit également être examiné par la Commission de protection du territoire agricole du Québec.



## Chapitre 1

# Le projet du ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) propose de parachever l'autoroute 30 sur une distance de 35 km. Le projet, tel qu'il est présenté par le promoteur, consiste à construire un nouveau tronçon allant du boulevard Saint-Jean-Baptiste (la route 138), à Châteauguay, jusqu'à l'échangeur des autoroutes 20 et 540 à Vaudreuil-Dorion et l'autoroute 30 actuelle à Saint-Timothée (figure 1.1).

Le projet de construction de l'autoroute 30, conçu au début des années 60 et connu sous l'appellation « autoroute de l'acier », devait initialement relier les municipalités de la rive sud du Saint-Laurent localisées entre Salaberry-de-Valleyfield et Bécancour. À ce jour, il y a 109 km des 151 km qui sont réalisés sur le territoire de la Montérégie, soit le tronçon reliant Sorel à l'autoroute 15 à Candiac et celui entre Salaberry-de-Valleyfield et Saint-Timothée. Pour ce qui est du tronçon manquant entre Candiac et Sainte-Catherine, il a fait l'objet d'un avis de projet en 1993 (documents déposés PR3.1, p. 1.1 et DA1).

Les éléments contenus dans ce chapitre sont tirés de l'Étude d'impact, ce qui inclut l'étude de la justification du projet, l'étude du choix des corridors ainsi que l'Étude d'impact proprement dite, des transcriptions de l'audience publique et des documents déposés par le promoteur. Avant la réalisation de l'Étude d'impact sur l'environnement, le MTQ a élaboré une étude de justification afin d'évaluer l'opportunité de réaliser le projet. Par la suite, il a réalisé l'étude relative au choix de corridor, évaluant soit le réaménagement de la route 132, soit la construction d'un nouveau lien routier, l'autoroute 30.

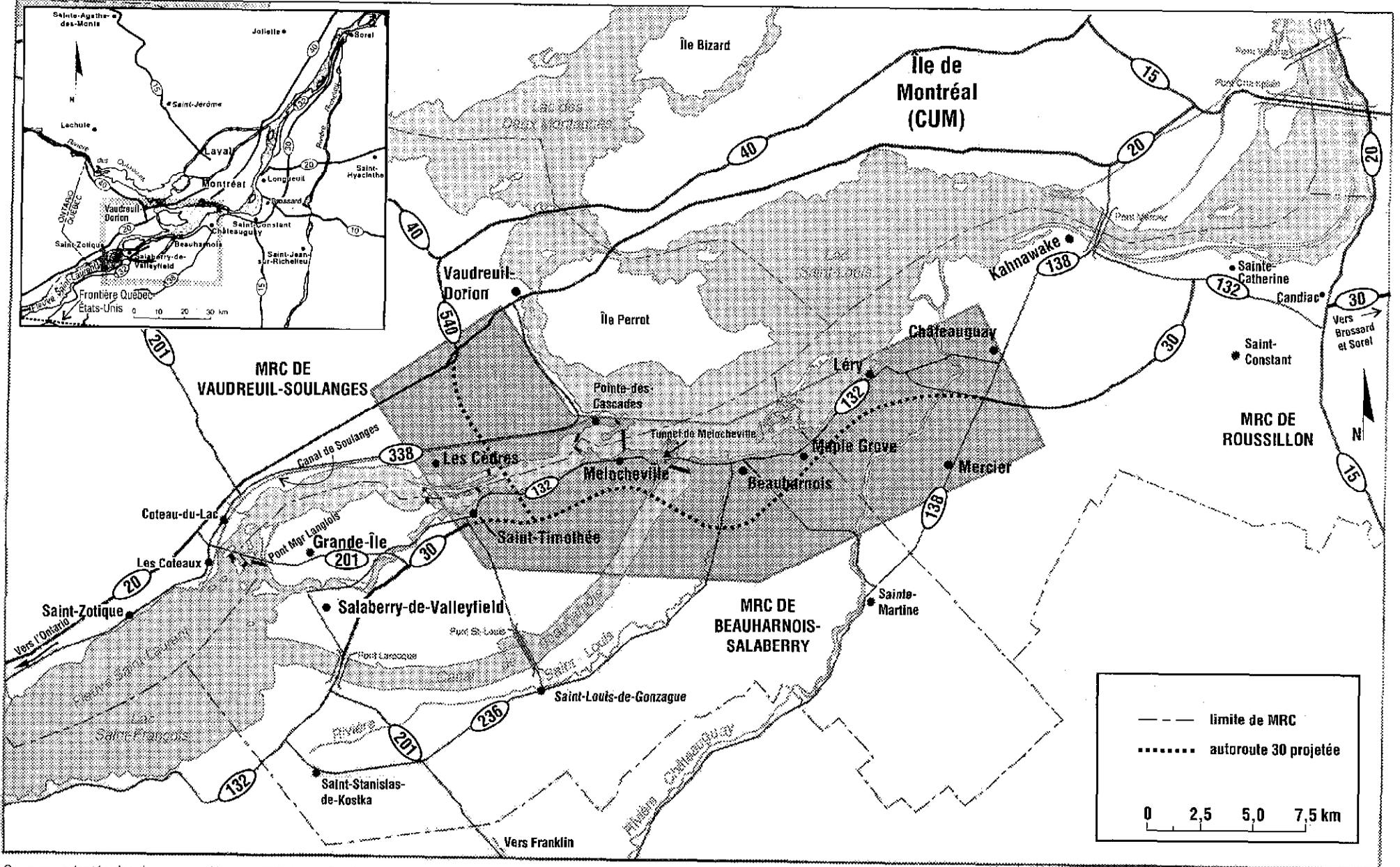
### Les objectifs du projet

L'étude de justification a été effectuée pour un tronçon élargi de l'autoroute 30, soit entre Brossard (autoroute 10) et l'autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Lors de l'audience publique, le promoteur a reformulé les objectifs du projet, en accordant moins d'importance au contournement de l'île de Montréal. Pour le MTQ, la prolongation de l'autoroute 30 répondrait aux objectifs suivants :

- ♦ améliorer l'accès au réseau autoroutier, soit les autoroutes 10, 15, 20 et 40 ; pour les agents économiques permettant ainsi l'ouverture vers les marchés du commerce extérieur, les États-Unis, l'Ontario et également vers les marchés intérieurs ;
- ♦ améliorer la sécurité routière ;

Figure 1.1

La localisation du projet



Sources : adaptée des documents déposés PR3, figure 2.1, PR3.1, figure 1.1 et DA3.

- ♦ réaliser l'adéquation entre la vocation des liens routiers et la nature des déplacements. Présentement, les routes 132 et 201 sont utilisées pour des déplacements qui sont à la fois locaux, intermunicipaux, régionaux, interrégionaux et nationaux, même si celles-ci ont une vocation nationale ;
- ♦ appuyer et soutenir le développement économique, social et touristique, en reliant entre elles les principales agglomérations et les zones d'activités de la Montérégie ;
- ♦ améliorer l'accès aux différents services administratifs et publics qui sont dispersés sur le territoire de la Montérégie (M. Claude Girard, séance du 8 septembre 1997, p. 32).

## **La situation actuelle et l'alternative proposée**

Le MTQ a constaté que le réseau national dans la zone à l'étude, soit les tronçons des routes 132 et 201, ne remplit plus adéquatement sa fonction première qui est d'assurer le transport efficace (fluidité de la circulation, vitesse et liberté de manoeuvre) et la sécurité des personnes et des marchandises. La route 132 actuelle entre Châteauguay et Saint-Timothée de même que la route 201 du pont M<sup>gr</sup> Langlois jusqu'à Saint-Timothée présentent des problèmes importants quant à la sécurité et la fluidité.

Les routes 132 et 201 traversent des villages et des villes, un tunnel à Melocheville ainsi que deux passages à niveau à Léry et Salaberry-de-Valleyfield. De plus, elles possèdent de très nombreux accès résidentiels, commerciaux et industriels.

Quant à leurs caractéristiques, elles ont à la fois des tronçons à deux voies contiguës et à quatre voies séparées. La vitesse affichée varie de 50 à 90 kilomètres à l'heure selon les zones traversées. On note aussi la présence de treize feux de circulation et d'un goulot d'étranglement sur la route 201, à la hauteur du pont M<sup>gr</sup> Langlois, puisque la route passe de quatre à deux voies.

En ce qui concerne le débit de la circulation, la route 132 supportait en 1993 un volume de 10 900 à 15 000 véhicules par jour, avec une proportion de camions variant de 8 % à 12 %. Pour sa part, la route 201 supporte en moyenne 20 400 véhicules par jour avec 9 % de camions lourds. Ainsi, selon le promoteur, les routes 132 et 201 de la zone à l'étude possèdent une fluidité qualifiée de limitée. Le niveau de service laisse à désirer sur plusieurs tronçons. Il y a même régulièrement congestion à l'approche est du pont M<sup>gr</sup> Langlois. On constate aussi une hétérogénéité des vitesses affichées, du nombre de voies et la présence marquée de feux de circulation.

La notion de sécurité routière renvoie à la densité des accès et à la géométrie des routes étudiées. Le MTQ a dénombré sur les routes 132 et 201 entre 20 et 64 accès par kilomètre selon la zone étudiée. La moitié du tronçon routier entre Châteauguay et Côteau-du-Lac a un taux d'accidents plus élevé que le taux moyen québécois sur les routes nationales. La vitesse affichée et la configuration de la route sont d'autres facteurs qui pourraient diminuer la sécurité des usagers sur la route. Tous ces facteurs amèneraient un comportement imprévisible des conducteurs et créeraient un climat d'insécurité dû aux changements fréquents de vitesse des véhicules. Enfin, il y aurait conflit entre la circulation régionale et interrégionale.

Étant donné la situation de la fluidité et de la sécurité sur le réseau de routes nationales de la zone étudiée, le MTQ a évalué l'alternative suivante : soit réaménager les routes 132 et 201, soit construire un nouveau lien routier en prolongeant l'autoroute 30.

Le réaménagement des routes nationales existantes consiste à élargir la route 132 dans l'axe actuel de deux à quatre et parfois cinq voies entre Châteauguay et Maple Grove, Melocheville et Saint-Timothée, et de contourner Beauharnois et Saint-Timothée par un nouvel axe routier. De plus, il faudrait apporter certaines améliorations ponctuelles à la route 201 (déjà à quatre voies) et construire un nouveau pont en remplacement du pont M<sup>re</sup> Langlois. Les coûts de ces travaux sont estimés à environ trente-cinq millions de dollars (35 M\$) (dollars de 1990), sans compter les expropriations et les déplacements de la voie ferrée et des lignes électriques (document déposé PR3, p. 4.2). Lors de l'audience publique, le promoteur a aussi mentionné que le coût de la construction d'un tunnel à quatre voies s'élèverait à cent quatre-vingt-dix millions de dollars (190 M\$). En outre, d'autres considérations s'ajoutent. D'abord, le réaménagement impliquerait 400 dossiers d'expropriation, l'augmentation du climat sonore sans possibilités d'atténuation, le déplacement d'une voie ferrée en territoire agricole et le maintien des problèmes associés au tunnel de Melocheville. Pour ces raisons et d'autres, le MTQ a rejeté cette option et a privilégié la planification d'un nouveau lien autoroutier.

## **Le projet retenu par le MTQ**

Le tronçon projeté traverse les territoires des municipalités de Châteauguay, Mercier, Léry, Maple Grove, Beauharnois, Melocheville, Les Cèdres, Vaudreuil-Dorion et Saint-Timothée (figure 1.2). Il prévoit aussi raccorder cette dernière aux municipalités de Grande-Île et de Salaberry-de-Valleyfield, à la section déjà réalisée de l'autoroute 30. La zone à l'étude comprend les MRC de Roussillon, de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges.

### **Les caractéristiques techniques**

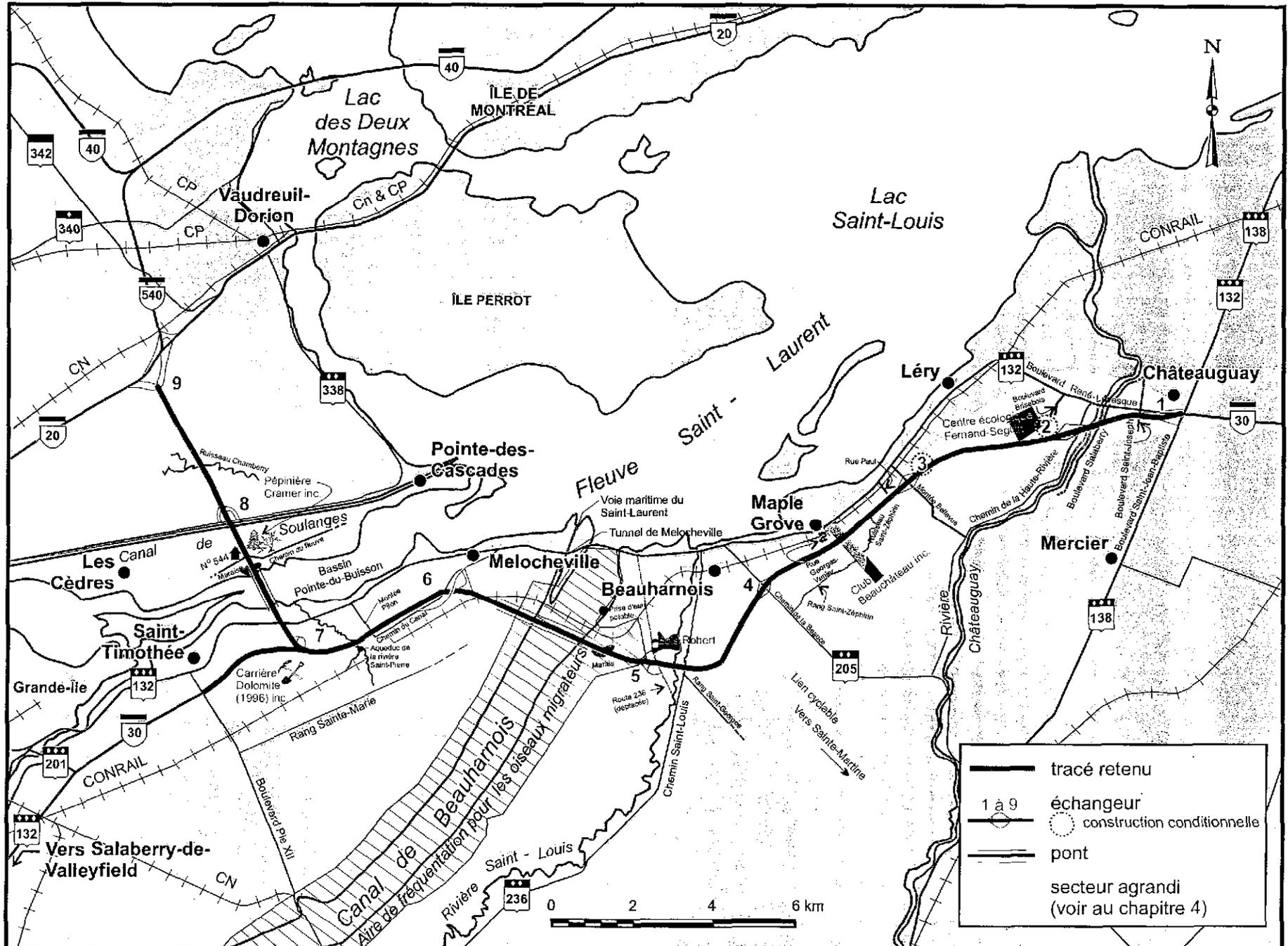
Le projet consiste à réaliser, sur une emprise de 90 m pour les sections en zone rurale, deux chaussées d'une largeur de 7,3 m, de deux voies chacune, sur une longueur de 35 km. En secteur urbain, le terre-plein central serait remplacé par un séparateur de béton de type New Jersey, réduisant l'emprise à 52 ou 70 m (documents déposés PR3.1, p. 6.1-6.5 et DA1, p. 13-14).

De nombreuses structures connexes à l'autoroute seraient érigées afin d'enjamber plusieurs cours d'eau, dont le canal de Beauharnois et le fleuve Saint-Laurent, et d'intégrer le réseau routier et ferroviaire actuel. D'est en ouest, les ouvrages prévus sont décrits au tableau 1.1.

Le MTQ prévoit aussi le déplacement de la route 236, sur une longueur de 3,6 km, à l'ouest de la rivière Saint-Louis, dans le secteur industriel de Melocheville (document déposé PR3.1, p. 6.4-6.6). La construction de l'autoroute implique aussi le déplacement de pylônes ou leur rehaussement afin de respecter les normes de sécurité. Pour la traversée du canal de Beauharnois et du canal de Soulanges, la réalisation des ouvrages devrait satisfaire aux critères de navigabilité (document déposé PR3.1, p. 6.7).

Figure 1.2

Le tracé retenu par le MTQ



Sources : adaptée des documents déposés PR3, p. 2-23, PR3.1, figure 4.1, PR3.3, annexes 1, 2, 3 et 11, DM20, DM25, DM30 et DM40.



Tableau 1.1

**Les structures associées à la construction de l'autoroute 30**

- l'échangeur 1, à la limite des municipalités de Châteauguay et de Mercier, permettant la desserte de la route 138 et des boulevards René-Lévesque et Saint-Joseph ;
- le pont enjambant la rivière Châteauguay et le boulevard Salaberry à la limite sud de la zone urbanisée de Châteauguay ;
- l'échangeur 2 à Châteauguay, desservant le chemin de la Haute-Rivière, planifié pour construction future ;
- l'échangeur 3 à Léry, desservant la montée Bellevue, planifié pour construction future ;
- l'échangeur 4, à la limite des municipalités de Maple Grove et de Beauharnois, desservant la route 205 ;
- le viaduc localisé au nord de l'intersection du rang Saint-Georges et du chemin Saint-Louis, permettant à ce dernier de franchir l'autoroute ;
- le pont enjambant la rivière Saint-Louis à la limite des municipalités de Beauharnois et de Melocheville ;
- l'échangeur 5, au nord du poste de Léry, permettant la desserte de la nouvelle route 236 relocalisée à l'ouest de la rivière Saint-Louis ;
- le pont franchissant le canal de Beauharnois, la voie maritime du Saint-Laurent, le chemin Sainte-Marie et la voie ferrée de la compagnie Conrail, immédiatement en amont de l'écluse supérieure ;
- l'échangeur 6, à la limite des municipalités de Melocheville et de Saint-Timothée, permettant de desservir ces deux localités via le chemin du Canal ;
- le viaduc franchissant la montée Pilon à l'intersection de cette dernière et du chemin du Canal ;
- l'échangeur 7 permettant d'accéder à la rive nord du fleuve et au tronçon actuel de l'autoroute 30 à Saint-Timothée ;
- le pont enjambant la route 132 et le fleuve Saint-Laurent immédiatement à l'est de la Pointe Gaston-Meloche ;
- le viaduc localisé à l'est de la centrale Les Cèdres, permettant au chemin du Fleuve de franchir l'autoroute ;
- le pont-canal franchissant le canal de Soulanges et la route 338 ;
- l'échangeur 8 reliant la route 338 à l'autoroute 30 ;
- le pont enjambant le ruisseau Chamberry ;
- l'échangeur 9, localisé à l'extrémité de l'autoroute, assurant la jonction avec les autoroutes 20 et 540 et maintenant la continuité du chemin Chicoin.

Sources : documents déposés PR3.1, p. 6-4, 6-5 et DA1.

## **Les variantes du tracé retenu**

Au cours des années 60, le premier concept d'autoroute avait donné lieu à l'expropriation de l'emprise requise pour la réalisation du projet. Cette emprise entre Châteauguay et le canal de Beauharnois a été rétrocédée compte tenu de la remise en question du tracé qui touchait la zone agricole.

La plus grande partie des terrains traversés est privée, à l'exception de certaines propriétés dans le secteur du canal de Beauharnois et de la voie maritime du Saint-Laurent (document déposé PR1).

L'élaboration des variantes du tracé est basée sur la hiérarchisation des résistances qui peuvent être considérées comme très fortes, fortes, moyennes ou faibles (tableau 1.2). Celles-ci sont attribuées aux composantes des milieux physique, biologique et humain. Le milieu humain comporte généralement des résistances les plus fortes. Il y a aussi les critères environnementaux de localisation, les normes techniques de conception du projet, les tronçons d'autoroutes déjà construits et les exigences des différents schémas d'aménagement qui ont influé sur le choix du tracé. La figure 1.3 illustre les variantes du tracé étudiées.

Les variantes étudiées se rapportent à quatre segments :

- ♦ B et C, pour la traversée de la rivière Châteauguay ;
- ♦ E et F, entre Léry et Maple Grove ;
- ♦ HK, IJK et IL pour les traversées de la rivière Saint-Louis et du canal de Beauharnois ;
- ♦ PS, QS et R pour la traversée du fleuve Saint-Laurent.

Selon le MTQ, la variante C par rapport à la variante B représenterait le tracé de moindre impact sur le plan biologique, humain et visuel. Par ailleurs, les répercussions sur le milieu agricole qui lui sont associées ne devraient toucher que deux entreprises localisées en bordure de la limite de la zone agricole permanente. Compte tenu de ces faits, la variante C est jugée préférable pour réaliser la traversée de la rivière Châteauguay, malgré les coûts plus élevés que cette variante entraîne (document déposé PR3.4, p. 37).

La variante E, lorsque comparée à la variante F, constituerait également le tracé de moindre impact sur le plan biologique et agricole puisqu'elle permet de conserver l'intégrité des bois retrouvés au centre de la zone d'étude et qu'elle minimise l'atteinte au secteur agricole. Par ailleurs, les répercussions négatives qu'elle implique pour le milieu bâti peuvent être atténuées sans difficultés techniques majeures par une légère optimisation du tracé vers le sud. Compte tenu de ces faits, la variante E a donc été jugée préférable pour relier Léry à Maple Grove (document déposé PR3.4, p. 37).

Tableau 1.2

## La hiérarchisation des résistances

Milieu	Très forte	Forte	Moyenne	Faible
Physique			Plaine inondable des rivières Châteauguay et Saint-Louis  Secteurs riverains sensibles aux glissements de terrain des rivières Châteauguay et Saint-Louis	Zone sujette à l'érosion
Biologique	Sanctuaire de pêche de la rivière Châteauguay	Érablière à sucre  Groupement de feuillus tolérants  Végétation de milieu humide  Frayères des bassins Pointe-du-Buisson et Pointe-des-Cascades et du canal de Soulanges  Aire de repos du canal de Beauharnois  Site de nidification et d'élevage pour l'avifaune du fleuve Saint-Laurent et du canal de Beauharnois	Érablière rouge  Groupement de feuillus intolérants  Groupement de feuillus sur station humide  Aire d'utilisation par l'avifaune aquatique  Aire de concentration de cerfs de Virginie  Hutte de rat musqué et de castor	Friche  Aire potentielle pour le rat musqué en hutte  Dortoir d'oiseaux
Humain (utilisation du sol)	Espace bâti résidentiel (unifamilial, multifamilial et maison mobile)  Espace bâti commercial et mixte (résidentiel et commercial)  Espace bâti industriel  Espace bâti institutionnel et de services  Aire de conservation (parc archéologique Pointe-du-Buisson et Centre écologique Fernand-Seguin)  Élément d'intérêt patrimonial d'excellente valeur	Bâtiment isolé en zone périurbaine  Espace récréatif, projet de développement immobilier et projet de parc régional dans les îles du bassin Saint-Timothée  Élément d'intérêt patrimonial de très bonne et de bonne valeur  Périmètre de protection (puits et prise d'eau communautaires et commerciaux)	Site d'enfouissement de déchets solides et lieu d'entreposage de déchets dangereux	Bois, friche et terrain vacant en zone urbanisée  Aire d'extraction

Tableau 1.2 (suite)

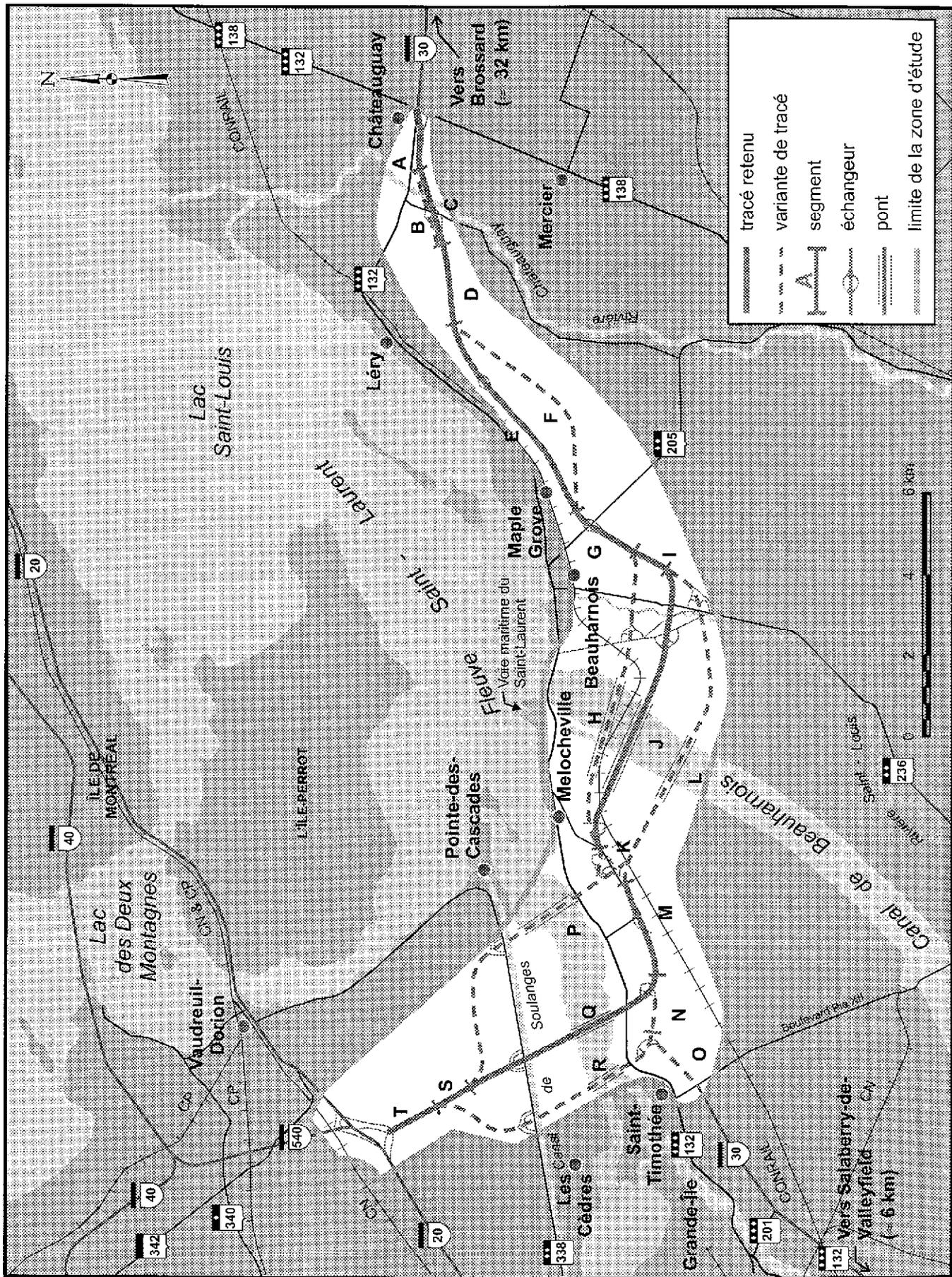
La hiérarchisation des résistances

Milieu	Très forte	Forte	Moyenne	Faible
Humain (agriculture)	Superficie du secteur exclusif du territoire agricole (sols de classes 1, 2 et 3) en agriculture active et exploitée par un propriétaire occupant, dont l'agriculture est l'occupation principale	Superficie du secteur exclusif du territoire agricole (sols de classes 1, 2 et 3) en agriculture active et sous location ou exploitée par un producteur dont l'agriculture n'est pas l'occupation principale  Érablière en exploitation	Superficie du territoire agricole en agriculture active sur des sols de classes 4 et 5  Pâturage permanent, friche et bois du secteur exclusif du territoire agricole (sols de classes 1, 2 et 3)  Érablière ayant un potentiel productif	Superficie du territoire agricole en agriculture active sur des sols de classe 7  Pâturage permanent, friche et bois du territoire agricole sur des sols de classes 4, 5 et 7  Utilisation autre qu'agricole ou droit acquis en territoire agricole  Agriculture active en territoire non agricole
Humain (visuel)		Unité de paysage dont l'indice composite de résistance visuelle varie entre 6 et 8	Unité de paysage dont l'indice composite de résistance visuelle varie entre 3 et 5	Unité de paysage dont l'indice composite de résistance visuelle varie entre 0 et 2
Techno-économique	Traversée du canal de Beauharnois en amont des écluses  Traversée du canal d'aménée de la centrale Les Cèdres	Traversée du canal de Beauharnois aux écluses  Traversée du fleuve au niveau du bassin Pointe-du-Buisson	Traversée de la rivière Châteauguay  Zone de concentration d'équipement hydro-électrique du secteur du poste de Léry	Traversée de la rivière Saint-Louis, du canal de Soulanges et du ruisseau Chamberry  Secteur riverain du canal de Beauharnois

Source : tiré du document déposé PR3.4, p. 34-35.

Figure 1.3

Les variantes du tracé



Le bilan des enjeux environnementaux démontrerait que la variante IJK est la solution préférable du point de vue du milieu naturel puisqu'elle permet de minimiser l'atteinte au couvert végétal. Pour ce qui est du milieu agricole, bien que cette variante enclave d'importantes superficies, celles-ci peuvent être l'objet de remembrement avec des terres contiguës. Une fois le processus de regroupement des terres réalisé, peu de parcelles résiduelles risquent d'être finalement soustraites du secteur exclusif. Comparativement aux deux autres variantes, la variante IJK représenterait donc un compromis acceptable en regard des milieux humain et agricole puisqu'elle autorise la conservation optimale de l'intégrité des espaces agricole et urbain. Aussi, ces autres variantes supposent respectivement des répercussions majeures pour le secteur urbain de Beauharnois et l'espace agricole régional. Enfin, du point de vue techno-économique, le faible écart, moins de 9 %, quant aux coûts de réalisation observés entre les trois variantes est non significatif. En conséquence, la variante IJK a été jugée préférable pour les traversées de la rivière Saint-Louis et du canal de Beauharnois (document déposé PR3.4, p. 40).

La variante QS représenterait celle de moindre impact pour les milieux naturel, humain, agricole et visuel. Au regard du milieu naturel, et bien qu'elle touche en partie le secteur du grand marécage, la variante QS s'avère la plus avantageuse pour la préservation du couvert végétal. Sur le plan humain, quoique la variante QS se classe au second rang après la variante R pour ce qui est de l'atteinte au milieu bâti, elle représente toutefois le choix de moindre impact quant au maintien de la qualité du climat sonore et du paysage pour les zones à forte concentration résidentielle. Elle constitue enfin, avec la variante PS, la solution la plus avantageuse en regard de la préservation des espaces régionaux à vocation récréative. Sur le plan agricole, la variante QS permet de minimiser les pertes de superficies en culture et n'entraîne aucun enclavement de parcelles agricoles (document déposé PR3.4, p. 40 et 43).

Sur la base des résultats de l'analyse comparative effectuée par le promoteur, le tracé jugé préférable en fonction des objectifs environnementaux et techno-économiques du projet est constitué des variantes C, E, IJK et QS. Le tracé de moindre impact retenu pour le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 est donc constitué des segments A, C, D, E, G, I, J, K, M, N, O, Q, S, T (document déposé PR3.4, p. 43).

## **Les impacts du projet**

Cette section présente les résultats de l'analyse des impacts du MTQ ainsi que certaines mesures proposées pour atténuer les répercussions négatives du projet. Le promoteur a examiné les impacts liés aux milieux naturel et humain.

Selon l'Étude d'impact, il ressort que le tracé retenu serait celui de moindre impact. Cependant, compte tenu des caractéristiques de la zone à desservir, un certain nombre d'impacts sont qualifiés de forts à très forts. En milieu naturel, les impacts majeurs toucheraient particulièrement les végétations terrestre, aquatique et riveraine, de même que des espèces fauniques. Une espèce végétale susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable a été observée dans certains secteurs de la zone d'étude. Des aires de repos de la sauvagine seraient perturbées par le passage de l'autoroute.

Selon le MTQ, les impacts sur le milieu humain seraient encore plus importants. L'implantation de l'autoroute en milieu urbain nécessiterait l'expropriation de 34 bâtiments, dont 24 sont localisés à Châteauguay. En milieu agricole, 37 entreprises seraient touchées, dont 16 de façon forte ou très importante. Ce nombre passe à 9 à la suite de l'application des mesures d'atténuation. Les impacts les plus significatifs seraient soit la perte de superficie agricole, soit leur enclavement (documents déposés DA7.1 et PR3.4, p. 55).

Quant au climat sonore, il serait modifié pour 623 résidences situées en bordure de l'emprise de l'autoroute. De ce nombre, 34 et 226 résidences se retrouveraient respectivement en zone fortement et moyennement perturbée. À la suite de l'installation des mesures d'atténuation, en majorité des écrans antibruit, il n'y aurait plus de résidences en zone fortement perturbée tandis que 32 le seraient de façon moyenne (document déposé DA2.1).

Compte tenu de certains impacts anticipés, le MTQ a planifié dès la conception du projet divers éléments de bonification. Outre celles mentionnées ci-dessus, plusieurs autres mesures d'atténuation ont également été prévues. Il s'agit de mesures favorisant l'intégration de la nouvelle infrastructure au milieu.

## **La surveillance et le suivi**

Le MTQ propose un programme de surveillance environnementale articulé selon les différentes phases de projet. D'abord, en préconstruction, il s'assure que toutes les normes et exigences soient incorporées aux plans et devis du projet ainsi qu'à tous les autres documents contractuels. Lors de la construction, le MTQ entend s'assurer que toutes ces normes et exigences soient respectées et que les mesures d'atténuation soient correctement appliquées. Un rapport de surveillance est rédigé par le responsable à la fin des travaux. En ce qui a trait à la phase de l'exploitation et de l'entretien, le programme de surveillance doit permettre de prendre en compte les risques potentiels pour la sécurité des usagers et l'intégrité des ouvrages.

Le programme de suivi environnemental consiste à vérifier si l'évaluation des impacts s'avère valide et précise tant à la période de construction que d'exploitation. L'efficacité des mesures d'atténuation est également vérifiée. Ce programme est maintenu pendant toute la durée des travaux et permet d'incorporer les correctifs nécessaires en cours de route (document déposé PR3.4, p. 59).

## **Les coûts, les retombées économiques et le calendrier de réalisation**

Dans une évaluation sommaire déposée au cours de la première partie de l'audience publique, le MTQ a estimé que les coûts du projet seraient de cinq cent vingt-huit millions de dollars (528 M\$). L'aménagement des routes s'élève à cent quarante-sept millions de dollars (147 M\$), incluant les expropriations, le déplacement de services publics et la construction proprement dite des chaussées. Les ouvrages d'art comprenant la construction de cinq ponts majeurs ainsi que douze autres ponts et viaducs de moindre importance sont estimés à trois cent vingt-huit millions de dollars (328 M\$). Plus particulièrement, le pont enjambant le canal de Beauharnois coûterait cent trent-huit millions de dollars (138 M\$), tandis que les structures de traversée du fleuve Saint-Laurent et du canal de Soulanges

(pont-canal) sont estimées respectivement à soixante-quatorze millions de dollars (74 M\$) et dix millions de dollars (10 M\$). Finalement, les frais d'honoraires rattachés à la conception, la préparation et la surveillance des différents ouvrages sont évalués à cinquante-trois millions de dollars (53 M\$) (document déposé DA29).

Le MTQ n'a pu évalué les retombées économiques du projet. Plusieurs facteurs, telles la structure industrielle de la région, la compétitivité des firmes locales et régionales, la disponibilité de la main-d'œuvre et les modalités d'attribution des contrats, peuvent modifier la part relative des retombées potentielles qui sera effectivement accaparée par les fournisseurs, les commerçants et les travailleurs locaux et régionaux. Selon le promoteur, seule une analyse détaillée de ces facteurs permettrait de développer un scénario réaliste de retombées économiques pour la région immédiate du projet (document déposé PR3.1, p. 7-52).

Le promoteur évalue à cinq ans le délai précédant le début des travaux, compte tenu des diverses autorisations à obtenir et des procédures d'expropriation (M. Claude Girard, séance du 8 septembre 1997, p. 59). La réalisation du projet s'échelonne sur une période de cinq années (document déposé PR3.1, p. 6-12).

## Chapitre 2

# Les opinions exprimées

Ce chapitre a pour objet de donner la parole aux participants venus exprimer leurs préoccupations et leurs opinions devant la commission. Afin de rendre compte des uns et des autres, la commission a extrait les éléments jugés les plus représentatifs de l'ensemble des renseignements contenus dans les mémoires présentés et dans les interventions lors de la première et de la deuxième partie de l'audience publique.

La première partie de l'audience publique, qui permet entre autres aux personnes requérantes d'expliquer les motifs de leurs demandes d'audience, s'est déroulée à la salle de l'Ordre loyal des Moose située à Beauharnois, les 8, 9, 10 et 11 septembre 1997. La commission y a tenu cinq séances et 270 personnes se sont présentées. Lors de la deuxième partie de l'audience, qui est réservée à l'exposé des opinions suscitées par le projet, la commission a tenu trois séances publiques, du 8 au 10 octobre 1997. Au total, 106 personnes ont assisté à cette deuxième partie et 35 des 45 mémoires écrits ont été présentés, auxquels il faut ajouter une présentation verbale.

Sont regroupées ici en quatre sections les citations qui ont été retenues. La première expose les arguments de ceux qui appuient le projet alors que la deuxième présente la justification de ceux qui s'y opposent. La troisième section rappelle les préoccupations de certains participants face aux impacts anticipés. Enfin, la quatrième dresse la liste de mesures d'atténuation soumises par les citoyens au cours de l'audience publique.

## Les appuis

### La désuétude du réseau routier actuel

La situation qui prévaut sur le réseau routier actuel, notamment sur la route 132, amène plus d'un participant de la région à porter un jugement sur son incapacité à répondre aux besoins de la population en matière de circulation. Pour eux, la réalisation de l'autoroute 30 devrait avoir pour conséquence de soulager les voies de circulation actuelles, dont l'efficacité est de moins en moins performante par les contraintes qui leur sont imposées, et d'améliorer substantiellement la sécurité, la fluidité et les liaisons routières entre les agglomérations.

Dans son mémoire (p. 5), la Société de développement économique Beauharnois-Salaberry fait état d'une réunion, tenue en mars dernier, des représentants des quinze plus grandes entreprises du territoire pour qui l'utilisation des routes se révèle être problématique, en plus d'accroître les coûts liés au transport :

*Plusieurs ont même affirmé que cette situation ne semblait pas s'améliorer avec les problèmes engendrés par la voie d'évitement que le ministère des Transports prévoit aménager au tunnel de Melocheville afin de retenir les camions transportant des matières dangereuses, augmentant, du même coup, les frais de transport et le temps d'attente.*

D'autres participants ont également voulu souligner leur crainte quant à l'aspect sécuritaire du réseau routier local :

*Une route [route 132] qui, jusqu'à maintenant, supporte un trafic constitué de véhicules lourds et de promenade où la vitesse permise aux abords d'une école et d'un terrain de jeux ne fait qu'accroître les inquiétudes des citoyens face à leur sécurité et celle de leur progéniture.*  
(Mémoire de la Ville de Maple Grove, p. 5)

*Les risques à cet endroit sont multiples et une catastrophe sous le tunnel de Beauharnois [Melocheville] demeure très présente.*  
(Mémoire de Eka Chimie Canada inc., p. 11)

*L'impossibilité d'apporter des correctifs aux problèmes de sécurité de la 132 a été démontrée, tout au moins pour le secteur de Léry, par une étude initiée par le MTQ avec la participation de tous les intervenants responsables, dont la Société de l'assurance automobile du Québec et la DSP [Direction de santé publique].*  
(Mémoire de la Ville de Léry, p. 2)

*Actuellement le réseau routier local oblige le camionneur à circuler sur des routes, urbaines et rurales, achalandées et mal éclairées. Plus que le commun des usagers, nous sommes à la merci des enfants qui vont subitement traverser la rue, des cyclistes imprudents qui circulent à contresens de la circulation souvent sans réflecteurs ou lumières le soir, des audacieux adeptes du patinage à roues alignées imprévisibles dans leurs virages ainsi que des automobilistes téméraires qui nous dépassent souvent sans raison valable.*  
(Mémoire de Poste de camionnage en vrac région 06 inc., p. 2)

D'autre part, le manque de fluidité des liens entre certaines agglomérations en irrite plus d'un :

*La vitesse moyenne de parcours de ce tracé [tracé Salaberry-de-Valleyfield-Châteauguay] est de 41,5 km/h, ce qui correspond à la vitesse moyenne d'un cycliste chevronné, et à peine 6 fois plus rapide que celle d'un marcheur.*

*Le Suroît [constitué des MRC de Vaudreuil-Soulanges, de Beauharnois-Salaberry et du Haut-Richelieu] se voit donc dans l'obligation de compétitionner et d'attaquer des marchés à la vitesse d'un cycliste.*  
(Mémoire du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, p.12)

*On s'apprête d'ailleurs très prochainement à procéder aux travaux qui limiteront davantage la fluidité du transport dans le tunnel, alors qu'on installera des feux de circulation et qu'on aménagera des aires d'attente pour les camions transportant des matières dangereuses.*

[...] l'ensemble de la population et des entrepreneurs de la région qui dépendent étroitement du transport routier deviendra otage et victime de ces nouvelles mesures en étant contraints de respecter les délais d'attente pour emprunter le tunnel.

(Mémoire de la municipalité de Melocheville, p. 4)

Oui, oui, c'est sûr que les ponts, c'est un terrible handicap aussi, c'est un handicap. Le pont Saint-Louis, c'est presque un pont de la honte. Et le pont Larocque, là, qu'il y a des filées d'attente à l'infini souvent, c'est un vrai handicap à un passe-temps. Ça coûte très cher, mettons, pour les camions qui paient des employés, qui attendent au pont Larocque des fois quinze minutes. Quand ils reviennent l'autre côté, il y a encore peut-être un dix, quinze minutes. C'est proche de la demi-heure. Je pense que c'est tout un handicap à notre économie toutes ces affaires-là.

(M. Émile Saint-Onge, séance du 10 octobre 1997, p. 54)

### **Le contournement de l'île de Montréal**

La densité de circulation sur l'île de Montréal a été soulignée à quelques reprises (mémoires de la Banque nationale du Canada, p. 4, du Canadian American Transportation Inc., p. 1, de l'Association provinciale des constructeurs d'habitations du Québec inc., p. 4) et certains participants estiment que la région métropolitaine retirerait également des dividendes du projet actuel.

Pour eux, la réalisation du nouveau tronçon permettrait au trafic venant aussi bien de l'est que de l'ouest et dont la destination finale n'est pas Montréal de contourner l'île. Ce qui ne serait pas sans effets bénéfiques pour cette dernière sur la base des volets liés à l'aspect financier, à la fluidité de la circulation et à la sécurité des personnes. Les deux premiers avantages anticipés sont illustrés par les propos suivants :

*Permettre au trafic qui n'a pas besoin d'entrer sur l'île de Montréal de la contourner constitue une mesure certaine pour éviter la construction de nouveaux ponts et une contribution au maintien du niveau actuel de fluidité du trafic en zone métropolitaine.*

(Mémoire du Conseil central de la Montérégie-CSN, p. 8)

Ainsi, en plus d'offrir une solution de rechange au trafic de transit est-ouest, le nouveau tronçon autoroutier, pour ces participants, réduirait la pression sur le réseau routier de l'agglomération montréalaise et représenterait pour elle un atout significatif, tant sur le plan sécuritaire qu'économique.

### **Les avantages socioéconomiques**

Bien qu'on s'entende habituellement pour dire que c'est le dynamisme des agents socio-économiques d'abord qui fera en sorte que la région et le Suroît en particulier se développeront, la venue de l'autoroute est pour la majorité un outil de développement économique puissant qui facilitera l'écoulement des produits et l'accessibilité aux marchés québécois, canadiens et américains. Pour ceux qui sont en accord avec le projet du MTQ, les nouvelles facilités de transport des marchandises comme des personnes susciteraient des avantages qui profiteraient à divers domaines de l'économie, tant régionale que locale.

Dans un premier temps, plusieurs des participants à l'audience ont situé la réalisation du projet dans une problématique d'ensemble qui vise l'isolement et ses effets en général :

*Considérant l'importance de cette région et son dynamisme sur le plan économique, il est urgent que la Montérégie soit reliée par un lien rapide est-ouest, non seulement pour ses besoins de déplacements sur le territoire de la Montérégie, mais également pour assurer un lien avec ses partenaires économiques de l'Ontario et des États-Unis.*

(Mémoire de la Ville de Châteauguay, p. 1)

*La Ville et ses environs ont payé énormément de la régression du secteur secondaire et de la transformation au cours des dernières années, principalement en raison de l'isolement de la région.*

(Mémoire de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, p. 6)

*[...] la construction des derniers tronçons de la 30 est la seule et unique façon de désenclaver notre région et de la relier au réseau autoroutier du Québec.*

(Mémoire du Conseil régional du Suroît-CSN, p. 10)

*À la croisée des frontières ontarienne et américaine, il est déplorable que notre région soit encore enclavée sur la Rive-Sud à l'aube de l'an 2000, notre seul lien routier étant la route 132 communément appelée par les résidents « le chemin de la run de lait ».*

(Mémoire de Eka Chimie Canada inc., p. 3)

*Une région complète a été isolée et figée dans son développement en plus d'éprouver une forte décroissance économique et démographique.*

(Mémoire du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, p. 3)

Dans un second temps, d'autres sont venus préciser davantage leur pensée afin de justifier l'apport économique positif qu'ils anticipaient à la suite du prolongement de l'autoroute 30. Ils ont motivé leur appui au projet en se référant essentiellement aux secteurs industriel et commercial, agricole et récréotouristique.

### **Les secteurs industriel et commercial**

Il a été démontré que la structure industrielle et commerciale de la zone d'étude se concentre dans l'axe Beauharnois-Salaberry-de-Valleyfield. Or, selon la Société de développement économique Beauharnois-Salaberry, les entreprises, comme les municipalités visées, sont appelées à modifier leur façon de faire si elles veulent maintenir leur position concurrentielle (mémoire, p. 5 et 9). La Chambre de commerce de la région de Salaberry-de-Valleyfield ajoute à ces propos que la survie des municipalités industrialisées réside dans une diversification de leur structure actuelle en développant maintenant leur industrie de transformation, et que, pour ce faire, l'autoroute 30 est essentielle (mémoire, p. 1 et 3).

Pour la MRC de Beauharnois-Salaberry, le projet actuellement à l'étude apparaît tout aussi important dans le redressement souhaité de la situation économique puisqu'à ses yeux, le fait que la MRC soit si mal en point est en grande partie attribuable au réseau de transport qui s'avère inadéquat et inefficace pour répondre à la réalité régionale (mémoire, p. 8).

Pour la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, l'autoroute 30 canaliserait le trafic lourd transitant entre l'Ontario, la Rive-Sud de Montréal et les provinces Atlantiques, contribuerait grandement au développement des installations portuaires, favoriserait la création d'un important centre intermodal de transport à Salaberry-de-Valleyfield et susciterait la relance du parc industriel n° 2 (mémoire, p. 5-6).

Avec la venue de l'autoroute, la municipalité de Melocheville espère également consolider et optimiser le développement de sa zone industrielle en faisant profiter les entreprises qui dépendent étroitement du camionnage d'un réseau routier leur permettant d'accroître leur rendement :

*Il va de soi que l'autoroute permettra de plus de relier efficacement la zone industrielle de Melocheville aux autres secteurs industriels montréalais ainsi qu'aux autoroutes 20 et 40, créant ainsi des conditions d'implantation non négligeables pour tout investisseur potentiel. Les temps de parcours et de livraison des marchandises en seraient considérablement réduits (« just-in-time »).*

(Mémoire de la municipalité de Melocheville, p. 5)

L'importance d'un axe routier interrégional fonctionnel a d'ailleurs été confirmée par une entreprise évoluant dans le transport commercial des marchandises :

*À l'époque, nos bureaux se trouvaient à Saint-Timothée ; puis en raison de l'expansion phénoménale que nous avons connue, nous emménagions en 1994 dans de nouveaux locaux situés à Côteau-du-Lac [...] en raison de sa proximité aux réseaux autoroutiers majeurs et la facilité d'y accéder [...].*

(Mémoire du Canadian American Transportation Inc., p. 1)

Pour cette entreprise, de même que pour les autres transporteurs qui sont intervenus lors de l'audience (mémoires de Transport en vrac Beauharnois-Salaberry, p. 3 et de Poste de camionnage en vrac région 06 inc., p. 2), il s'agit là, en effet, d'un atout pour de meilleurs délais de livraison qui assureraient aux camionneurs des frais d'exploitation moins élevés et à leurs clients, un service à coût moindre.

Il appert finalement que les municipalités moins nanties sur le plan industriel pourraient aussi profiter des retombées du projet du MTQ et plusieurs d'entre elles croient qu'elles y trouveraient leur compte, notamment par l'accessibilité accrue de la clientèle aux petits commerces (mémoires de la Ville de Saint-Timothée, p. 7, de la municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka, p. 5 et de la Ville de Châteauguay, p. 8-9).

La situation de l'emploi demeure une préoccupation pour plusieurs et de tels développements sur le plan économique, jumelés aux effets de la construction de l'autoroute comme telle, font dire à certains que l'autoroute 30 permettrait, à tout le moins, de ralentir l'exode de l'expertise professionnelle vers l'extérieur de la région, et représenterait un attrait substantiel pour conserver chez eux la main-d'œuvre et même susciter l'arrivée de nouveaux travailleurs :

*Il est indéniable que le parachèvement de l'autoroute 30 contribuera au développement du milieu industriel ainsi que de la main-d'œuvre spécialisée car*

*nous obtiendrons, pendant la construction et après, un bassin plus représentatif des corps de métiers.*

(Mémoire de Eka Chimie Canada inc., p. 5)

*[...] Valleyfield et les régions adjacentes perdent chaque année de plus en plus de main-d'œuvre spécialisée, affectant ainsi les banques d'employés des nombreuses entreprises déjà établies. La construction de l'autoroute générera à elle seule la création de centaines d'emplois et la consolidation de nombreux autres.*

(Mémoire du Canadian American Transportation Inc., p. 2)

*[...] les syndicats de la région voient l'autoroute 30 comme un tremplin incroyable pour la création d'emplois.*

(Mémoire du Conseil du travail de la région de Valleyfield–FTQ, p. 3)

Pour d'autres, l'autoroute 30 rendrait les déplacements d'employés moins exigeants et faciliterait la mobilité des ressources humaines. À titre d'exemple, la Banque nationale a précisé, à la page 2 de son mémoire, que la réalisation du projet aiderait la réaffectation du personnel à l'intérieur de la région en évitant parfois une relocalisation obligatoire de l'employé et de sa famille.

### **Le secteur agricole**

L'industrie agroalimentaire a été particulièrement ciblée par les témoignages touchant le milieu agricole :

*Quand on sait que le territoire agricole occupe une large part de la région du Suroît, les avantages de l'autoroute pour le développement des entreprises agro-alimentaires sont nombreux. La proximité des marchés ontarien et montréalais pourrait se révéler un incitatif d'envergure au développement accéléré d'une industrie de transformation : c'est, du moins, l'avis de l'Union des producteurs agricoles (UPA) de la région du Sud-Ouest de la Montérégie.*

(Mémoire de la Société montérégienne de développement, p. 10)

*L'autoroute offrira en revanche l'opportunité d'encourager l'éclosion et l'installation d'une industrie agroalimentaire complémentaire, en rapprochant les sites de productions des lieux de transformation et en réduisant les coûts de transport.*

(Mémoire de la municipalité de Sainte-Martine, p. 6)

De façon plus générale, le prolongement de l'autoroute 30 apparaît à la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-de-Valleyfield comme un outil pour accroître la capacité d'expansion et d'adaptation du monde agricole régional. Le syndicat voit donc le projet du MTQ comme un élément contribuant à la mutation du domaine agricole :

*[...] l'agriculture régionale subit des mutations profondes. [...] Cette mutation de la production impose donc une croissance du transport des denrées afin de les acheminer vers les lieux de distribution, de transformation et de consommation.*

(Mémoire, p. 3)

## Le secteur touristique

Selon l'Office du tourisme du Suroît, l'entité territoriale sous sa responsabilité se trouve isolée de ses clientèles cibles, malgré la proximité géographique de grands centres urbains du Québec, de l'Ontario et des États-Unis. La déficience du réseau routier à sa partie sud, jumelée à la faiblesse de ses liens nord-sud, fait en sorte que la région du Suroît ne peut mettre en valeur tout le potentiel touristique de son territoire (mémoire, p. 1-2).

Or, l'avènement de l'autoroute 30, toujours selon l'Office, accroîtrait l'accessibilité des équipements touristiques, ce qui aurait des retombées indéniables sur l'afflux des visiteurs et, par conséquent, sur les possibilités de développement des différents sites touristiques :

*[...] l'autoroute 30 ne fera que bonifier l'emplacement géographique dont est pourvu le Suroît, tout en optimisant la richesse et les équipements touristiques dont nous nous sommes dotés en tant que destination vacances et voyages.*  
(Mémoire de l'Office du tourisme du Suroît, p. 3)

Ce que confirment certaines localités de la région :

*Elle [l'autoroute 30] permettra de mettre davantage en valeur les attraits récréotouristiques du territoire, à savoir le Parc régional des îles de Saint-Timothée, dont la clientèle provient principalement de la grande région métropolitaine, et le terrain de golf.*  
(Mémoire de la Ville de Saint-Timothée, p. 7)

*De par l'efficacité de la liaison routière qu'apportera l'autoroute 30 avec la 20, la 40 et la région métropolitaine, la Ville de Salaberry-de-Valleyfield pourra miser avantageusement sur la consolidation et le développement de ses activités récréatives et touristiques qui s'étendront alors sur un rayon d'action beaucoup plus grand.*  
(Mémoire de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield, p. 7)

Tout comme les MRC de Roussillon (mémoire, p. 9) et de Beauharnois-Salaberry (mémoire, p. 9), la MRC de Vaudreuil-Soulanges partage aussi cet avis et exprime en outre sa position en rapport avec son projet de mise en valeur du canal de Soulanges :

*L'autoroute 30 aura un effet très significatif sur l'impact économique du canal de Soulanges en particulier et sur l'ensemble des activités touristiques de la région.*  
(Mémoire, p. 5)

Il est à noter que les gens concernés s'entendent pour dire que le canal jouit d'un potentiel récréotouristique de premier ordre et que cet attrait patrimonial constitue pour la région un axe de développement majeur. Dans ce contexte, le projet de mise en valeur du canal de Soulanges implique plusieurs partenaires, suscite beaucoup d'intérêt et revêt une grande importance pour l'économie de la région de Vaudreuil-Soulanges (mémoires de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et de M. Marcel Ménard).

## Le financement du projet

Convaincu des retombées de ce projet d'investissement, le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 va jusqu'à proposer une forme de financement particulier pour défrayer une partie de l'immobilisation. Selon son président, « les gens sont prêts à mettre de l'argent pour avoir l'autoroute 30 » (M. Jean-Noël Côté, séance du 10 octobre 1997, p. 18-19).

Les avis ne sont cependant pas unanimes. Si le représentant de Transport en vrac Beauharnois-Salaberry de même que celui de Poste de camionnage en vrac région 06 inc. (750 camionneurs artisans) se sont montrés réceptifs à la possibilité d'une forme quelconque de péage (MM. Pierre Legault et Daniel Comeau, séance du 10 octobre 1997, p. 8 et 37), le Conseil central de la Montérégie-CSN tient, de son côté, à se démarquer des hypothèses de privatisation ou de taxation territoriale déjà avancées :

*Nous estimons que le débat doit être fait en fonction du caractère métropolitain et national de l'équipement autoroutier en question et qu'en conséquence, la question du financement doit relever du budget consolidé du Québec.*

(Mémoire, p. 7)

Dans son mémoire (p. 17), le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 s'exprime en ces termes :

*Un montant de 100 millions \$ peut être investi dans le projet par le biais d'une privatisation, de l'instauration du péage ou d'une taxation spéciale. Notre rapport faisait d'ailleurs mention en 1996 que le gouvernement pourrait investir 100 millions \$ en affectant une taxe spéciale de 20 \$ par permis de conduire de chacun des conducteurs de la Montérégie.*

En demeurant ouvertes à une contribution financière régionale, il faut noter que certaines personnes du milieu se rapprochent de l'idée soumise par l'un des participants qui affirme qu'« une forme de financement spécial devra être établie » (mémoire de M. Pierre Brisset, p. 6 et annexe (tableau 2)). Également, d'aucuns répondent à une préoccupation de quelques participants quant à la façon de financer le projet, notamment à l'un des représentants de Transport 2000 Québec, organisme opposé au projet, qui privilégierait néanmoins une participation régionale :

*[...] à notre avis, il y a lieu de prendre en compte les nouvelles approches gouvernementales et le contexte des ressources financières. En 96, la Table de consultation du débat public sur l'énergie au Québec, qui a donné lieu à une politique énergétique récemment, recommandait au gouvernement, vu une marge financière limitée : « De faire en sorte que toute nouvelle infrastructure routière soit soumise à péage. Et cette nouvelle approche, en termes d'infrastructures routières, devrait s'appliquer, en principe, à tous les besoins supplémentaires, qu'ils proviennent du transport des marchandises, des nouveaux développements urbains ou de la demande de voies plus rapides ».*

(M. Normand Parisien, séance du 8 octobre 1997, p. 38)

Transport 2000 Québec souhaiterait toutefois que tous les coûts externes soient quantifiés de manière exhaustive et qu'ils soient pris en compte dans les coûts globaux du projet (mémoire, p. 4-5 et 8).

En terminant, il est intéressant de relever le fait que plusieurs participants ont fait part de leur sentiment d'iniquité face aux effets des aménagements maritimes et hydro-électriques réalisés antérieurement dans la région. Ceux-ci requièrent, par conséquent, une contribution d'Hydro-Québec et du gouvernement fédéral pour la voie maritime du Saint-Laurent.

### **Le consensus dans le choix du tracé**

Dans son ensemble, le tracé proposé par le promoteur a fait l'objet d'un large consensus. Lors de l'audience publique, il a été peu discuté et contesté. Les trois MRC touchées sont en accord avec celui-ci et l'ont inscrit dans leur schéma d'aménagement actuellement en révision. Quant aux municipalités, une seule des dix directement concernées s'y est opposée.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges précise son appui sur un tronçon particulier :

*[...] nous sommes d'opinion que le tracé « Q » [figure 1.2] est celui qui est de moindre impact pour notre milieu. En conséquence, nous appuyons le choix du tracé retenu par le ministère des Transports du Québec qui, par ailleurs, faisait suite aux consultations effectuées avec le milieu.*

(Mémoire, p. 3)

Pour les représentants d'un organisme syndical :

*Nous avons participé depuis le début aux activités du comité de l'autoroute 30. Avec la précieuse collaboration des représentants de l'Union des producteurs agricoles et de l'ensemble des intervenants de la région, nous avons choisi un tracé qui, à notre avis, est celui qui présente le moins d'impacts négatifs sur notre environnement physique. C'est ce tracé qui a été retenu par le ministère des Transports et qui vous est présenté aujourd'hui. [...] il fallait faire des compromis et arriver à un large consensus régional. Et le projet qui vous est présenté est le résultat de cette longue discussion où, vous le remarquerez, la totalité des interlocuteurs de la région sont globalement en accord.*

(Mémoire du Conseil régional du Suroît-CSN, p. 4)

Le tracé a donc déjà fait l'objet de discussions avec l'ensemble des organismes privés et publics de la région, tant industriels qu'environnementaux. De plus, le ministère des Transports avait, en 1993, convoqué une assemblée publique à cet effet.

Ce qui a fait dire à l'UPA régionale que, malgré la coutume contraire, elle se portait aujourd'hui à la défense du projet autoroutier et que le tracé proposé constituait une suite à la concertation régionale :

*Le tracé proposé [lors] des présentes audiences est issu d'une concertation régionale franche, énonce le consensus des différents intervenants dont nous*

*sommes, répond aux impératifs de l'agriculture régionale, s'avère selon nous être de moindre impact sur le territoire agricole.*  
(Mémoire de la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-de-Valleyfield, p. 2 et 4)

## **Les oppositions**

L'optimisme concernant les bienfaits du passage d'une autoroute n'est cependant pas partagé par tous. En fait, deux groupes environnementaux se sont clairement opposés au prolongement de l'autoroute 30 et les principales raisons invoquées relèvent essentiellement de la justification du projet.

### **Les besoins en matière de circulation**

Ceux qui s'opposent au projet mettent en doute sa raison d'être quant à la circulation routière et ne partagent pas l'avis du Ministère quant à l'ampleur des problèmes de sécurité et de fluidité sur la route 132.

Pour Transport 2000 Québec, il ressort des séances d'information auxquelles ils ont assisté et des évaluations d'impacts commandées par le promoteur que les problèmes de sécurité routière sont extrêmement localisés. L'organisme croit donc déraisonnable de poursuivre le prolongement de l'autoroute 30 sous prétexte de résoudre un problème particulier au secteur de Beauharnois (mémoire, p. 6) et si certaines améliorations s'imposent, la solution devrait se limiter au réaménagement de la route 132 à cet endroit :

*Au mieux, les considérations de sécurité militeraient pour un contournement du centre de Beauharnois, là où le taux d'accidents en millions de kilomètres ou véhicules par million de kilomètres était un des plus élevés selon les études de 91.*  
(M. Luc Côté, séance du 8 octobre 1997, p. 40)

Pour Les Ami-e-s de la terre de Montréal, il apparaît tout autant injustifié de prolonger l'autoroute 30 afin d'améliorer les liaisons entre les municipalités de la Rive-Sud ainsi que celles entre ces dernières et les autres secteurs de la grande région de Montréal. Selon l'organisme, l'effet positif s'avère marginal dans les deux cas.

À l'égard des déplacements régionaux, l'organisme conclut d'abord, sur la base des données fournies par le MTQ, qu'il y a très peu de déplacements effectués entre, d'une part, les secteurs est et centre et, d'autre part, les secteurs ouest et extrême-ouest de la Rive-Sud ; la part la plus importante des déplacements régionaux s'effectuant à l'intérieur de chaque secteur (mémoire, p. 8-10 et 27). Puis, toujours selon les informations recueillies auprès des représentants du MTQ, cet organisme ne manque pas de relever le fait que « la réduction de temps de parcours pour effectuer le trajet entre l'autoroute 20 et Châteauguay, une fois tous les tronçons de l'autoroute 30 complétés, serait de 5 à 8 minutes par rapport à la situation actuelle (132/A-30) » (mémoire, p. 10).

Quant aux déplacements interrives, il y voit difficilement une amélioration notable à la suite des actions proposées puisque les ponts reliant la Rive-Sud à la CUM, lieux de convergence de plusieurs itinéraires, constituent des goulots d'étranglement favorisant la congestion. Compte tenu des problèmes d'engorgement créés aux heures de pointe par le fait que le nombre de véhicules dépasse la capacité des ponts :

*Au mieux, on pourrait dire que l'autoroute permettrait de rejoindre plus rapidement les ponts reliant la Rive-Sud au territoire de la CUM ; mais le tracé se situe à l'extérieur des zones d'urbanisation, ce qui oblige les personnes voulant rejoindre les liens interrives de faire un détour.*

(Mémoire, p. 11)

### **Les facteurs de développement économique**

D'après Transport 2000 Québec, il est maintenant démontré que les retombées économiques des grands projets routiers sont relativement faibles, autant en matière de ratio coût-efficacité qu'en ce qui a trait à leur caractère structurant (mémoire, p. 6). En fait, l'organisme « ne croit pas que ce projet-là va apporter des avantages économiques significatifs pour la région » (M. Normand Parisien, séance du 8 octobre 1997, p. 46).

Pour Les ami-e-s de la terre de Montréal (mémoire, p. 5), le développement économique d'une région ne peut tenir qu'à la seule présence d'une autoroute puisqu'une multitude de facteurs y contribuent également, et ce, tant pour la viabilité des commerces que pour l'essor de nouvelles industries. En fait, selon eux, le prolongement de l'autoroute 30 ne favoriserait pas la diversification commerciale et industrielle et n'améliorerait pas l'autonomie régionale. Il pourrait même avoir l'effet inverse :

*Si les autoroutes ne génèrent pas automatiquement le développement des activités, il semble que l'on peut dire que les infrastructures de transport, et à ce titre les autoroutes également, ont un rôle amplificateur des tendances existantes [...] (Plassard 1990, p. 86).*

(Mémoire, p. 6)

### **Le développement durable**

Selon Les Ami-e-s de la terre de Montréal, tout projet doit s'inscrire dans une approche réellement globale de la notion du développement durable. Ils soutiennent alors que, contrairement à ce qu'a fait le promoteur, la planification d'une autoroute doit aller au-delà d'une simple intégration optimale de l'infrastructure à l'environnement et qu'on se doit d'examiner toutes les solutions de rechange pour atteindre le but visé, incluant celle de diminuer le besoin à la source et, conséquemment, la dépendance qui peut en résulter :

*[...] il est souhaitable de diminuer notre dépendance énergétique dans la mesure où, comme le terme le dit, c'est une dépendance. Et plus notre dépendance augmente, bien, plus on fragilise notre situation.*

(M. Gilles Côté, séance du 9 octobre 1997, p. 63)

Transport 2000 Québec partage cette vision et rappelle au promoteur qu'il doit veiller à l'application des politiques gouvernementales et des conventions, traités ou programmes en vigueur en se référant, entre autres, à la Convention-cadre sur les changements climatiques, à la Convention relative à la biodiversité ainsi qu'au document Agenda 21 (mémoire, p. 3, 7 et M. Normand Parisien, séance du 8 octobre 1997, p. 36).

Dans le même esprit, le porte-parole de Mouvement Au Courant est venu renchérir par ses propos relatifs à la politique environnementale du Ministère en rappelant que, selon son interprétation du document déposé DA34, le projet entraînerait une augmentation de l'énergie utilisée et des émissions atmosphériques :

*Alors là, on est un peu déçu de ces résultats et on se demande comment ces résultats concordent avec la politique du Ministère de réduire la consommation énergétique.*

(M. John Burcombe, séance du 8 octobre 1997, p. 61)

Finalement, il aurait été souhaitable pour l'un des participants que le projet puisse s'inscrire dans le plan stratégique de développement de l'Agence métropolitaine des transports et que le promoteur tienne compte davantage de l'intégration des modes et des réseaux de transport tout en mettant l'accent sur le développement des transports en commun (M. Normand Parisien, séance du 8 octobre 1997, p. 39 et 41).

## **D'autres préoccupations liées aux impacts**

Certains participants à l'audience, qu'ils se soient ou non prononcés en faveur du projet, ont tenu à attirer l'attention sur des éléments ponctuels du tracé. Leurs principales préoccupations sont regroupées ici selon les impacts anticipés qui visent les activités économiques, la qualité de vie et la sécurité des citoyens, l'aménagement du territoire et l'étalement urbain ainsi que le milieu biophysique.

### **Les activités économiques**

Si la majorité des interventions écrites s'est appuyée sur les avantages économiques pour vanter les mérites du prolongement de l'autoroute 30, quelques participants à l'audience publique tenaient à souligner certains inconvénients financiers qu'ils pourraient subir à titre individuel advenant la réalisation du projet. Les préoccupations proviennent principalement du milieu agricole, mais également des secteurs récréatif, résidentiel et industriel. Aucun représentant du secteur commercial comme tel n'est venu témoigner d'une perception négative à l'égard du projet.

Sur le plan agricole, la perte de terres cultivables, qui seraient utilisées pour l'emprise de l'autoroute, et la réduction de leur accessibilité, notamment, sont des sources d'inquiétude pour certains alors que ceux-ci anticipent une baisse de la rentabilité de leur entreprise :

*La construction de l'autoroute 30 suppose la réduction de 30 % de la superficie totale de la ferme. Ceci aurait pour effet d'en compromettre la rentabilité, la capacité de rembourser des prêts et aurait un effet direct sur la qualité de vie du requérant.*

(Mémoire de MM. Alain et Étienne Laberge et de M<sup>me</sup> Danielle Laberge, p. 2)

*Mon entreprise serait grandement touchée par la construction de l'autoroute 30 et le nouveau tracé de la route 236 et les échangeurs les reliant. En plus de la superficie grugée il y aurait le morcellement du résidu et/ou enclavement qui pourrait engendrer des problèmes d'accès et de drainage*

*des parcelles. Aussi la détérioration de qualité des sols par les travaux (compaction, trous, remblayage) et perte de revenus.*  
(Mémoire de M. Roger Normandeau, p. 1)

Pour d'autres du milieu agricole dont les terres ne sont pas autant touchées, les craintes portent davantage sur les conséquences de l'utilisation de l'autoroute. C'est le cas d'un pépiniériste et d'un apiculteur :

*Les dommages qui peuvent être causés par une voie rapide ont été particulièrement bien exposés au ministère des Transports lors d'une action en cour durant l'automne 1996. Il fut démontré que les embruns salins peuvent être transportés sur de grande distance et que les véhicules lourds avec leur turbulence augmentent la concentration de sel dans les embruns.*  
(Mémoire de Pépinière Cramer inc., p. 4)

*Ma miellerie comprend un caveau communautaire pour l'hivernement de 1 000 ruches. L'autoroute « 30 » occasionnera bruit et vibrations irrégulières qui occasionneront beaucoup de mortalité chez les abeilles pendant la période d'hivernement à chaque année, entraînant automatiquement une baisse de production, donc par le fait même une baisse de revenus.*  
(Mémoire de M. Gilles Murphy, p. 1)

Sur le plan récréatif, le représentant du Club Beauchâteau inc., un club de golf et de curling, a d'abord déploré l'absence d'attention portée à l'organisme jusqu'à présent dans l'étude du tracé E, pour ensuite faire valoir ses appréhensions quant à la survie même du Club si le projet devait se réaliser tel qu'il a été présenté :

*Notre organisation s'oppose à ce tracé [E] puisque la présence d'une autoroute qui amputerait notre terrain et scinderait nos installations en deux fragments non viables mettrait l'existence du Club en péril [...].*  
(Mémoire du Club Beauchâteau inc., p. 3)

Du côté résidentiel, la Ville de Châteauguay souligne en page 2 de son mémoire que les nuisances prévisibles à la qualité de vie des résidants aux abords des infrastructures font partie des « inconvénients [qui] auront forcément un impact sur la valeur des propriétés et leur potentiel de revente ».

Un citoyen de la rue Paul à Léry aborde dans le même sens, prédisant de tels effets négatifs sur les propriétés sises en bordure de l'autoroute advenant le choix du segment E dans cette section du tracé :

*[...] il n'est pas nécessaire d'être un expert en immobilier pour prédire la chute de la valeur marchande des propriétés et la difficulté de vendre ou de louer, et ce, autant pour les résidences, les terrains blancs vacants que pour les terres agricoles.*  
(Mémoire de M. Claude Loyer, p. 5)

Sur le plan industriel, finalement, une seule entreprise a fait part à la commission des effets négatifs que le tracé proposé entraînerait, notamment sur ses activités d'extraction de pierre à Saint-Timothée.

Tout en manifestant son appui au projet, Carrière Dolomite (1996) inc. est venue présenter le problème des propriétaires des lots situés au sud de l'emprise entre l'échangeur n° 7 et le boulevard Pie XII et expliquer comment elle-même serait touchée :

*Pour accéder au site, Carrière Dolomite a construit à leurs [ses] frais en 1994, avec l'accord du ministère des Transports et de la municipalité de Saint-Timothée, un chemin d'accès qui traverse l'actuel tracé de l'autoroute. Ce chemin d'accès permet à l'entreprise d'accéder par les lots 281 et 54 directement à la voie publique, soit la route 132. Couper la voie d'accès à la carrière met directement la survie de l'entreprise en danger.*  
(Mémoire de Carrière Dolomite (1996) inc., p. 2)

Devant l'importance des impacts anticipés dans ce secteur, l'entreprise et la municipalité proposent d'ailleurs une solution commune examinée ultérieurement au quatrième chapitre.

### **La qualité de vie et la sécurité des citoyens**

Les élévations éventuelles du niveau sonore en bordure de l'autoroute ont été à la base d'une préoccupation constante de la part des participants lors de l'audience publique.

Certains se sont d'abord interrogés sur les effets néfastes du bruit et sur les répercussions quant à leur bien-être et à leur qualité de vie :

*[...] la partie asphaltée [...] de l'autoroute passerait à peu près à soixante-cinq (65 mètres) de ma propriété. [...] un débit de plus de quinze mille (15 000) véhicules par jour. Il semble évident que le bruit affectera la qualité de vie de toute la famille, sommeil, activités extérieures. Quand on sait que le camionnage – on en a parlé tantôt, camionnage de la Métropolitaine qui serait dévié – se fait aussi la nuit, la nuisance causée par le bruit sera permanente.*  
(M. André Allard, séance du 8 septembre 1997, p.15)

*Vous avez pu apprécier la tranquillité et la beauté des lieux. Dix-neuf mille véhicules à cent mètres, même si ce n'est pas considéré comme une résistance au sens de l'étude, ça a tout un impact.*  
(Mémoire de M. Claude Loyer, p. 3)

*Je voudrais m'assurer que tout sera mis en œuvre pour atténuer au maximum le bruit dans cette zone résidentielle [à l'intersection du boulevard Saint-Jean-Baptiste et de l'autoroute 30] et ce, malgré la question monétaire.*  
(Mémoire de M<sup>me</sup> Diana Steffan)

Comme en font foi les témoignages suivants, d'autres nuisances inhérentes à la présence éventuelle de l'infrastructure ainsi qu'à la circulation routière ont été discutées lors de l'audience. Ce sont principalement la dégradation de la qualité du paysage à proximité de l'autoroute et la détérioration de la qualité de l'air :

*Quand on fait le choix d'une maison, le champ visuel, le paysage environnant en sont des éléments importants. Ces éléments font partie de la qualité de vie. Le passage de l'autoroute modifiera à jamais le paysage environnant.*

[...] *Le gros bon sens me permet de croire que la qualité de l'air de mon environnement va sûrement se détériorer.*  
(Mémoire de M. André Allard, p. 4 et 9)

[...] *le pétrole raffiné – sous forme d'essence ou de diesel – constitue une source mobile d'émissions de bioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) qui contribuent à l'effet de serre et aux changements climatiques ainsi que diverses autres émissions à des degrés variables [...].*  
(Mémoire de Transport 2000 Québec, p. 4)

D'autre part, la Ville de Châteauguay s'est dite préoccupée du peu d'information fournie en première partie d'audience à l'égard du transport des matières dangereuses dans son secteur. Puisque l'autoroute 30 devrait traverser une importante agglomération, soit les villes de Mercier et de Châteauguay, l'administration municipale de cette dernière demande « que le MTQ mène une enquête plus complète sur l'origine, la destination et le type de matières dangereuses qui traverseront notre [leur] territoire » (mémoire de la Ville de Châteauguay, p. 7).

### **L'aménagement du territoire et l'étalement urbain**

Au cours des séances publiques et dans leur mémoire, deux administrations municipales, qui demeurent néanmoins en accord avec le projet, sont venues exprimer leur position concernant certains éléments ponctuels du tracé dans un contexte d'aménagement du territoire.

Pour la Ville de Maple Grove, « le choix du tracé E [...] est sans contredit préjudiciable pour les résidants et le développement futur d'une municipalité » (mémoire, p. 10), en particulier en raison du fait que « la municipalité est d'ores et déjà limitée dans son développement » (mémoire, p. 9). À son avis :

[...] *la municipalité a une croissance très enviée de tous, mais déjà limitée pour le futur. Nous pouvons dire qu'il reste aujourd'hui 4 % du territoire de la Ville de Maple Grove pour son développement déjà très réduit à la base qui, d'année en année, diminue par la construction résidentielle.*  
(Mémoire, p. 7)

En considérant entre autres que l'autoroute constitue en soi une barrière physique, la municipalité s'oppose donc au choix du MTQ quant à cette portion du tracé et identifie clairement sa préférence pour le tracé F (mémoire, p. 10).

De son côté, la Ville de Châteauguay conteste le jugement du MTQ pour qui les besoins actuels ne justifient pas la construction à court terme d'un échangeur à la hauteur du boulevard Primeau et du chemin Haute-Rivière (échangeur n° 2). À son avis, plusieurs arguments axés sur le développement de ce secteur militent en faveur de l'aménagement d'un échangeur à cet endroit. La Ville souhaite par conséquent que le secteur sud-ouest soit directement relié à l'autoroute et demande au promoteur de « construire à ses frais l'échangeur Primeau-Haute-Rivière, parallèlement au prolongement de l'autoroute 30 » (mémoire, p. 7-11).

Quant à l'éventualité d'une extension de la banlieue métropolitaine à la suite de la construction du nouveau lien routier, peu de gens s'en sont préoccupés. On peut cependant noter que, parmi ceux pour lesquels la crainte apparaît fondée, certains, comme la Chambre de commerce de la région de Salaberry-de-Valleyfield, ont suggéré des moyens pour éviter que ce risque se concrétise (mémoire, p. 3). D'autres, comme le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, n'y croient tout simplement pas et réfutent catégoriquement les arguments présentés à cet effet :

*Ce serait très mal connaître notre situation, ne pas tenir compte de l'histoire du territoire et de ses habitudes développées au cours des deux derniers siècles et sauter à des conclusions rapidement sans analyse profonde du développement de la région.*

*En effet, le commerce de la Rive-Sud s'est toujours effectué d'est en ouest et vers le sud. Les entreprises que l'on retrouve dans la région ne sont donc pas des entreprises dépendantes de Montréal. Au contraire, leurs débouchés sont en grande partie situés à l'extérieur du Québec. De plus, l'objectif visé par l'implantation de l'autoroute 30 ne facilite en rien l'accès à l'île de Montréal et n'est aucunement pensé dans ce sens, du moins pour les intervenants réellement touchés par le projet, soit les gens du milieu.*  
(Mémoire, p. 14)

## **Le milieu biophysique**

Les préoccupations ayant trait au milieu biophysique ont majoritairement été présentées dans les demandes d'audience de même qu'à la première partie de l'audience publique. Essentiellement, celles-ci visaient les principaux cours d'eau que sont la rivière Châteauguay, la rivière Saint-Louis, le canal de Beauharnois et le fleuve Saint-Laurent, le Centre écologique Fernand-Seguin (CEFS) et le marais à proximité, ainsi que le bois Robert.

À la suite de l'information transmise au cours de la première partie d'audience, seulement trois participants ont jugé utile d'intégrer à leur mémoire des mises en garde en rapport avec certains de ces habitats.

Comme la colonne d'eau de la rivière Châteauguay est connue pour s'élever à des niveaux significatifs lors de la période printanière, on veut d'abord s'assurer « que la présence de la route ne compromettra pas la stabilité des berges de la rivière et n'augmentera pas le danger d'inondation des terres avoisinantes » (mémoire de MM. Alain et Étienne Laberge et de M<sup>me</sup> Danielle Laberge, p. 6).

Pour sa part, la Ville de Châteauguay réitère ses préoccupations et exprime clairement sa position face au passage de l'autoroute à proximité du secteur sud-ouest du CEFS :

*Nous pouvons difficilement accepter que l'implantation de l'autoroute 30 vienne perturber directement ou indirectement la composition floristique du CEFS et son équilibre si fragile, ou que la qualité de son environnement soit altérée par le bruit ou tout autre polluant.*  
(Mémoire, p. 5-6)

Quant au bois Robert, à Melocheville, il est demandé de maintenir son intégrité territoriale et de prendre les dispositions nécessaires pour assurer sa protection :

*Or, nous croyons qu'avec des changements mineurs, le boisé pourrait être préservé dans son entier et que des mesures d'atténuation peuvent être prises notamment en ce qui a trait au salage de la 236.*  
(Mémoire de Beauharnois une place dans l'avenir, p. 5)

## Les mesures d'atténuation demandées

Advenant qu'un certificat d'autorisation soit délivré au promoteur, plusieurs des citoyens ayant exprimé des réserves face à certains éléments du projet ont proposé des mesures concrètes qui, selon eux, pourraient l'améliorer et le rendre plus acceptable aux yeux de la population. Outre celles déjà présentées, mentionnons, entre autres :

Pour l'ambiance sonore :

- des aménagements paysagers et l'installation d'écrans sonores et visuels en bordure de diverses sections de l'autoroute, que ce soit à Châteauguay, à Léry, à Maple Grove, à Beauharnois, à Melocheville ou encore à Saint-Timothée ;
- l'expropriation de tous les résidants de la rue Dorais, à Châteauguay, ou la réduction maximale de l'impact sonore dans ce secteur par l'utilisation combinée d'écrans acoustiques et d'un revêtement de la chaussée composé d'asphalte antibruit (enrobé drainant). Le tout assorti d'un suivi du climat sonore pendant cinq ans et de la mise en application de mesures supplémentaires advenant le dépassement du niveau sonore de 55 dBA.

Pour les espaces récréotouristiques :

- la cession de l'emprise résiduelle du MTQ qui traverse actuellement le territoire du CEFS pour une somme minimale à la Ville de Châteauguay ;
- l'aménagement d'une route d'accès empruntant le chemin Saint-Zéphirin, le déplacement ou la reconstruction des installations du Club Beauchâteau inc. au sud de l'autoroute 30 ainsi que l'acquisition d'une quantité suffisante de terrains adjacents pour compenser l'espace devenu difficilement utilisable pour les activités du club ;
- la planification d'ouvrages connexes au pont-canal afin d'harmoniser la structure de traversée du canal de Soulanges avec le projet de mise en valeur de la MRC de Vaudreuil-Soulanges ;
- l'aménagement d'une halte routière à proximité de l'ancien aqueduc de la rivière Saint-Pierre et de l'écluse n° 7, vestiges de l'ancien canal de Beauharnois ;
- la construction d'un passage pour les cyclistes à même le tablier des ponts qui enjambreraient le canal de Beauharnois et le fleuve Saint-Laurent, ainsi que d'un viaduc au-dessus de l'autoroute pour maintenir le lien cyclable reliant Sainte-Martine à

Beauharnois, actuellement dans l'emprise de l'ancienne voie ferrée du Canadien National.

Pour l'accessibilité :

- l'addition de chemins de desserte, notamment le long du trajet projeté entre l'échangeur n° 7 et le boulevard Pie XII à Saint-Timothée ;
- la prise en charge par le MTQ du chemin du canal à Melocheville et à Saint-Timothée (de part et d'autre de l'échangeur n° 6).

Pour les autres aspects :

- l'élaboration d'une courbe en « S » à la hauteur du chemin de la Haute-Rivière, le déplacement du tracé, par la suite, vers la zone non agricole et le transfert de l'échangeur en losange (échangeur n° 2) à la rue Brisebois ;
- la révision des procédures que le ministère des Transports du Québec utilise dans le cadre des expropriations ;
- la consultation des citoyens par le MTQ dans la planification des écrans sonores et des aménagements paysagers afin d'humaniser davantage ses relations avec les gens touchés.

La plupart de ces demandes sont traitées plus loin dans le rapport.

## Chapitre 3

# La justification du projet

La commission examine dans ce chapitre les éléments de justification avancés par le promoteur, soit dans les documents constituant l'Étude d'impact, soit dans les informations transmises lors de l'audience publique. À la lumière des arguments soumis par les participants, la commission analyse les aspects socioéconomiques ainsi que la circulation et la sécurité routière, en plus d'inclure deux aspects financiers qui ont attiré son attention et qu'elle relie à la justification du projet.

### Les objectifs

La réalisation de ce tronçon routier s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme d'infrastructure autoroutière conçu au début des années 60 et connu sous l'appellation « autoroute de l'acier ». Il devrait éventuellement relier les municipalités de la rive sud du Saint-Laurent joignant des pôles urbains et industriels comme Salaberry-de-Valleyfield, Beauharnois, Longueuil, Varenne, Sorel et Bécancour.

Une étude de justification élaborée en 1991 visait un tronçon plus étendu que le présent projet, soit de Brossard (autoroute 10) à Vaudreuil-Dorion. Les objectifs énoncés visent les facteurs socioéconomiques et la circulation routière :

- appuyer le développement économique de la municipalité de Valleyfield et de l'agglomération Melocheville-Beauharnois en brisant l'isolement relatif de ces communautés ;
- améliorer la liaison entre les municipalités de la Rive-Sud de façon à consolider leurs activités économiques ;
- favoriser l'accessibilité aux services administratifs et aux infrastructures hospitalières, scolaires et commerciales dispersés sur la Rive-Sud ;
- faciliter l'accès direct au réseau autoroutier ;
- desservir les pôles générateurs de trafic ;
- améliorer l'adéquation entre la vocation des liens routiers et le type de trafic qui y circule ;
- améliorer la sécurité des usagers ;
- fournir une alternative à la traversée de l'île de Montréal pour le trafic de transit.

(Document déposé PR8, p. 4-5)

Lors de l'audience publique traitant du tronçon de l'autoroute 30 de Châteauguay à la jonction des autoroutes 20 et 540 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, le promoteur a repris essentiellement les mêmes objectifs, excepté celui de l'alternative à la traversée de l'île de Montréal pour le trafic de transit.

## Le profil démographique et socioéconomique

Selon le promoteur, l'ensemble de la Montérégie serait susceptible d'être touchée par la réalisation du projet puisque le prolongement de l'autoroute 30 compléterait le réseau autoroutier de cette région (document déposé PR8, p. 2-1). Sur le plan socioéconomique, ce projet permettrait à la fois à cette région de relier entre elles ses principales agglomérations et de lui apporter une ouverture vers les marchés commerciaux extérieurs.

Situées au sud-ouest de la Montérégie et au sud de l'île de Montréal, les MRC de Roussillon, de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges sont plus directement touchées parce qu'elles sont traversées par le présent projet à l'étude. Parmi ces trois MRC, seule celle de Beauharnois-Salaberry n'est pas directement desservie par le réseau autoroutier du Québec (document déposé PR8, p. 2-2). Pour atteindre ce réseau, la population de cette MRC doit emprunter soit la route 201 qui traverse le fleuve et permet d'accéder à l'autoroute 20 sur la rive nord, soit la route 132 qui longe la rive sud du fleuve.

Dans cette section, la commission dresse un profil socioéconomique et démographique de la région touchée par le projet et examine les liens possibles entre la réalisation du projet et son impact sur le développement économique de la région.

### Les caractéristiques de la population

Les données disponibles entre 1971 et 1986 font ressortir une différence dans l'évolution démographique des trois MRC à l'intérieur du territoire à l'étude. Les populations des MRC de Roussillon et de Vaudreuil-Soulanges ont augmenté respectivement de 41 % et 45,2 % alors que la MRC de Beauharnois-Salaberry n'enregistrait qu'une faible hausse de 2,3 % (document déposé PR8, p. 2-48). La croissance démographique élevée de deux MRC du territoire traduisait alors la force d'attraction de la banlieue immédiate de Montréal (document déposé PR8, p. 2-8).

Cette même tendance demeure selon les plus récentes données de population provenant du recensement de 1996, alors que le nombre d'habitants a augmenté de 32,9 % depuis 1986 dans la MRC de Roussillon et de 21,1 % dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. La MRC de Beauharnois-Salaberry n'a toutefois connu qu'une faible hausse de 3,4 % pour cette même période (tableau 3.1). Dans cette MRC, les municipalités de Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield et Saint-Étienne-de-Beauharnois ont même enregistré une diminution de la population entre 1986 et 1996 (document déposé DA35, p. 5).

Tableau 3.1

#### La population par MRC, 1986-1996

MRC	1986	1996	Croissance
	Nombre d'habitants	Nombre d'habitants	%
Beauharnois-Salaberry	57 769	59 785	3,4
Roussillon	99 413	132 167	33,0
Vaudreuil-Soulanges	69 766	84 503	21,1
<b>Total :</b>	<b>226 948</b>	<b>276 455</b>	

Source : adapté du document déposé DA35, p. 5.

En ce qui concerne la structure d'âge de la population concernée, les données de 1981 et 1986 révélaient que la population des MRC de Roussillon et de Vaudreuil-Soulanges apparaissait plus jeune que la population du Québec dans son ensemble. Ceci s'explique par le fait que ces deux MRC ont largement bénéficié du déplacement d'une population jeune en provenance de l'île de Montréal au profit de la banlieue au cours des dernières années (document déposé PR8, p. 2-12).

La MRC de Beauharnois-Salaberry présentait alors une situation tout à fait différente. Ainsi, la proportion de jeunes résidant dans cette MRC était inférieure à la moyenne québécoise, alors que l'importance relative des personnes âgées y était plus élevée (document déposé PR8, p. 2-12). Cette situation persistait en 1991 alors que les gens de 65 ans et plus représentaient 12,7 % de la population de la MRC comparativement à 6,8 % pour la MRC de Roussillon et 8,8 % pour celle de Vaudreuil-Soulanges (tableau 3.2). De façon générale, la MRC de Beauharnois-Salaberry se distinguait alors de façon marquée avec la plus faible proportion de jeunes de 0 à 14 ans et le pourcentage le plus élevé de personnes de plus de 65 ans parmi les MRC entourant l'île de Montréal et Laval (document déposé DB1). Selon les données les plus récentes provenant du recensement de 1996, les MRC de Roussillon et de Vaudreuil-Soulanges auraient respectivement connu une augmentation de 10 % et 11,6 % de leur population de jeunes de 0 à 14 ans tandis que la MRC de Beauharnois-Salaberry aurait plutôt subi une baisse de 4,1 % de cette même population. Toujours selon les données de 1996, la population de personnes âgées a connu une augmentation dans chacune de ces MRC (document déposé DB21).

Pour poursuivre l'examen du profil socioéconomique et démographique de la région, la commission utilise seulement les données du recensement de 1991 rendues disponibles par la MRC de Beauharnois-Salaberry (document déposé DB1), ainsi que celles de 1986 présentées par le promoteur dans l'Étude d'impact (document déposé PR8, section 2) et qu'il juge encore valables (document déposé DA35, p. 4). Les données du recensement de 1996 pour les autres caractéristiques qui suivent ne sont pas encore compilées par Statistique Canada.

**Tableau 3.2**

**Les caractéristiques de la population en 1991**

MRC	Classe d'âge %		Niveau de scolarité %		Revenu moyen des ménages \$
	0-14	65 et +	Pas atteint 9 <sup>e</sup> année	Grade universitaire	
Roussillon	23,4	6,8	15,2	7,6	51 715
Beauharnois-Salaberry	19,8	12,7	24,2	4,6	38 067
Vaudreuil-Soulanges	22,9	8,8	15,4	9,4	51 867

Source : adapté du document déposé DB1.

Les données disponibles de 1981 et 1986 concernant le niveau de scolarité de la population de 15 ans et plus démontrent que, du côté de la MRC de Beauharnois-Salaberry, la proportion de diplômés universitaires était deux fois moins élevée que pour l'ensemble du Québec (document déposé PR8, p. 2-12). La proportion de la population n'ayant pas terminé un cours secondaire s'élevait à 50,6 %, ce qui était nettement au-

dessus du taux observé pour l'ensemble du Québec (43,7 %) et de celui des autres MRC du territoire étudié (document déposé PR8, p. 2-49). En 1991, la population de la MRC de Beauharnois-Salaberry était encore considérée comme la moins scolarisée des trois MRC avec des écarts considérables pour la population n'ayant pas atteint une 9<sup>e</sup> année et pour celle possédant un grade universitaire (document déposé DB1).

En 1986, le revenu moyen par ménage était de trente mille neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dollars (30 999 \$) pour l'ensemble du Québec. Dans le territoire à l'étude, seule la MRC de Beauharnois-Salaberry était inférieure à cette moyenne avec un revenu de vingt-neuf mille quarante dollars (29 040 \$), tandis que les moyennes observées dans les autres MRC étaient nettement supérieures (document déposé PR8, p. 2-49). En 1991, alors que le revenu moyen des ménages du Québec atteignait quarante mille huit cent vingt-six dollars (40 826 \$), celui de la MRC de Beauharnois-Salaberry était de trente-huit mille soixante-sept dollars (38 067 \$), affichant un écart considérable avec le revenu moyen des ménages des MRC sur les rives sud et nord de l'île de Montréal qui dépassait pour la plupart les cinquante mille dollars (50 000 \$) (document déposé DB1). L'évolution du nombre de ménages dans les MRC varie dans le même sens que les données démographiques examinées précédemment.

**La commission constate ainsi que les conditions sociodémographiques de la MRC de Beauharnois-Salaberry se distinguent de celles des deux autres MRC de la zone d'étude. D'une part, elle est la seule à connaître un aussi faible taux d'accroissement de sa population depuis 1986. D'autre part, sa proportion de jeunes y est moins élevée, sa population est moins scolarisée et le revenu familial y est inférieur. La commission constate aussi que ces disparités sont présentes depuis plusieurs années et que rien ne laisse présager un changement dans l'évolution de sa structure démographique.**

En 1981, le taux d'autonomie au regard de l'emploi dans cette MRC était très élevé, puisque 79 % des personnes y travaillant résidaient également dans cette même MRC (document déposé PR8, p. 2-50). Ce taux contrastait avec ceux observés pour les autres MRC du territoire, tels 34,7 % dans Roussillon et 40,3 % dans Vaudreuil-Soulanges, qui sont plutôt considérées comme regroupant des villes-dortoirs (document déposé PR8, p. 2-50).

Selon le promoteur, le taux d'autonomie élevé de la MRC de Beauharnois-Salaberry pourrait s'expliquer en partie par l'éloignement relatif de cette MRC par rapport aux accès à l'île de Montréal. Cet isolement serait également dû à l'enclavement de cette région par le fleuve Saint-Laurent et le canal de Beauharnois, mais aussi au fait que cette MRC n'est pas directement reliée au réseau routier du sud du Québec (document déposé PR8, p. 4-2).

De fait, cette MRC n'est pas directement reliée au réseau autoroutier. Pour sa population, et plus particulièrement pour celle résidant à Beauharnois et Salaberry-de-Valleyfield, les déplacements interrégionaux doivent nécessairement emprunter des voies traversant des zones urbaines où la circulation locale et celle de transit se côtoient (document déposé PR8, p. 2-2). Ce manque d'accès au réseau routier a été souligné par plusieurs participants lors de l'audience publique. Cette lacune crée un sentiment d'isolement parmi la population de cette région et, pour certains, la construction de ce tronçon d'autoroute apparaît la seule façon de la désenclaver (mémoire du Conseil régional du Suroît, p. 10).

**La commission note le taux d'autonomie élevé de la MRC de Beauharnois-Salaberry au regard de l'emploi, mais ne peut le lier directement à la situation d'isolement géographique de ce secteur. Son isolement du réseau routier pourrait cependant constituer l'une des causes des disparités démographiques qui y sont observées.**

**La commission n'est pas en mesure également d'associer le prolongement de l'autoroute 30 à l'évolution démographique de cette région.**

### **Les activités économiques**

Les participants ont à maintes reprises soulevé leur intérêt à doter la région du tronçon autoroutier. Majoritairement, ce sont les activités économiques liées à l'agriculture et à l'industrie manufacturière et touristique qui ont été mentionnées.

De façon plus générale, les problèmes économiques de la région ont déjà été identifiés par l'Office de planification et de développement du Québec dans son *Plan d'action en matière de développement régional* publié en 1988. Ce document présentait une classification des MRC du Québec sur la base d'un indice global exprimant le niveau de développement (document déposé PR8, p. 2-47). L'indice obtenu par la MRC de Beauharnois-Salaberry indiquait que son niveau de développement est moins élevé que les deux autres MRC et qu'elle n'évolue pas au même rythme malgré sa position géographique contiguë. Elle connaît une évolution plutôt lente de sa structure économique et enregistre la performance économique la plus faible du territoire à l'étude. Par ailleurs, il apparaît que les MRC de Roussillon et de Vaudreuil-Soulanges connaissent depuis les années 80 une meilleure croissance (document déposé PR8, p. 2-48) et que la MRC de Vaudreuil-Soulanges est devenue depuis ce temps le choix de plusieurs investisseurs (document déposé PR8, p. 2-52).

### **L'agriculture**

En 1994, la valeur de la production agricole de la Montérégie s'élevait à un milliard cent neuf millions de dollars, ce qui représente 30 % de la valeur totale de la production québécoise (M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 39), plaçant ainsi la Montérégie au premier rang parmi les régions agricoles du Québec. Pour la période 1981-1991, les trois MRC du territoire affichaient un dynamisme qui se comparait avantageusement à celui du Québec ou à celui de la Montérégie. On y dénombrait en 1991 plus de 1 300 entreprises agricoles, ce qui donnait lieu à des revenus de cent cinquante-sept millions (157 M\$) alors que ces entreprises totalisaient un capital total de plus de six cents millions (600 M\$) (M. Michel Séguin, séance du 9 septembre 1997, p. 9).

Les grandes cultures occupent une place importante au sein de l'Ouest-de-la-Montérégie. En plus des trois MRC, cette région regroupe aussi les MRC du Haut-Richelieu, Les Jardins de Napierville et le Haut-Saint-Laurent. Selon une estimation récente du Bureau de renseignement agricole, plus de 1,4 million de tonnes de céréales et de fourrages sont produites annuellement dans cette région (M. Michel Séguin, séance du 9 septembre 1997, p. 9). De cette quantité, environ 60 % est acheminée à l'extérieur de l'Ouest-de-la-Montérégie (document déposé DA11, p. 4).

Plus spécifiquement, la culture céréalière occupe une place importante dans les MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Beauharnois-Salaberry. Il est à souligner que près de 75 % du territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry est composé de terres agricoles comparativement à 57 % dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges (document déposé PR8, p. 2-28). Selon les données de la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-de-Valleyfield, environ 70 % de cette production est distribuée vers les régions de la Beauce et vers les provinces maritimes. Toujours selon le promoteur, le secteur agricole de la région du Sud-Ouest devrait pouvoir compter sur un réseau efficace de liens tant locaux qu'interrégionaux, compte tenu de ses caractéristiques. Il croit que cette condition est nécessaire pour minimiser les coûts de transport (document déposé DA11, p. 5).

C'est aussi l'avis de la Société montréalienne de développement qui est d'avis que :

*Le prolongement de la 30 viendrait également supporter le développement du secteur agricole dans la mesure où les coûts d'exploitation liés au transport seraient, entre autres, revus à la baisse.*  
(Mémoire, p. 10)

Selon une étude de la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-de-Valleyfield produite en 1996, l'absence d'un lien autoroutier aurait annulé jusqu'à un certain point les avantages concurrentiels qui découlent du climat et des sols en présence (M. Michel Séguin, séance du 9 septembre 1997, p. 10). Elle reconnaît que les producteurs agricoles de la région assument des coûts supérieurs aux autres exploitants agricoles desservis par un lien routier parce que les coûts de transport et des matières y sont élevés (M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 57).

La municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka croit pour sa part que :

*L'autoroute consolidera les activités agricoles en procurant une meilleure accessibilité aux marchés de transformation et de distribution tout en contribuant à réduire les coûts de transport.*  
(Mémoire, p. 3)

**La commission constate que l'agriculture affiche un poids économique important dans le secteur à l'étude et qu'une grande partie de la production céréalière, particulièrement dans les MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Beauharnois-Salaberry, est exportée à l'extérieur de la région.**

**La commission est consciente que la construction d'un lien autoroutier dans la région pourrait contribuer à diminuer les coûts liés au transport et améliorer la compétitivité des producteurs agricoles.**

#### **Le secteur touristique**

Le secteur tertiaire représente 71 % de l'emploi dans la Montérégie et occupe 438 700 personnes. Au cours de 1991 à 1996, ce secteur s'est principalement orienté vers les services et l'administration publique.

Lors de l'audience publique, la prépondérance dans ce secteur fut accordée au tourisme. Ainsi, l'Office du tourisme du Suroît croit que le fait pour cette région d'être située à environ une quarantaine de kilomètres de Montréal, entre les frontières de l'Ontario et des États-Unis, lui confère un atout géographique indéniable. Selon lui, cette situation permet de rendre attrayants ses produits et services ainsi que les attraits touristiques comme ses nombreux plans d'eau, ses parcs naturels et ses lieux historiques qui sont les endroits préférés de 40 % des voyageurs québécois (mémoire de l'Office du tourisme du Suroît, p. 2). Sa clientèle comprend 92,5 % de visiteurs qui proviennent de la région de Montréal et 6 % de l'extérieur du Québec, 52 % d'entre eux sont de passage et resteront moins de 24 heures dans la région. Parmi ces visiteurs, 76 % font partie de la catégorie excursionniste et 15 %, de celle du tourisme d'affaires.

L'Office du tourisme du Suroît prétend que la concrétisation de l'autoroute 30 favoriserait l'émergence d'une nouvelle clientèle qui serait favorisée par le rapprochement des attraits touristiques et un temps limité de parcours. Selon lui, « cette amélioration attirerait le tourisme d'affaires et ferait en sorte que l'excursionniste d'un jour serait intéressé à revenir dans la région » (mémoire, p. 3).

Quelques municipalités de la région confirment l'apport bénéfique de l'autoroute au secteur touristique de la région. Cet apport se manifesterait pour quelques-uns par la consolidation d'activités déjà présentes sur leur territoire (mémoire de la municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka, p. 3), mais la plupart envisagent plutôt le développement de l'industrie touristique (mémoire de la municipalité de Sainte-Martine, p. 5).

**La commission note l'intérêt manifesté par le secteur touristique quant à la réalisation du projet autoroutier, particulièrement en ce qui a trait à une plus grande accessibilité à la région.**

### **L'industrie manufacturière**

La Montérégie est une région qui se caractérise principalement par la grande entreprise puisque environ 22 % des entreprises ont plus de 200 employés. En 1997, selon une compilation effectuée par le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie, la Montérégie comptait 2 232 établissements manufacturiers et ce secteur fournissait 159 100 emplois pour le premier trimestre de 1997.

Depuis le début des années 90, on observe une augmentation marquée des exportations vers les États-Unis des produits manufacturés en Montérégie. Ces exportations ont presque triplé de 1988 à 1993 et atteignent aujourd'hui près de quinze milliards de dollars, contribuant ainsi pour plus de 20 % de la valeur des expéditions manufacturières du Québec (M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 39).

Par ailleurs, on note une certaine stabilité des livraisons vers le second marché d'exportation, l'Ontario, même si le représentant du MTQ a précisé qu'il y aurait une tendance à la hausse pour l'année 1997, et une décroissance vers les marchés intérieurs du Québec. Selon le MTQ, c'est une région industrielle très forte qui a besoin d'avoir un lien rapide avec ses marchés que sont les États-Unis et l'Ontario (M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 27, 40, 41 et 77).

Plus spécifiquement sur le territoire à l'étude, l'emploi manufacturier a augmenté au cours de la période 1980-1988 pour les MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Roussillon alors que la MRC de Beauharnois-Salaberry a connu une baisse de 3,3 % au cours de cette période (document déposé PR8, p. 2-32).

La MRC de Vaudreuil-Soulanges a une économie industrielle en pleine mutation. La plus durement touchée par la récession de 1982, c'est celle qui, sur le territoire, affiche néanmoins le taux de croissance le plus élevé. Depuis 1985, on estime que l'emploi a augmenté de près de 69 % et tous les secteurs industriels de la MRC ont participé à cette croissance (document déposé PR8, p. 2-37). Cette MRC comporte un avantage géographique marqué comme site d'implantation industrielle. En effet, elle se trouve dans le triangle formé par les villes de Toronto, Montréal et Ottawa. Tout en étant relativement rapprochée de la frontière américaine, Vaudreuil-Soulanges est située au cœur du corridor de la circulation « est-ouest » qui relie entre eux les marchés des Maritimes, du Québec et de l'Ontario et qui se prolonge aux États-Unis vers Détroit et Chicago (document déposé PR8, p. 2-38).

L'emploi manufacturier dans la MRC de Roussillon a augmenté de 6 % entre 1980 et 1988. Ses entreprises manufacturières sont plutôt concentrées du côté est du territoire. Elles orientent en majorité leurs échanges commerciaux utilisant les liaisons routières avec les États-Unis via l'autoroute 15, avec l'Estrie via l'autoroute 10, avec Québec via l'autoroute 20 et avec Sorel via le tronçon existant de l'autoroute 30 (document déposé PR8, p. 2-36).

Pour sa part, l'emploi manufacturier dans la MRC de Beauharnois-Salaberry a augmenté de 16,3 % entre 1985 et 1988, mais ce fut insuffisant pour combler la perte d'emplois que la MRC avait connue au cours de la période de 1980-1985 (document déposé PR8, p. 2-32). En 1986, le taux de chômage observé dans cette MRC se rapprochait de la moyenne québécoise (document déposé PR8, p. 2-20). Par ailleurs, en 1991, elle possédait un taux de chômage (13,7 %) supérieur à celui de la Montérégie (10,3 %) et à celui du Québec (12,1 %). Les municipalités les plus touchées étaient Beauharnois, Melocheville et Salaberry-de-Valleyfield avec des taux respectifs de 18 %, 16,9 % et 15,3 % (document déposé DB1).

La structure industrielle y est relativement fragile à cause, notamment, de l'importance des industries de nature cyclique (aluminium, zinc) ou qui appartiennent à des secteurs traditionnels tels que le textile, moins concurrentiels vis-à-vis des pays étrangers. L'économie locale et la plupart des emplois qu'on y retrouve ont été historiquement dépendants de la performance de quelques entreprises (document déposé PR8, p. 2-35). De 1984 à 1989, on notait une perte de 740 emplois (document déposé PR8, p. 2-34).

**La commission constate que la structure industrielle dans la MRC de Beauharnois-Salaberry est vieillissante, peu diversifiée et sujette à la conjoncture internationale alors que les MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Roussillon sont en plein essor économique.**

**À la suite de l'examen des indicateurs socioéconomiques de la région, la commission observe que le territoire du secteur d'étude comporte des disparités importantes tant au point de vue des caractéristiques de la population que de la structure économique.**

**Il apparaît que le développement économique récent ne se soit pas manifesté uniformément dans l'ensemble du territoire et que la MRC de Beauharnois-Salaberry n'ait pas évolué au même rythme que les deux autres MRC concernées. C'est la seule à n'avoir aucun accès direct au réseau autoroutier.**

### **Le développement économique potentiel**

Ce projet préoccupe les acteurs socioéconomiques de la Rive-Sud depuis plusieurs années. En fait, les premières revendications remontent au début des années 60. Un de leurs principaux arguments, qui constitue également un objectif poursuivi par le MTQ, concerne le développement régional car, selon eux, le transport représente un élément structurant en matière de développement et de croissance économique (document déposé PR8, p. 2-61).

Lors de l'audience publique, plusieurs acteurs du milieu économique ont tenu les mêmes propos. Ainsi, le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 soulignait que :

*Depuis la création de la Société montréalaise de développement (SMD), ce projet a d'ailleurs fait l'objet d'une priorisation aux différents sommets économiques et dans sa grille de priorité.*  
(Mémoire, p. 10)

La Société montréalaise de développement et le gouvernement du Québec ont signé en 1995 une entente-cadre de développement économique et de l'emploi dont une des priorités est de doter la région d'un axe est-ouest complet (document déposé DA27, p. 17). La Société a fait valoir que :

*L'implantation de nouvelles industries, performantes et à haute valeur ajoutée, implique de doter la région d'éléments attractifs clés. À ce chapitre, la qualité des axes routiers est importante au même titre que les programmes de subventions offerts, que le niveau de taxation, la qualité de vie du milieu, la présence d'une main-d'œuvre qualifiée capable de mobilité, etc.*  
(Mémoire, p. 6)

De façon plus précise, la Chambre de commerce de la région de Salaberry-de-Valleyfield a mentionné que :

*L'autoroute 30 est essentielle pour que le port en eau profonde de Salaberry-de-Valleyfield puisse être utilisé à pleine capacité. Ce port est situé au bout d'un tronçon de cette autoroute dont une travée est déjà construite [...] on pourrait penser à permettre à une ressource aussi précieuse d'avoir accès à une autoroute qui conduit aux marchés. D'autant plus que ce port bénéficie de la voie ferrée et de l'espace requis pour les installations nécessaires à une gare de triage pour le transport intermodal.*  
(Mémoire, p. 1-2)

Selon le maire de Salaberry-de-Valleyfield, environ 1 million de tonnes de matériaux y sont manipulées annuellement. Il s'agirait de minéraux, de sels, de vrac solide et liquide, des huiles et des solvants principalement utilisés par la grande industrie. Il y aurait également

du bois de construction et diverses pièces mécaniques qui y transiteraient. Il ajoute qu'entre autres, les activités ferroviaires se sont accentuées au cours des dernières années, ce qui a fait naître un nouveau rôle pour la municipalité :

*Si je vous parle de ces éléments de transport là, c'est que c'est évident qu'au cours des dernières années, [...] Salaberry-de-Valleyfield est devenue un peu une plaque tournante du transport à tous les niveaux. Alors, il est évident que les activités non seulement ferroviaires, mais les activités sur les voies routières se sont accrues.*

(M. Denis Lapointe, séance du 10 octobre 1997, p. 44)

Plusieurs participants ont relié l'implantation des nouvelles industries non seulement à la présence du réseau autoroutier, mais également à la localisation géographique, au dynamisme régional et à d'autres facteurs :

*Au niveau des nouvelles implantations industrielles, contrairement aux années 50 et 60 où les critères d'implantation se voulaient principalement basés sur la proximité des matières premières et des ressources énergétiques, la situation à la fin du 20<sup>e</sup> siècle a dramatiquement changé depuis l'arrivée de cette économie de « just-in-time ». Les critères d'implantation sont désormais principalement basés sur la localisation géographique et la présence d'infrastructures de transport présentes.*

(Mémoire de la Société de développement économique de Beauharnois-Salaberry, p. 9)

La relation entre le développement économique d'une région et l'implantation d'infrastructures routières a été examinée à travers la documentation scientifique par le MTQ et par des participants. Le MTQ a relevé une étude américaine de Straszheim dans laquelle l'interrelation entre le transport et le développement régional est loin d'être évidente (document déposé PR8, p. 2-53). Les résultats d'une autre étude réalisée par Dodgson en Angleterre mènent à des conclusions qui vont dans le même sens, à savoir que l'efficacité des politiques de transport comme moyen pour stimuler la croissance régionale risque d'être quelque peu limitée et incertaine par rapport à d'autres mesures plus directes de politique de développement régional (document déposé PR8, p. 2-54).

Une étude dirigée au Nouveau-Brunswick par Wilson a déterminé une relation, quoique faible, entre l'investissement routier et le développement régional dans le cas des régions de Frédéricton et de Saint-Jean. Le délai entre la réalisation de l'investissement routier et l'apparition des effets est évalué entre quatre et cinq ans (document déposé PR8, p. 2-55 et 2-56).

Selon Les Ami-e-s de la terre de Montréal, les nombreuses recherches qui ont été poursuivies à ce jour dans divers pays, incluant celles citées par le promoteur dans son étude d'impact, n'ont jamais réussi à mettre clairement en évidence une relation forte entre la présence d'une infrastructure et l'existence d'un différentiel de croissance. Selon eux :

*Le développement économique régional qui repose pour une part importante sur la venue de nouvelles entreprises dépend d'une combinaison de facteurs. Parmi les facteurs qui interviennent dans le choix de localisation des entreprises, surtout les entreprises qui produisent des biens à haute valeur*

*ajoutée, il y a la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée, la proximité d'institutions d'enseignement et la proximité de la clientèle qui, par ordre d'importance, interviennent avant celui de l'accessibilité aux infrastructures de transport. Les coûts de localisation (coût des terrains, taxes), la proximité des fournisseurs et la qualité de l'environnement socio-culturel constituent d'autres facteurs de localisation des entreprises (Bathelt et Hecht, 1990, p. 228). De plus, le facteur transport intervient davantage en fonction de la présence simultanée de plusieurs modes de transport que des avantages apportés par un seul. Une seule infrastructure n'est pas en mesure de satisfaire les besoins des entreprises (Plassard, 1990, p. 87).*

(Mémoire, p. 5)

Par ailleurs, les résultats d'une enquête effectuée par le MTQ auprès des entreprises manufacturières montrent que les principaux avantages anticipés par les entreprises concernent l'amélioration du service de transport au regard de la diminution des temps de parcours (59 % des entreprises) et des coûts de transport (29 %). Pour la majorité d'entre elles (71 %), la présence d'une bonne infrastructure routière est mentionnée parmi les facteurs de localisation de première importance. Elle n'apparaît cependant jamais comme unique facteur puisque les entreprises considèrent aussi en même temps soit l'accès au bassin de main-d'œuvre, soit la proximité des marchés, soit encore la présence des matières premières (document déposé PR8, p. 2-59 et 2-60).

Le représentant du Conseil régional du Suroît-CSN ajoutait que, parmi les autres facteurs, un développement économique basé sur de grosses entreprises multinationales avait eu pour effet de ralentir sérieusement l'entrepreneuriat local ou régional (M. Pierre Lagrenade, séance du 10 octobre 1997, p. 34).

De l'avis du promoteur, il s'avère très difficile d'évaluer l'incidence du projet sur le développement économique de la région immédiate. Il ajoute que le développement potentiel anticipé requiert aussi l'existence d'autres conditions telles qu'un entrepreneuriat local dynamique, des espaces industriels adéquats et suffisants, des facilités d'approvisionnement en matières premières et en énergie, etc. (document déposé PR8, p. 2-53).

Il croit cependant que c'est l'économie de la MRC de Beauharnois-Salaberry qui pourrait le plus bénéficier de la réalisation du tronçon de l'autoroute 30, mais ne peut garantir le développement de cette sous-région. Selon lui, une autoroute ou une infrastructure de quelque nature que ce soit constitue un outil économique puissant. Cependant :

*Transport Québec ne dira jamais que le développement économique d'un territoire ne passe que par la réalisation d'infrastructures routières.*

(M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 55)

Il ajoute que le développement économique n'est pas uniquement une question d'infrastructures. Ce sont les agents économiques qui, par leur dynamisme, par leur rayonnement, vont faire en sorte qu'une région va se développer (M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 55). Plusieurs participants ont confirmé ces dires.

**La commission constate que les études n'établissent pas de relation directe entre l'investissement dans les infrastructures routières et le développement économique régional, ce qui explique probablement la position prudente du MTQ sur ce point.**

**La commission ne s'estime pas en mesure d'évaluer adéquatement cet apport du projet comme élément justificatif. D'autres facteurs identifiés par les participants, dont le dynamisme, contribueraient aussi à ce développement régional. Le projet serait néanmoins de nature à améliorer les échanges régionaux et interrégionaux.**

## **La fluidité de la circulation et la sécurité des routes 132 et 201**

Cette section trace le portrait de la circulation sur les routes nationales entre Châteauguay et Salaberry-de-Valleyfield, soit la route 132 qui est un lien routier est-ouest et la route 201 qui relie les MRC de Vaudreuil-Soulanges et de Beauharnois-Salaberry. Sont discutés les éléments inhérents à la fluidité et à la sécurité.

### **La fluidité de la circulation**

La fluidité de la circulation dépend de plusieurs facteurs, soit de l'environnement du réseau routier, des caractéristiques proprement dites de la route, de la nature des déplacements et de la densité de la circulation. Elle est qualifiée à l'aide des niveaux de service qui découlent de la vitesse des véhicules, de la fluidité de la circulation et de la liberté de manœuvres dans les changements de voies ou les dépassements. Le niveau de service s'évalue sur une échelle de A à F, A représentant la libre circulation et F, la congestion. Le MTQ considère qu'à un niveau de service D, la fluidité du trafic routier est à la limite acceptable. À ce niveau, un faible dérangement de la circulation peut se traduire par une baisse de la vitesse et un incident peut provoquer des files d'attente. Quant au niveau de service E, un dérangement de la circulation entraîne des arrêts complets du trafic (M. Son Thu Le, séance du 11 septembre 1997, p. 7 et 53).

L'étude d'opportunité réalisée par le MTQ en 1991, basée sur les données de 1987, présentait l'écoulement de la circulation régionale comme suit : les niveaux de service sur les différents tronçons des routes 132 et 201 sont bons à acceptables (niveau de service B ou C) ; les principaux problèmes se situent sur le pont M<sup>re</sup> Langlois ou sur le tronçon de la route 132 entre Beauharnois et le pont Mercier (niveaux de service D et E) (document déposé PR8, p. 3-91).

Cette étude mentionnait également que l'état structural des routes était très acceptable, tant du point de vue de la profilométrie et de la déflexion que de la détérioration, de la fissuration, du rapiéçage et du drainage. Cependant, des mauvaises conditions de l'état structural de la chaussée étaient observées dans la municipalité de Beauharnois. Elle notait aussi que la vitesse affichée et la géométrie de la route (plan, profil et largeur) variaient constamment selon le territoire traversé (document déposé PR8, p. 3-90 et 3-91).

Au cours de l'audience publique, le promoteur a actualisé les données avec des éléments de 1993. Il affirmait que les niveaux de service variaient grandement selon les tronçons. En

outre, le niveau de service E a été identifié entre Châteauguay et Beauharnois, de même que le niveau de service F a été constaté à l'est du pont M<sup>re</sup> Langlois (figure 3.1).

Le tableau 3.3 montre que 56 % des 33 km de la route 132 est de niveau de service E, soit une circulation instable, et que 34 % des 8 km de la route 201 sont congestionnés (niveau de service F). La figure 3.1 illustre les niveaux de service des segments respectifs.

**Tableau 3.3**

### Les pourcentages respectifs des niveaux de service en 1993

Niveaux de service	Route 132		Route 201	
	km	%	km	%
Niveau de service A (libre circulation)	–	–	–	–
Niveau de service B (circulation stable)	9,7	29	2,3	28
Niveau de service C (stabilité restreinte)	1,6	5	2,0	24
Niveau de service D (circulation instable)	3,2	10	1,1	14
Niveau de service E (à capacité)	18,5	56	–	–
Niveau de service F (congestion)	–	–	2,8	34 %
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>100</b>	<b>8,2</b>	<b>100</b>

Sources : adapté des documents déposés DA24.3 et DA24.4.

Lors de la séance thématique sur la justification du projet autoroutier, le promoteur précisait les facteurs susceptibles d'entraver la fluidité du trafic et mettait en relief les lacunes des routes à l'étude. Le tableau 3.4 présente de façon plus exhaustive la configuration des routes en question à travers leurs caractéristiques et leur environnement.

**Tableau 3.4**

### La configuration actuelle des routes 132 et 201

- ♦ La 132 est à 2 et 4 voies.
- ♦ La 201 est à 4 voies séparées, sauf au pont M<sup>re</sup> Langlois (2 voies).
- ♦ Le goulot d'étranglement se situe au pont M<sup>re</sup> Langlois (2 voies).
- ♦ La vitesse affichée est de 50, 70 et 90 km/h sur respectivement 24 %, 51 % et 25 % du parcours.
- ♦ La présence de 13 feux de circulation (6 feux sur la 132 et 7 feux sur la 201) et de 2 passages à niveau.
- ♦ Un tunnel à 2 voies (Melocheville) avec bientôt des feux de circulation pour l'attente des camions de matières dangereuses.
- ♦ La 132 entre Châteauguay et Saint-Timothée possède de 32 à 61 accès/km en zone urbaine et de 20 à 31 accès/km en zone rurale.
- ♦ La 201 entre la 132 et le pont M<sup>re</sup> Langlois a 44 accès/km en zone urbaine et 20 accès/km en zone rurale.
- ♦ Il y a de nombreux accès résidentiels, commerciaux et industriels directement sur la route.

Source : adapté du document déposé DA24.

Le tableau 3.5 montre une augmentation constante du volume de la circulation routière au cours des années. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) sert entre autres à évaluer le niveau de service. Pour les deux segments les plus critiques, on observe, sur une période de 21 ans, une augmentation annuelle de 3 %. Pour 1993, la route 132 supporte un volume journalier moyen annuel de 10 900 à 15 000 véhicules, avec un pourcentage de camions variant de 8 % à 12 %. Quant à la route 201, elle supporte en moyenne 20 400 véhicules par jour avec 9 % de trafic lourd. Il est à remarquer que les valeurs pour les segments de la route 132 entre Châteauguay et Léry et le tronçon de la route 201 sont assez près de leur capacité offerte, c'est-à-dire une circulation instable aux heures de pointe susceptible de provoquer une congestion au moindre incident.

Pour le ministère des Transports du Québec, les tronçons des routes 132 et 201 de la zone à l'étude ne remplissent plus adéquatement leur fonction première qui est d'assurer le transport efficace des personnes et des marchandises.

**Tableau 3.5**

**Évolution des débits de circulation, 1972 à 1993**

Tronçons	Débit journalier moyen annuel (DJMA)				Capacité <sup>1</sup> offerte
	1972	1982	1986	1993	
Route 132 (Châteauguay – Léry)	8 000	11 200	11 400	15 000	20 000
Route 132 (Léry – Beauharnois)	8 000	11 200	11 400	13 100	20 000
Route 132 (Beauharnois – Melocheville)	6 800	8 200	8 500	10 900	20 000
Route 132 (Saint-Timothée – route 201)	4 700	5 900	6 900	12 600	20 000
Route 201 (de la 132 à l'autoroute 20)	11 000	15 700	19 200	20 400	20 000

1. Capacité offerte : atteinte de la congestion.

Sources : adapté des documents déposés PR8, p. 3.40, DA24 et séance du 11 septembre 1997, p. 25.

La plupart des organismes de la région, tels les sociétés de camionnage, les municipalités et les organismes de développement économique, ont signalé les lacunes de l'infrastructure routière nationale actuelle. Une grande majorité affirme que la route nationale ne répond plus aux besoins actuels en ce qui a trait au déplacement. Certains mentionnent que les routes 132 et 201 sont désuètes à cause du nombre élevé de camions circulant dans les milieux urbains, à proximité des écoles ou des résidences de personnes âgées. De plus, la succession de nombreux feux de circulation et de panneaux d'arrêt ainsi que la variation fréquente des limites de vitesse freinent la libre circulation (mémoires de la municipalité de Melocheville, p. 5, et de l'Office du tourisme du Suroît, p. 1).

Figure 3.1

Les niveaux de service des routes 132 et 201 en 1993



Source : adaptée du document déposé DA24.2.



D'autres mettent en évidence la vétusté du tunnel de Melocheville et les nouvelles exigences de sécurité en regard de la traversée du tunnel qui, selon eux, seraient très contraignantes pour les utilisateurs :

*On s'apprête d'ailleurs très prochainement à procéder aux travaux qui limiteront davantage la fluidité du transport dans le tunnel, alors qu'on installera des feux de circulation et qu'on aménagera des aires d'attente pour les camions transportant des matières dangereuses. [...] En conséquence [...] l'ensemble de la population et des entrepreneurs de la région qui dépendent étroitement du transport routier deviendra otage et victime de ces nouvelles mesures en étant contraints de respecter les délais d'attente pour emprunter le tunnel.*

(Mémoire de la municipalité de Melocheville, p. 4)

Les municipalités de Saint-Louis-de-Gonzague et de Saint-Stanislas-de-Kostka soulèvent que la présence du canal de Beauharnois crée de façon permanente un problème de liaison interrive. Celui-ci provoque constamment des interruptions de circulation routière sur les ponts Larocque et Saint-Louis en raison de la priorité accordée à la navigation (mémoires, p. 4 et 2).

**La commission note que la fluidité de la circulation présente d'importantes lacunes qui découlent du débit journalier, de la densité des accès, des nombreux feux de circulation, des passages à niveau, de la présence du tunnel de Melocheville et de ponts-levis, de la variabilité des limites de vitesse affichées et du nombre de voies ainsi que de la présence de camions dans les zones urbaines. La situation est particulièrement conflictuelle sur la route 201, à l'approche du pont M<sup>gr</sup> Langlois, ainsi que sur le tronçon entre Châteauguay et Beauharnois de la route 132.**

### **La sécurité routière**

La sécurité routière vise la sécurité des usagers ainsi que le transport des marchandises dangereuses susceptibles d'altérer les milieux traversés. Selon le promoteur, la sécurité routière est fonction de plusieurs facteurs, dont la densité des accès, la variabilité et la fréquence de la vitesse affichée, le nombre de voies disponibles ainsi que l'ampleur des déplacements régionaux et interrégionaux (document déposé DA24, p. 3).

### **La sécurité des usagers**

L'étude du choix de corridor élaborée par le MTQ en 1993 à partir des données de 1986 identifiait les types d'accidents liés à la nature de la route et aux taux d'accidents s'écartant de la moyenne provinciale. Elle révélait que près de 26 % des accidents survenus sur la route 132 en 1986 furent des collisions arrière et qu'environ 62 % étaient imputables à la nature de la route, soit la présence de carrefours et d'accès en bordure de celle-ci (document déposé PR8, p. 3-90).

Lors de l'audience publique, le promoteur a actualisé les données (1993) et présenté les différents facteurs qui influent sur la sécurité routière. Il a constaté que le nombre d'accès inventoriés est bien au-delà du seuil admis, soit 12 accès par kilomètre. Selon l'expérience américaine, le dépassement de ce seuil se répercute par une augmentation du taux

d'accidents par un facteur de deux ou même trois, suivant la densité des accès routiers. Or, pour le tronçon à l'étude, le nombre d'accès varie de 20 à 61 par kilomètre.

Par ailleurs, la configuration des routes 132 et 201 est particulière puisqu'elles présentent à quelques endroits des changements de quatre à deux voies. Ainsi, la plus grande partie de la route 132 possède deux voies, sauf dans le secteur de Beauharnois, alors que la route 201 est à quatre voies à l'exception du pont M<sup>gr</sup> Langlois qui en a seulement deux. De plus, la vitesse affichée change très fréquemment, variant entre 50 et 90 km/h, et les changements peuvent survenir dans un intervalle de 500 m. La configuration actuelle des routes 132 et 201 a été présentée au tableau 3.4. À cet effet, le promoteur affirme :

*Donc, les gens, lorsqu'ils circulent, il y a un changement de vitesse. Donc, ça change le comportement des gens, c'est très imprévisible pour le monde. Donc, ça crée une certaine insécurité.*

(M. Son Thu Le, séance du 11 septembre 1997, p. 9)

De surcroît, la proportion d'accidents impliquant des camions et le pourcentage de collisions à angle droit démontreraient un conflit entre les déplacements régionaux et interrégionaux. En fait, les taux d'accidents enregistrés seraient plus élevés que le taux critique :

*Presque la moitié des quarante-quatre (44) kilomètres entre Châteauguay et Côteau-du-Lac ont un taux d'accidents plus haut que le taux critique. [...] Donc, on dit que le taux critique, c'est le seuil où l'endroit, l'intersection ou la section courante, est déclaré dangereux.*

(M. Son Thu Le, séance du 11 septembre 1997, p. 9)

En cours d'audience, un grand nombre d'organismes de la région ont précisé que la désuétude des routes et les conflits d'usage engendraient des problèmes de sécurité importants, notamment en raison du camionnage en milieu urbain et du transport de matières dangereuses dans les zones habitées et dans le tunnel de Melocheville. Selon la municipalité de Melocheville et Poste de camionnage en vrac région 06 inc., le réseau routier local actuel oblige le camionneur à traverser le cœur des agglomérations urbaines en plus de passer à quelques dizaines de mètres d'une résidence pour personnes âgées et d'une école. Pour eux, les risques sont très présents si l'on considère les exigences propres au trafic lourd, notamment la distance de freinage d'un camion chargé qui est beaucoup plus longue que celle d'une automobile (mémoires, p. 5 et p. 2). L'un d'eux a même évalué les coûts entraînés par l'augmentation des accidents :

*Dans son étude, le MTQ dénombre pour l'actuelle route 132, 1 259 accidents et 297 pour la route 201, ce qui représente une moyenne de 4,3 accidents par jour. La réduction du taux d'accidents avec la venue de l'autoroute 30 est évaluée à 44 %, ce qui porterait leur nombre à 685. Si l'on applique un coût moyen conservateur de 2 500 \$ par accident, cette réduction du nombre d'accidents représente une économie annuelle de 1 712 500 \$, ce qui ne s'avère pas négligeable.*

(Mémoire du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, p. 13)

## Le transport des matières dangereuses

Lors de l'audience publique, le MTQ présentait les résultats d'une enquête réalisée en 1995 à l'entrée du tunnel de Melocheville pour déterminer l'importance de la circulation de telles marchandises. Sur un DJMA de 12 000 véhicules, on y dénombrait 753 camions, dont 87 transportant des matières dangereuses (M. Son Thu Le, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 55). Sur la base de 200 à 250 jours ouvrables par année, le nombre de voyages annuels est évalué entre 17 000 et 22 000.

Les données du MTQ sont confirmées par les estimations des industriels évoluant dans le domaine. Selon Eka Chimie Canada inc., quelque 700 de leurs camions empruntent annuellement la route en transportant des matières dangereuses. Or, la localité de Salaberry-de-Valleyfield compte près d'une vingtaine d'industries majeures qui utilisent, distribuent ou fabriquent des produits chimiques. Ainsi, elle présume que quelque 14 000 camions transportent annuellement des matières dangereuses sur le réseau routier local actuel. En considérant d'autres entreprises de la région, cette estimation pourrait atteindre facilement plus de 20 000 camions par année (mémoire, p. 11).

Cette même entreprise, membre de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, souligne que les risques liés aux matières dangereuses sont réels. Elle soutient que la région a connu depuis les dernières années des accidents impliquant des matières dangereuses qui ont mis en danger la population et l'environnement. Deux se sont produits dans les zones urbaines de Beauharnois et de Salaberry-de-Valleyfield, dont un impliquant un autobus scolaire. Selon elle, il faut prendre les mesures afin de limiter les risques :

*Faudra-t-il attendre une tragédie et l'évacuation complète d'une municipalité avant de pallier le problème de circulation routière en ce qui a trait au transport de matières dangereuses ?*  
(Mémoire, p. 8)

Les risques inhérents à ces substances sont multiples. Il s'agit des dangers d'émission de gaz toxiques, d'explosion, de déflagration, de contamination des eaux de surface ou souterraines et des sols (mémoire de Eka Chimie Canada inc., p. 10).

Au cours de l'audience, le problème touchant la traversée du tunnel de Melocheville s'est précisé. Depuis 1987, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent demande au MTQ, en vertu de la loi fédérale sur le transport des matières dangereuses, d'interdire le transport de ces matières via le tunnel de Melocheville et ce, pour des raisons de risques d'explosion ou d'accident. Le MTQ évalue à trois millions de dollars (3 M\$) par jour la perte économique causée par la fermeture du canal de Beauharnois. La déviation de ces matières vers d'autres routes impliquerait un détour de 55 km (M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 50).

Le promoteur a proposé une solution de compromis temporaire, effective au printemps de 1998, qui consiste à mettre en place :

*[...] deux voies de refuge, une voie de part et d'autre du tunnel avec des boucles de détection et des feux, et les camions devront être en stockage, un peu comme un poste de contrôle routier. Alors, les camions vont aller attendre*

*sur la voie de stockage et, à un certain moment donné, il y aura un déclenchement du feu, qui va permettre aux camions de passer seuls dans le tunnel pour éviter tout risque de collision ou d'accident que craint la voie maritime pour ses opérations.*

(M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 56)

Cette solution a d'ailleurs été inscrite dans le préambule du projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des matières dangereuses* publié à la Gazette officielle du Québec en octobre 1996. Cette modification au *Règlement sur le transport des matières dangereuses* [C-24.2, r. 4.2] est entrée en vigueur en mai 1997. Le problème de la sécurité que soulève le tunnel n'est donc qu'en partie réglé sur une base temporaire.

**La commission considère que la configuration des routes 132 et 201 dans la zone à l'étude, en raison du grand nombre d'accès et des variations du nombre de voies et des limites de vitesse affichées, rend ces routes particulièrement susceptibles d'entraîner des accidents, ce que confirment d'ailleurs les statistiques routières.**

**La commission retient également les problèmes de sécurité occasionnés par la double vocation des routes 132 et 201 qui servent à la fois aux déplacements régionaux et interrégionaux.**

**Enfin, le transport des matières dangereuses constitue un autre élément d'insécurité à prendre en considération, étant donné son ampleur dans la région et les risques environnementaux qu'il entraîne. De plus, le problème de la traversée du tunnel de Melocheville par des matières dangereuses n'est que partiellement et temporairement réglé.**

### **L'augmentation prévisible de la circulation**

L'examen de l'évolution antérieure du trafic permet d'estimer l'écoulement futur de la circulation. Dans l'étude de justification de 1991, le promoteur mentionnait que, pour l'ensemble des tronçons routiers de la zone d'étude, le taux de croissance annuel du trafic se situait entre 2 % et 3,2 % pour la période 1972-1986 et entre 2 % et 3,4 % pour la période 1982-1986. Si cette tendance se maintenait, il faudrait donc s'attendre à une croissance du trafic de l'ordre de 50 % au cours des 20 prochaines années (document déposé PR8, p. 4.4).

À ce sujet, un participant a analysé les dernières données du promoteur et fait remarquer que l'augmentation entre 1987 et 1993 avait été de 30 %, ce qui constitue plutôt un accroissement annuel de 4 % (mémoire du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, p. 11).

Un document du MTQ actualisant les données de l'Étude d'impact soumis lors de l'audience confirme cette tendance. Celui-ci présente des scénarios de faible et de forte croissance, soit respectivement 3 % et 10 % d'augmentation annuelle. Cependant, il retient des hypothèses d'accroissement de 3 % à 4 % car s'il y a des années à forte augmentation, il y en a d'autres où les augmentations s'avèrent plus faibles (document déposé DA2, p. 4). Comme il a été mentionné précédemment, le rythme de croissance enregistré entre 1972 et

1993 a été de 3 % par année (tableau 3.5). Compte tenu des données antérieures, un taux prévisible de croissance annuelle de la circulation de l'ordre de 3 % semblerait approprié.

La commission a projeté les données de circulation du MTQ sur des horizons de 10, 20 et 33 années. Le tableau 3.6 démontre qu'avec ce taux, il y aurait dépassement de la capacité offerte des routes sur la quasi-totalité du tronçon dès 2013. Il est à remarquer qu'il y a déjà dépassement sur la route 201 et que le segment de la route 132 entre Châteauguay et Léry sera le prochain secteur problématique.

**Tableau 3.6**

**Évolution du volume de la circulation sur les routes 132 et 201 avec un taux annuel de croissance de 3 %, 1993 à 2026**

Tronçons	Débit journalier moyen annuel (DJMA)				Capacité <sup>1</sup> offerte
	1993	2003	2013	2026	
Route 132 (Châteauguay – Léry)	15 000	20 100	27 100	39 800	20 000
Route 132 (Léry – Beauharnois)	13 100	17 600	23 700	34 700	20 000
Route 132 (Beauharnois – Melocheville)	10 900	14 700	19 700	28 900	20 000
Route 132 (Saint-Timothée – route 201)	12 600	17 000	22 800	33 400	20 000
Route 201 (route 132 à l'autoroute 20)	23 400	27 400	36 000	54 100	20 000

1. Capacité offerte : atteinte de la congestion.

Note – Les zones ombragées indiquent le dépassement de la capacité offerte.

Sources : adapté du document déposé DA24 et séance du 11 septembre 1997, p. 25.

**Pour la commission, l'augmentation du trafic ne pourra qu'amener une dégradation des niveaux de service déjà problématiques sur une grande partie du parcours des routes actuelles et, conséquemment, diminuer la sécurité des usagers.**

## Le réaménagement des routes 132 et 201

Le réaménagement des routes nationales, tel qu'il a été décrit initialement par le promoteur, consisterait à élargir la route 132 dans l'axe actuel, de deux à quatre et parfois cinq voies entre les municipalités de Châteauguay et Maple Grove de même qu'entre Melocheville et Saint-Timothée. Ce projet inclurait aussi un nouvel axe routier de quatre voies contournant les agglomérations de Beauharnois et de Saint-Timothée. Certaines améliorations ponctuelles seraient apportées à la route 201 déjà à quatre voies, incluant la construction d'un nouveau pont en remplacement du pont M<sup>re</sup> Langlois. Les coûts de ces travaux sont estimés à environ trente-cinq millions de dollars (35 M\$ en dollars de 1990) et quarante millions de dollars (40 M\$ en valeur 1996), sans compter les 400 dossiers d'expropriation, le déplacement de la voie ferrée et des lignes électriques (documents déposés PR3, p. 4.2 et DA2).

L'étude du choix de corridor du promoteur évalue les différents facteurs comme la sécurité et la fluidité de la circulation susceptibles d'être ou non changés par le réaménagement des routes. Au regard des déplacements, il est mentionné que le réaménagement de la route 132 ne modifierait pas sa vocation actuelle qui est de desservir à la fois le trafic régional et interrégional.

Le réaménagement de la route 132 permettrait, selon le promoteur, d'améliorer les conditions prévalant entre autres au centre-ville de Beauharnois, sans toutefois régler les principales causes d'accidents que sont le nombre élevé d'accès et la vitesse variable affichée. La coexistence des fonctions d'accès aux propriétés riveraines et de la plus grande circulation demeure également une source d'insécurité. Par ailleurs, la possibilité d'augmenter la limite des vitesses affichée sur une partie du parcours est incompatible avec le maintien de la vocation actuelle de la route (trafic régional). Il y aurait alors augmentation des conflits entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes au détriment de leur sécurité (document déposé PR3, p. 5.6 à 5.7).

Dans l'Étude d'impact, le promoteur a rejeté cette option en constatant le caractère temporaire de cette solution :

*[...] il faut s'attendre à une croissance du trafic de l'ordre de 50 % au cours des 20 prochaines années si la tendance actuelle se maintient. Cette projection, combinée au fait que le réaménagement ne pourrait éliminer certains facteurs de ralentissement du trafic, implique que, tôt ou tard, pour de stricts motifs de sécurité et de niveau de service, la création d'un nouvel axe devra être de nouveau envisagée.*

(Document déposé PR3, p. 6-2)

Au cours de l'audience publique, le promoteur invoquait une autre raison pour abandonner l'option de la réfection de la route actuelle. Il s'agit du problème lié à la fluidité et à la sécurité au tunnel de Melocheville. Il faut mentionner que, lors de l'analyse du dossier, le tunnel de Melocheville était à quatre voies, ce qui n'est plus le cas actuellement celui-ci ayant été réduit à deux voies. Par ailleurs, afin d'améliorer l'aspect sécuritaire du transit des matières dangereuses dans le tunnel, un système de contrôle des feux de circulation pour les camions sera installé sous peu aux entrées, amplifiant d'autant le problème de fluidité de la circulation sur la route 132 (M. Claude Girard, séance du 8 septembre 1997, p. 33). Une solution résiderait dans la construction d'un tunnel à quatre voies estimée à cent quatre-vingt-dix millions de dollars (190 M\$) (document déposé DA24.2, p. 2). Toutefois, la solution proposée ne règle que partiellement et temporairement le problème de sécurité découlant du passage des matières dangereuses dans le tunnel de Melocheville.

En outre, le promoteur a souligné les impacts sur le milieu humain, soit l'expropriation de plus de 400 propriétés en bordure de la route 132, l'augmentation du niveau sonore sans possibilité d'atténuation, la détérioration de la qualité de l'air en bordure de la route, le déplacement de la voie ferrée qui empiéterait sur le territoire agricole.

Pour Transport 2000 Québec, seule la voie de contournement du centre de Beauharnois apparaît justifiée au regard de la sécurité routière. L'organisme rejette donc le projet autoroutier et le réaménagement de l'ensemble du tronçon routier (mémoire, p. 6).

**La commission considère le réaménagement ponctuel des routes 132 et 201 comme une solution valable à court terme seulement, qui ne pourrait pallier que les problèmes de sécurité les plus urgents. À moyen et long terme, les problèmes de sécurité et de fluidité demeureraient entiers, car ni les accès ni le nombre de voies ne seraient restreints. Les niveaux de service ne seraient améliorés que pour une période limitée. De plus, le réaménagement de la route 132 ne modifierait pas la vocation conflictuelle des routes 132 et 201 qui desservent à la fois le trafic régional et interrégional. Par ailleurs, le tunnel sous la voie maritime présente un problème de sécurité en ce qui a trait au passage des matières dangereuses. La commission ne retient pas cette solution considérant son caractère temporaire, les coûts élevés qu'elle implique et l'ampleur des impacts sur le milieu humain.**

## L'implantation de l'autoroute 30

Après avoir fait l'analyse de la situation actuelle, le ministère des Transports du Québec a précisé que la solution envisagée est l'aménagement d'une nouvelle autoroute dans un nouveau corridor. À l'appui de cette décision, il invoque un meilleur écoulement de la circulation et une sécurité accrue. Dans cette section, la commission analyse les arguments du promoteur et des participants à l'audience.

L'étude du choix de corridor réalisée par le MTQ en 1991 dresse un portrait de la circulation après l'implantation de l'autoroute en fonction de la répartition de la circulation et de la sécurité. Un nouveau lien rapide aurait le grand avantage d'éliminer le trafic de transit sur la route 132 qui deviendrait alors une route à vocation régionale, et fournirait au trafic de transit une route ayant des caractéristiques uniformes (vitesse, nombre de voies) (document déposé PR3, p. 5.54-5.60). L'analyse du promoteur mentionne que :

*Un nouveau lien autoroutier parallèle à la route 132 aurait donc un impact majeur à l'ouest de Châteauguay sur le trafic de la route 132 en lui soustrayant, selon les tronçons, de 66 % à 77 % de son trafic.*

(Document déposé PR3, p. 5.54)

Lors de l'audience publique, le promoteur actualisait les données dans le document intitulé *Mise à jour de la section 7.2.4.3 traitant de l'aspect circulation* et modélisait la répartition du trafic entre les routes locales et l'autoroute 30 et ce, pour des données de 1993 :

*Pour évaluer l'achalandage, le transport des personnes sur cette route, le modèle EMME/2 a été utilisé. EMME/2, c'est l'abréviation de « Équilibre multimodal » ou, en anglais, « Multimodal Equilibrium ». Ce modèle-là a été adopté en 1984 au ministère des Transports. Il est utilisé dans 50 pays. Et c'est un modèle qui nous permet de simuler ou d'évaluer les impacts ou les changements de circulation de toute modification apportée au réseau existant. [...] Et la marge d'erreur est de 5 %. Ça, c'est concernant le transport des personnes.*

(M. Son Thu Le, séance du 11 septembre 1997, p. 11)

Ce document confirmait les conclusions de l'étude du choix de corridor quant à la diminution du trafic sur les routes 132 et 201. Plus précisément, les tronçons de la route 132

entre Châteauguay et Léry, Léry et Beauharnois, Beauharnois et Saint-Timothée, ainsi que la route 201 entre la route 132 et l'autoroute 20 verront leur trafic réduit respectivement de 86 %, 81 %, 87 % et 65 %. On note aussi une diminution importante de l'ordre de 5 200 et 6 300 véhicules sur l'avenue du Centenaire et le chemin Larocque à Salaberry-de-Valleyfield. Ces diminutions s'expliquent par le délestage du trafic sur le pont M<sup>re</sup> Langlois au profit du nouveau pont de l'autoroute 30. Le tableau 3.7 présente les répercussions anticipées sur la circulation des routes de la région.

**Tableau 3.7**

**Les diminutions anticipées de la circulation sur les routes à l'étude**

Tronçon d'autoroute	Volume de la circulation (DJMA)	Diminution anticipée	Réduction %
Route 132 (Châteauguay – Léry)	15 000	-12 480	86
Route 132 (Léry – Beauharnois)	13 100	-10 580	81
Route 132 (Beauharnois – Saint-Timothée)	10 900	-9 500	87
Route 201 (route 132 à l'autoroute 20)	20 400	-13 000	65

Sources : tiré des documents déposés DA24 et DA24.2.

Deux participants soulignent qu'il n'y a pas de problème de circulation important sur le réseau routier. Les Ami-e-s de la terre de Montréal invoquent à l'appui de cette affirmation que le nouveau lien autoroutier se traduira par un gain marginal de temps de parcours, soit 5 à 8 minutes entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion (mémoire p. 10). Par ailleurs, Transport 2000 Québec a mentionné que l'augmentation de la capacité des infrastructures routières conduit irrémédiablement à plus ou moins long terme à l'accroissement des volumes de circulation :

*La logique de la fluidité de la circulation a conduit les autorités publiques à des choix collectifs irresponsables par le passé. Créer de la fluidité routière par la gestion de l'offre équivaut à une fuite en avant. La théorie du trafic induit, développée récemment dans le monde, établit que l'augmentation de capacité des infrastructures routières conduit inéluctablement à plus ou moins brève échéance à pousser à la hausse les volumes de circulation, toutes choses égales par ailleurs.*

(Mémoire, p. 7)

Néanmoins, la plupart des participants sont d'accord avec la venue de l'autoroute sur le territoire. Plusieurs raisons sont invoquées, dont l'élimination des feux de circulation et des arrêts obligatoires qui se traduira par des gains de temps et d'argent. Le Conseil central de la Montérégie–CSN estime que le prolongement de l'autoroute 30 assurerait la liaison autoroutière entre les grandes agglomérations de la Montérégie et contribuerait à l'intégration sociale de la région montérégienne (mémoire, p. 3). La municipalité de Melocheville indique que l'autoroute permettrait enfin de solutionner le problème de liaison interrive causé par un tunnel non fonctionnel (mémoire, p. 7). La MRC de Roussillon fait remarquer que le nouveau couloir améliorerait grandement la fluidité en offrant une meilleure répartition du trafic régional et interrégional, particulièrement le camionnage lourd (mémoire, p. 8).

Par ailleurs, le MTQ prévoit une augmentation de la circulation sur les routes collectrices adjacentes aux principaux échangeurs. Il s'agit des routes 205, 236 déplacée à Beauharnois, 338 à Les Cèdres, du chemin du Canal de Melocheville, des boulevards Saint-Jean-Baptiste et Saint-Joseph à Châteauguay de même que le boulevard Pie XII à Saint-Timothée et, enfin, des autoroutes 20 et 540.

En ce qui concerne le trafic interrégional, le MTQ indique que le boulevard Métropolitain bénéficierait de la construction de l'autoroute 30 grâce à la diminution de son trafic lourd. En effet, 5 040 véhicules y seraient déviés, dont 48 % de véhicules lourds. Ainsi, le pourcentage de trafic lourd sur l'autoroute 30 serait estimé à plus de 20 %. Pourtant, le volume dévié de la Métropolitaine représente seulement 3,4 % du trafic journalier total (document déposé DA2, p. 10). Toutefois, même avec cet ajout, la vocation de l'autoroute 30 demeure le déplacement régional avec 75 % du trafic (tableau 3.8). Par ailleurs, aussi longtemps que tous les tronçons de l'autoroute 30 ne seront pas construits, il n'y aura qu'un attrait limité pour le trafic de transit.

**Tableau 3.8**

**La répartition anticipée de la circulation sur l'autoroute 30**

Tronçon d'autoroute projeté	Débit journalier moyen annuel (DJMA)		Total
	Interrégional	Régional (%)	
Châteauguay – Beauharnois	5 020	14 970 (75 %)	19 990
Beauharnois – Saint-Timothée	5 020	12 260 (71 %)	17 280
Saint-Timothée – Vaudreuil-Dorion	5 020	13 470 (73 %)	18 490

Sources : adapté des documents déposés DA2 et DA24 (données de 1993).

Une compagnie spécialisée dans le transport, Canadian American Transportation Inc., souligne que la venue de l'autoroute permettra enfin d'éviter les engorgements du boulevard Métropolitain, de l'autoroute Ville-Marie et du centre-ville de Montréal (mémoire, p. 1).

Pour le promoteur, la nouvelle infrastructure autoroutière solutionnera à moyen et à long terme le problème de la sécurité et de la circulation routière. Celle-ci supportera la circulation pour les 25 à 33 prochaines années selon les tendances de croissance anticipées, soit 3 % à 4 % par année :

*[...] le temps pour atteindre la congestion sera le temps pour passer de 25 200 véhicules selon divers taux annuels d'augmentation possible à 67 040 véhicules. [...] Ainsi, raisonnablement, il faudrait plutôt considérer des taux moyens d'augmentation (3 % à 4 %), ce qui se traduirait quand même par un laps de temps de plus de 25 ou 33 ans avant d'atteindre la congestion. Quand on connaît la durée de vie d'une chaussée d'autoroute (25 à 30 ans), on peut donc dire que la congestion ne sera pas un problème.*  
(Document déposé DA2, p. 4)

**La commission note ainsi le caractère régional du projet d'autoroute puisque 75 % de la circulation proviendrait de la région.**

Afin de justifier la venue de l'autoroute, plusieurs représentants de la communauté invoquent la sécurité routière. Ils soulignent aussi le détournement du trafic de transit vers l'autoroute, entraînant une diminution des risques liés au transport des matières dangereuses. De ce fait, l'autoroute redonnerait donc la vocation régionale aux routes nationales.

Pour Eka Chimie Canada inc., le prolongement de l'autoroute 30 minimiserait les risques liés au transport de matières dangereuses puisqu'une incidence directe existe entre la stabilité d'un camion sur un réseau autoroutier et le nombre d'arrêts et de ralentissements imputables à la signalisation routière sur des chemins secondaires ou urbains, là où la circulation est autorisée dans les deux directions (mémoire, p. 9). La municipalité de Melocheville, quant à elle, invoque la circulation sécuritaire des matières dangereuses en évitant le transit par le tunnel de Melocheville (mémoire, p. 7). La MRC de Roussillon, pour sa part, signale la meilleure répartition du trafic régional et interrégional :

*Sur le fonctionnel, le prolongement de l'autoroute 30 [...] devrait constituer les avantages suivants [...] Permettre de diminuer le volume important des déplacements des véhicules et d'améliorer grandement la fluidité en offrant une meilleure répartition du trafic sur les grandes artères du réseau routier provincial. Absorber le camionnage lourd et éviter son débordement vers les routes intermunicipales et locales de la MRC.*  
(Mémoire, p. 8)

Le promoteur confirme ces propos. Selon lui, l'autoroute 30 vient régler la situation de conflit d'usage existant sur les routes 132 et 201. Elle diminue également les risques liés au transport des matières dangereuses près des agglomérations urbaines. Le pont au-dessus du canal de Beauharnois est aussi la solution proposée au transport des matières dangereuses, qui serait dévié des milieux urbains plus denses avec le tracé proposé.

Le MTQ prévoit une diminution importante des accidents due à une meilleure répartition du trafic et à l'élimination des principaux facteurs de risque. Le taux moyen d'accidents observé pour une période de trois ans a été de 2,21 (accidents par million de km parcourus) sur la route 132 entre Châteauguay et Saint-Timothée et de 1,60 sur la route 201 entre la route 132 et le pont M<sup>re</sup> Langlois, comparativement à un taux moyen projeté de 1,20 sur ces routes (document déposé DA24.1). Les gains anticipés seraient de l'ordre de 44 %.

Pour jeter un nouvel éclairage sur les prochaines années, la commission a estimé, à partir des données du MTQ, les débits journaliers sur l'autoroute 30 et les routes locales pour les années 2003, 2013 et 2026. Les résultats présentés au tableau 3.9 indiquent qu'avec un taux d'augmentation de 3 %, le volume de circulation resterait en-deçà de la capacité offerte sur tout le réseau routier.

Tableau 3.9

Évolution du volume de la circulation avec l'implantation de l'autoroute 30 et un taux de croissance annuel de 3 %, 1993 à 2026

Tronçon routier	Débit journalier moyen annuel (DJMA)				Capacité <sup>1</sup> offerte
	1993	2003	2013	2026	
Autoroute 30 (Châteauguay – route 236)	19 990	26 900	36 100	53 000	67 000
Autoroute 30 (Beauharnois – Saint-Timothée)	17 280	23 200	31 200	45 800	67 000
Autoroute 30 (Saint-Timothée – Autoroute 540)	18 490	24 800	33 400	49 000	67 000
Autoroute 30 (Saint-Timothée – Salaberry-de-Valleyfield)	25 200	33 800	45 500	66 800	67 000
Route 132 (Châteauguay – Montée Bellevue)	4 000	5 400	7 200	10 600	20 000
Route 132 (Beauharnois – Saint-Timothée)	1 480	2 000	2 700	3 900	20 000
Route 201 (route 132 – autoroute 20)	7 430	10 000	13 400	19 700	20 000

1. Capacité offerte : atteinte de la congestion.

Sources : adapté des documents déposés DA2, DA24 et séance du 11 septembre 1997, p. 25.

**La commission est d'avis que l'autoroute permettrait d'accroître la sécurité des usagers et des riverains des routes 132 et 201. Elle rétablirait également la fluidité sur ces routes qui sont relativement congestionnées et qui le seront encore davantage à court terme, ce qui permettrait de répondre adéquatement aux besoins de déplacement régionaux.**

## Les aspects financiers

La commission examine dans cette section deux aspects du financement de ce projet estimé à cinq cent vingt-huit millions de dollars (528 M\$). Il s'agit, d'une part, des demandes de participation financière adressées à la société Hydro-Québec ainsi qu'à l'Administration fédérale de la voie maritime du Saint-Laurent et, d'autre part, d'une proposition de financement populaire émergeant de la communauté même. Ces deux aspects sont traités ici dans le cadre de la justification du projet puisqu'ils sont susceptibles d'en justifier la raison d'être, du moins en partie.

### Les compensations pécuniaires

Des participants se sont appuyés sur ce qu'ils définissent comme une iniquité historique pour revendiquer des compensations pécuniaires. Selon eux, le développement économique et social de la région est pénalisé par la présence d'infrastructures liées à la voie maritime du Saint-Laurent ainsi qu'à la centrale hydroélectrique de Beauharnois. Ils pointent les sociétés responsables, Hydro-Québec et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, d'être en partie responsables des difficultés actuelles du réseau routier régional causées par la présence des ponts Larocque, Saint-Louis-de-Gonzague et du tunnel de Melocheville.

Ces structures serviraient davantage l'ensemble de la communauté québécoise que le milieu (mémoire du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, p. 15). Au nombre des inconvénients locaux et régionaux invoqués, il est question de la liaison entre les rives nord et sud du fleuve Saint-Laurent qui est perturbée par la fermeture des infrastructures à des fins de réparation. La MRC de Beauharnois-Salaberry mentionne d'autres arrêts qui ont entraîné des détours importants pendant quelques mois. La vétusté des ponts et tunnels a été mentionnée comme présentant des problèmes de sécurité puisque ceux-ci datent de près de 65 ans. Par ailleurs, un rapport de la Garde côtière du Canada (1992) révèle que « les ponts Larocque et Saint-Louis-de-Gonzague sont cotés comme étant les plus dangereux d'un facteur 7 et de 8 respectivement sur une échelle de 10 » (mémoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 16). Enfin, l'addition en 1959 de sections levantes à ces deux ponts a accentué l'absence de liens continus compte tenu que la priorité est accordée au passage des bateaux.

D'aucuns ont indiqué que les impacts du passage du canal de Beauharnois et de la construction du barrage n'avaient pas été évalués :

*Ce qui importait à l'époque, c'était la capacité du canal et le volume d'eau à en bénéficier pour la production hydroélectrique destinée aux États-Unis. Quant aux différents milieux touchés à ce moment-là, aucune considération pourrait être retenue face à l'ambitieux projet politique, historique et économique.*  
(Mémoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 24)

Les élus de la MRC attribuent donc à Hydro-Québec et à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent une part de responsabilité dans le cadre du prolongement de l'autoroute 30 puisque les liens interrives sont sous la responsabilité de ces deux sociétés. Qui plus est, la municipalité de Saint-Louis-de-Gonzague a avisé la commission qu'elle :

*[...] est d'ailleurs devant les tribunaux depuis plusieurs mois contre l'une des sociétés responsables de ce pont, en l'occurrence Hydro-Québec, pour bris d'engagement de l'entente de 1932 avec le fédéral, qui stipulait clairement le maintien de liaisons interrives sécuritaires et adéquates à la circulation au-dessus du canal Beauharnois.*  
(Mémoire de la municipalité de Saint-Louis-de-Gonzague, p. 4)

Le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 va dans le même sens et réclame, au nom de la communauté, que la société Hydro-Québec et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent contribuent au projet pour deux cents millions de dollars (200 M\$). Selon lui, les deux organismes sont concernés car des coûts très importants du projet sont attribuables à la présence de leurs activités et à l'existence d'infrastructures mises en place pour servir davantage l'ensemble de la communauté québécoise, dans le cas d'Hydro-Québec, ainsi que celles du Canada et des États-Unis pour ce qui est du second (mémoire, p. 31). Il est utile de mentionner que la traversée des cours d'eau nécessite des contraintes techniques supplémentaires quant au dimensionnement des infrastructures. Celles-ci sont exigées par la société fédérale et elles augmentent les coûts des ponts.

**La commission est d'avis que la demande d'une compensation financière pour les activités antérieures d'Hydro-Québec et de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ne représente pas une solution qui tient compte de tous les aspects de la réalité. La communauté régionale n'a pas seulement subi les effets négatifs de ces infrastructures. Il faudrait aussi tenir compte des retombées positives qu'ont procurées ces constructions.**

**La commission reconnaît néanmoins que ces deux sociétés sont responsables des accès routiers interrives et que la présence du canal maritime et ses exigences techniques de dégagement ont comme conséquence d'augmenter les coûts du pont le surplombant. De même, les ponts et le tunnel de Melocheville seront à réaménager à cause de leur vétusté et ils devront alors répondre aux besoins de circulation routière. Ainsi, la commission estime que le MTQ devra se concerter avec Hydro-Québec et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent dans la gestion des infrastructures électriques, maritimes et de transport routier. Il reviendra au gouvernement du Québec d'évaluer et de négocier la participation financière du gouvernement fédéral.**

### **La participation volontaire de la communauté**

Transport 2000 Québec a analysé l'aspect économique du projet en évaluant principalement les retombées locales et intrarégionales. En prenant en compte l'équité interrégionale, le représentant de l'organisme précise que « Et si des régions croient à certains avantages ou certaines retombées économiques, on ne comprend pas pourquoi les régions ou les municipalités n'établiraient pas une contribution. Si ces avantages-là sont si considérables, et bien, la région a intérêt à investir » (M. Normand Parisien, séance du 8 octobre 1997, p. 45). Toujours selon l'organisme, le gouvernement du Québec ne saurait engager les fonds publics à hauteur de 100 % des coûts d'immobilisations. La région devrait y aller pour 30 %, ce qui correspond à la norme actuelle en France pour ce type de projet (mémoire de Transport 2000 Québec, p. 6).

Or, le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30 a présenté une proposition de contribution financière régionale « par le biais d'une privatisation, de l'instauration du péage ou d'une taxation spéciale » de l'ordre de cent millions de dollars (100 M\$) sur un projet qu'il a évalué à quatre cent cinquante millions de dollars (450 M\$) (mémoire, p. 17), ce qui correspond approximativement à près de 20 % du coût total du projet. Le représentant de ce comité, fort actif en région, a affirmé que la communauté était prête à contribuer plus particulièrement à une taxe spéciale. À ce propos, questionnés sur ce point, les représentants de deux syndicats de camionneurs, dont l'un en regroupe 750, ont indiqué que leurs membres étaient prêts à consentir cet effort (MM. Pierre Legault et Daniel Comeau, séance du 10 octobre 1997, p. 8 et 37).

Toutefois, selon cet organisme communautaire, le projet serait rentable du strict point de vue économique. D'après lui, du coût total du projet, outre les demandes compensatoires présentées ci-dessus et la contribution volontaire de la communauté examinée dans la section suivante, il faut considérer qu'un montant de quinze millions sept cent mille dollars (15,7 M\$) par an représenterait le manque à gagner des deux niveaux de gouvernement attribuable à la situation économique actuelle de la région de Beauharnois-Salaberry. De

plus, il évalue à cent trente millions de dollars (130 M\$) le montant des taxes directes et impôts récupérés par les gouvernements à même le projet (mémoire, p. 17 et annexe 2, p. 4-14).

**La commission croit qu'au moment où les finances publiques sont de plus en plus restreintes, il y a tout lieu de prendre au sérieux cette proposition de financement volontaire qui devrait être examinée attentivement par le gouvernement du Québec quant au montant et à ses modalités. À l'instar de ce qui se passe ailleurs, cette nouvelle formule pourrait s'inscrire dans le cadre de la responsabilisation des régions. D'autant que la vocation régionale de cet axe routier apparaît prépondérante avec 75 % du trafic qui y est prévu.**

## Chapitre 4

# Les impacts environnementaux anticipés

La commission examine dans ce chapitre les principaux impacts environnementaux appréhendés à la suite du passage de l'autoroute 30. Dans un premier temps, il est question de la qualité de vie des résidents, plus particulièrement au regard du climat sonore et des mesures d'atténuation proposées par le MTQ ou demandées par les participants. Par la suite, divers autres impacts sur le milieu humain sont analysés, que ce soit l'étalement urbain, certaines difficultés d'accès aux propriétés, les impacts sur des composantes récréotouristiques et sur le patrimoine bâti.

### La qualité de vie des résidents

L'atteinte à la qualité de vie des résidents à proximité de l'autoroute a fait l'objet de plusieurs interrogations au cours de l'audience. La principale nuisance soulevée a été la hausse du niveau de bruit. La dégradation du champ visuel a souvent été associée aux mesures d'atténuation du bruit proposées ou requises par les participants. La contamination des puits d'eau potable dans un secteur y est présentée car elle est associée à une demande d'atténuation globale.

#### Les particularités du bruit

Le bruit et l'évaluation des impacts sonores constituent des sujets complexes. Pour mieux les cerner, la commission a jugé bon de passer en revue certaines des caractéristiques propres au bruit. Les sons se définissent comme des vibrations qui se propagent dans l'air sous forme d'ondes. Le bruit, quant à lui, est un ensemble de sons jugés indésirables. Même la plus belle musique peut devenir un bruit gênant si, par exemple, elle perturbe le sommeil ou engendre un stress sur la personne (document déposé DA6, p. 3).

Le décibel A (dBA) est une unité de mesure de bruit qui permet de tenir compte des particularités de l'oreille humaine, telle sa sensibilité plus élevée aux sons aigus. Le dBA est une unité de mesure dont l'échelle est logarithmique et non arithmétique. Selon cette échelle, par exemple, deux sources de bruit émettant chacune 50 dBA totalisent ensemble 53 dBA, et non pas 100 dBA. De plus, toujours selon la même échelle, chaque augmentation du niveau sonore de 10 dBA fait doubler la perception de force du bruit. Un niveau sonore de 60 dBA est donc perçu comme deux fois plus fort que 50 dBA ; 70 dBA est perçu comme quatre fois plus fort que 50 dBA (document déposé DA6, p. 6-9).

La figure 4.1 compare diverses situations générant des bruits, ce qui permet d'apprécier les niveaux sonores auxquels les humains peuvent être confrontés.

D'autres facteurs sont également importants dans l'évaluation des impacts d'une route sur le climat sonore. Il faut dix fois plus de véhicules pour que le niveau sonore soit perçu comme étant deux fois plus élevé. Il est également reconnu qu'un seul véhicule lourd engendre autant de bruit qu'une vingtaine de voitures, tandis que l'augmentation de la vitesse des véhicules se traduit par un bruit accru. Cependant, le bruit diminue de trois décibels chaque fois que la distance est doublée. À 10 m, le niveau sonore perçu est de 65 dBA, à 20 m, il est de 62 dBA et à 30 m, il n'est plus que de 59 dBA.

Pour évaluer l'effet du bruit de la circulation routière sur une collectivité, le ministère des Transports du Québec utilise le Leq (niveau équivalent), évalué sur une période de 24 heures, et s'exprimant en dBA. Dans ce rapport, l'abréviation dBA renvoi au Leq (24 h). De plus, considérant que le niveau de bruit fluctue énormément aux abords d'une route, les spécialistes calculent une moyenne de l'énergie sonore mesurée en un point donné sur une période de 24 heures. Cette moyenne est appelée niveau sonore équivalent sur 24 heures, Leq (24 h), et elle s'exprime aussi en dBA (document déposé DA6, p. 12).

### Les barèmes relatifs au bruit

Tel qu'il a été spécifié dans la version préliminaire de la *Politique sur le bruit routier* d'août 1997, les critères utilisés pour déterminer l'intervention du MTQ sont ceux du tableau 4.1. Il s'agit de la même grille d'évaluation permettant d'évaluer l'intensité des impacts sonores en fonction des niveaux sonores actuel, projeté et résiduel.

Tableau 4.1

#### La grille d'évaluation du climat sonore

Niveau de bruit (Leq (24 h) (dBA))	Degré de perturbation
Supérieur à 65	Fortement perturbé
Entre 60 et 65	Moyennement perturbé
Entre 55 et 60	Faiblement perturbé
Inférieur à 55	Acceptable

Source : adapté du document déposé DA2.1, p. 3.

Figure 4.1

La perception humaine du bruit

Poids-lourd sur autoroute, à 10 m,  
à 80 km / h (moteur diesel)

**16 fois plus fort que 50 dBA**

2 voitures sur autoroute, à 10 m, à 80 km / h

**8 fois plus fort que 50 dBA**

Rue commerciale très animée, le jour, ou lave-vaisselle

**4 fois plus fort que 50 dBA**

Rue commerciale piétonne ou air climatisé, à 4 m

**2 fois plus fort que 50 dBA**

Critère de design du MTQ

55

Rue calme sans circulation le jour

50

Rue calme, la nuit

40

Bibliothèque

30

Studio d'enregistrement

20

Respiration normale

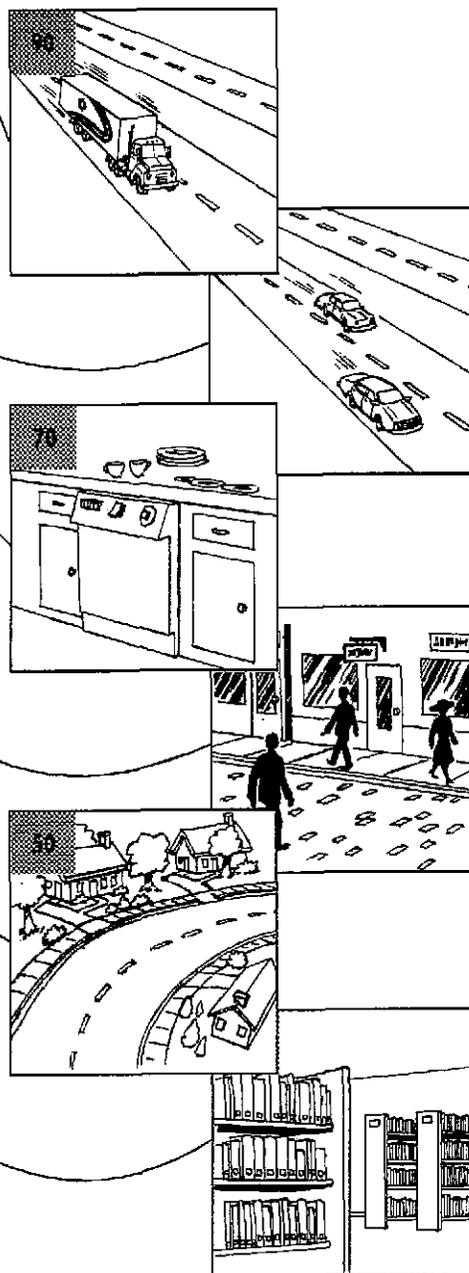
10

Seuil d'audition

0

NIVEAU SONORE

dBA



Source : adaptée du document déposé DA6, p. 9.

Quelques participants ont émis des doutes quant aux barèmes avec lesquels le MTQ qualifie le climat sonore (tableau 4.1). L'un d'eux souligne l'écart entre les barèmes du MTQ et ceux d'autres organismes de normalisation comme l'International Standard Organisation (ISO) qui utilise des critères plus restrictifs et davantage propres à préserver la quiétude et le bien-être des résidants. À cet égard, un citoyen s'exprime ainsi :

*[...] les valeurs guides pour la nuit, c'était 40 dBA ; le jour, 45. Et puis là, on arrivait à d'autres zones récréatives ou résidentielles. Je trouve qu'il y a un gros écart entre des valeurs, l'Organisation ISO – ils se sont basés sûrement sur quelque chose pour décréter des valeurs comme ça – et puis les valeurs que le ministère des Transports juge acceptables.*

*De 40 à 55, pour la nuit, si j'ai bien compris mes leçons, c'est plus de 200 % plus perceptible, presque 300 % plus perceptible.*

*(M. André Allard, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 90-91)*

Dans une lettre adressée à la commission, la Régie régionale de la santé et des services sociaux réitère le fait que l'Organisation mondiale de la santé (OMS) propose des valeurs de référence pour les immeubles résidentiels se situant entre 35 et 45 dBA :

*Durant la nuit, cet organisme (OMS) suggère que le bruit extérieur n'excède pas 45 dB(A) Leq [...]. Pour évaluer un niveau de bruit, nous devons déterminer une valeur de base du bruit. La valeur de base peut correspondre soit au niveau de bruit de fond préexistant ou être déterminée arbitrairement selon les habitudes de vie des gens et leur lieu de résidence. Les valeurs de base pour des immeubles résidentiels se situent ordinairement entre 35 à 45 dB(A) pour les bruits extérieurs.*

*(Document déposé DB18, p. 8)*

Un citoyen a fait ressortir qu'un document de référence du MTQ (document déposé DA6) souligne les effets néfastes du bruit sur la santé humaine :

*Quand il est trop fort, le bruit gêne les conversations, empêche l'écoute normale de la télévision ou de la radio, amoindrit la vigilance et diminue la qualité du sommeil. [...] Votre corps subit un stress. Vous ressentez de la nervosité et de l'impatience. À cause de la présence du bruit, votre cœur bat plus vite, votre pression artérielle monte. Vous digérez moins bien. Vos muscles sont plus tendus. Vous pourriez offrir moins de résistance aux infections.*

*(Mémoire de M. André Allard, p. 5)*

Par ailleurs, la représentante du ministère de l'Environnement et de la Faune mentionne qu'il existe « deux types de sons », soit ceux provenant de sources mobiles et ceux émanant de sources fixes, et ils présentent des critères de référence différents. Pour les sources fixes :

*[...] la réglementation sur les carrières et sablières et [...] les usines de béton bitumineux, on indique un niveau de climat sonore, un niveau maximal qu'il ne faut pas dépasser pour l'implantation de ces infrastructures, soit à une*

*certaine distance de la zone résidentielle [...] une valeur ne dépassant pas 45 dBA en Leq (1 h) et non 24 heures [...] durant le jour et de 40 dBA en Leq (1 h) durant la nuit.*

*On se rend compte que ces valeurs sont plus contraignantes pour les sources fixes qu'elles le sont pour les sources mobiles.*

*[...] La propagation du bruit, elle est différente de celle d'une source mobile parce qu'elle est fixe. On dit c'est une propagation cylindrique – je ne vais pas dans les détails – et, de fait, les atténuations, les mesures d'atténuation sont plus facilement applicables.*

*On peut insonoriser soit l'activité telle quelle qui pollue au niveau sonore et d'autant plus que la distance, si on double la distance, on réduit de 6 dBA la réduction du niveau sonore, alors que, dans le cas des sources mobiles, doubler la distance ne fait que réduire de 3 dBA. Et tout ça est en fonction du type de propagation du bruit.*

*(M<sup>me</sup> Linda Tapin, séance du 11 septembre 1997, p. 3 et 4)*

Quant aux sources mobiles :

*[...] au Ministère, il n'y a pas de norme, donc ce n'est pas réglementé. Il y a eu un projet de règlement en 1976, mais qui n'a jamais été adopté par le gouvernement.*

*Quoi qu'il n'y ait pas de norme, il y a des seuils quand même sur lesquels on s'appuie pour l'analyse du climat sonore projeté et c'est celle reconnue par les différents spécialistes, soit la Federal Highway Administration, la SCHL [Société canadienne d'habitation et de logement] entre autres, et cette norme concernant les sources mobiles, c'est une valeur maximale Leq (24 h) de 55 dBA dans la zone résidentielle, c'est-à-dire à la limite de la propriété [...], qui donne à l'intérieur de la maison un climat de 35, les fenêtres fermées, selon les normes de construction de la SCHL.*

*(Idem, séance du 8 septembre 1997, p. 77)*

De son côté, le promoteur confirme que ces critères sont effectivement établis à partir de la documentation et de l'expérience américaine, plus précisément la Federal Highway Administration. Cependant, la nuisance sonore y est traitée différemment :

*Aux États-Unis, dans le cadre des études d'impact, ils n'ont pas à établir des grilles d'impact. On ne sait pas quand est-ce qu'aux États-Unis, il y a un impact fort, un impact moyen, un impact faible. Eux autres, ils regardent en fonction essentiellement c'est le coût. Il peut y avoir un impact, mais ça va être le coût qui va déterminer s'ils vont ou pas atténuer dans le cas de nouvelle implantation ou même dans le cas de plainte.*

*(M. Claude Girard, séance du 8 septembre 1997, p. 76)*

En pratique, le gouvernement a déjà exigé des niveaux sonores plus restrictifs et les a inscrits dans un décret :

*Dans le cas de la route 132 à Pointe-au-Père, près de Rimouski, ça a été particulier parce qu'il y avait une école à proximité. Alors on a exigé une limite de 40 dBA à l'intérieur de la classe. Et comme la proximité de l'école était vraiment très, très, très près de la route, il y a eu une compensation du ministère des Transports, à savoir soit la relocalisation de l'école, ou l'insonorisation particulière au niveau des fenêtres et de l'isolation.*  
(M<sup>me</sup> Linda Tapin, séance du 11 septembre 1997, p. 5)

D'autre part, la nuit est une période où l'humain est particulièrement sensible au climat sonore. En effet, l'étude intitulée *Le bruit et la santé* mentionne que :

- *on a constaté que le sommeil, le repos et la détente d'une personne étaient perturbés plus facilement par le bruit que sa capacité de communiquer et ses loisirs [...]* ;
  - *les nuisances présentes dans le milieu où est situé le domicile d'une personne influenceront sur la façon dont elle réagira face à une intrusion particulière [...]* ;
  - *on trouve des variantes dans l'aptitude des gens à entendre les sons, leur prédisposition physiologique au bruit et leur expérience émotionnelle du dérangement causé par un bruit donné [...]*.
- (Barron et autres, 1994, p. 22)

Les zones sensibles au bruit considérées sont les endroits où la tranquillité revêt une importance particulière. Ceci inclut les zones résidentielles, les parcs ainsi que certains édifices publics et institutionnels tels les écoles, les hôpitaux, etc. La prudence est de mise puisqu'on y retrouve des personnes identifiées par les mêmes auteurs comme étant particulièrement sensibles au climat sonore.

**En ce qui concerne l'aspect normatif du bruit, la commission est d'avis que le critère de 55 dBA Leq (24 h) est un niveau à ne pas dépasser le jour à la suite de l'implantation d'une infrastructure routière. Cependant, il serait approprié que le MTQ fournisse des efforts supplémentaires en ce qui concerne les secteurs résidentiels, la nuit. Dans ce cas, le MTQ devrait chercher à atteindre, là où c'est techniquement faisable, un niveau sonore de 40 dBA, calculé sur une base de 8 h.**

### **Le climat sonore actuel et prévu**

Le tracé de l'autoroute traverse plusieurs zones urbaines, soit les municipalités de Châteauguay, Léry, Mercier, Maple Grove, Melocheville et Saint-Timothée. Il traverse aussi la zone industrielle de Beauharnois-Melocheville.

Afin d'évaluer les impacts sonores de son projet, le promoteur a tout d'abord procédé à des mesures du niveau sonore actuel pour ensuite prédire le bruit qui serait généré par les

nouvelles infrastructures routières proposées. Finalement, en utilisant le même modèle de prévision, il évalue l'efficacité des mesures d'atténuation proposées.

Le climat sonore actuel a été déterminé à l'aide de relevés sonores effectués près du tracé autoroutier (tableau 4.2). Les instruments utilisés sont des sonomètres employés selon les normes établies. À cet effet, le MTQ commente :

*Les relevés sonores ont été effectués entre le 24 juillet et le 13 août 1991, à 11 endroits distincts à l'intérieur ou près de la zone d'étude, de manière à déterminer le plus précisément possible le climat sonore actuel en fonction de l'influence des divers axes routiers existants. [...] Les relevés sonores ont été effectués selon les normes établies par la Federal Highway Administration (FHWA).*

(Document déposé PR3.1, p. 3-160 et 3-161)

**Tableau 4.2**

**Les niveaux sonores mesurés**

Localisation du relevé	Durée (h)	Niveau sonore Leq (24 h), (dBA)	Degré de perturbation
92, rue Lajoie, Châteauguay	24	51,6	Acceptable
72, rue Allard, Châteauguay	3	59,8	Faible
45, rue Dorais, Châteauguay	3	51,5	Acceptable
1156, rue des Galets, Léry	3	55,4	Faible
Intersection des rues du Parc, Bellevue et des Galets, Léry	3	57,2	Faible
23, rue Paul, Léry	3	52,4	Acceptable
525, rue Georges-Vanier, Maple Grove	3	50,6	Acceptable
291, rue Roy, Beauharnois	3	48,0	Acceptable
Intersection du chemin Saint-Louis (route 236) et de la rue Louis-Dantin, Beauharnois	24	63,0	Moyen
7090, boulevard Hébert (route 132), Saint-Timothée	24	65,9	Fort
9, place Clément, Pointe-des-Cascades	3	48,4	Acceptable

Source : adapté du document déposé PR3.1, p. 3-162 et 3-164.

Le degré de perturbation de chacun des points d'échantillonnage varie passablement selon leur localisation. Ces relevés ont permis de déterminer l'influence des axes routiers existants et des autres activités sur le climat sonore. Le Leq (24 h) varie de 48 dBA à 65,9 dBA. Sur les onze stations échantillonnées, seulement trois ont été relevées pour une période de 24 heures. Les autres Leq (24 h) ont été évaluées à l'aide de relevés d'une durée de 3 heures. La qualité de l'environnement sonore actuel de la zone d'étude a été déterminée en se servant des critères présentés au tableau 4.2. Ainsi, pour les stations échantillonnées, le climat sonore de six sites est qualifié d'acceptable, trois, de faiblement

perturbé, un, de moyennement perturbé, et un dernier, de fortement perturbé par le bruit environnant.

Dans un deuxième temps, le promoteur a évalué la perturbation du climat sonore éventuellement engendrée par l'autoroute. Lors de l'audience publique, il a actualisé ces données avec les nouvelles informations disponibles sur la circulation routière. Le volume sonore projeté sur un horizon de 20 ans a été calculé avec un taux de croissance annuelle de 2 %. Le modèle de prédiction du bruit routier utilisé est STAMINA 2.0/OPTIMA. L'erreur moyenne du modèle entre les niveaux sonores prédits et les niveaux mesurés est de plus ou moins 2 dBA en champ libre. Les prévisions valent pour l'an 2013.

Le tableau 4.3 présente le nombre de résidences qui seraient perturbées en 2013 par le projet. Il indique que 623 résidences auraient un climat sonore perturbé, dont 34 et 226 demeures se retrouveraient respectivement en zone fortement et moyennement perturbée. Ces résidences (environ 300) sont principalement situées dans les municipalités de Châteauguay et de Mercier. Le promoteur affirme que, de façon générale, le prolongement de l'autoroute 30 aurait pour effet d'augmenter le niveau de bruit perçu par les résidents situés en bordure de l'infrastructure projetée. À une exception près, aucun résident de ce secteur n'a fait de revendication auprès de la commission.

**Tableau 4.3**

**La qualification du climat sonore actuel et projeté**

Niveau de bruit Leq (24 h), (dBA)	Degré de perturbation	Climat sonore projeté Nombre de résidences	Climat sonore avec atténuation Nombre de résidences
Supérieur à 65	Fortement perturbée	34	0
Entre 60 et 65	Moyennement perturbée	226	32
Entre 55 et 60	Faiblement perturbée	363	141
Inférieur à 55	Acceptable	0	450
<b>Total :</b>		<b>623</b>	<b>623</b>

Source : adapté du document déposé DA2.1, p. 3 et 7.

Le tableau 4.3 indique également le climat sonore devant être perçu par les résidents à la suite de l'aménagement des écrans antibruit. Selon le MTQ, l'application de ces mesures soustraira les résidences à proximité de l'autoroute des zones fortement perturbées. Une faible proportion se situera en zone moyennement et faiblement perturbée. La majorité des résidences verront le climat sonore descendre en deçà de 55 dBA. Il est à noter qu'aucun participant n'a soulevé des doutes sur la validité des évaluations du climat sonore actuel, projeté et résiduel. Par ailleurs, dans sa modélisation du climat sonore prévisionnel, le MTQ a assumé une augmentation de la circulation de 2 % par an, ce qui apparaît conservateur puisque les données de circulation retiennent plutôt des taux de croissance de 3 % à 4 %. Pour l'an 2013, la différence entre les prévisions de circulation à 2 % et 3 % pour une

section entre Châteauguay et Léry correspond à un volume de circulation de 4 800 (DJMA), soit 26 % d'écart.

**Pour la commission, le mode d'échantillonnage ainsi que le modèle de simulation utilisé par le ministère des Transports permettent normalement d'obtenir des prédictions crédibles. Toutefois, au regard du présent dossier, les prévisions du climat sonore apparaissent sous-estimées.**

### Les mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation concernant le climat sonore sont difficilement dissociables de leur intégration visuelle, puisque plusieurs demandes portent simultanément sur les aspects sonore et visuel. Dans un premier temps, les propositions du MTQ seront présentées ainsi que le projet de politique qui régit la mise en place. Par la suite, diverses demandes de la communauté seront examinées. Il est à noter que plusieurs d'entre elles n'ont pas fait l'objet de questionnement lors de la première partie de l'audience publique et diffèrent des écrans antibruit ou s'y ajoutent. Quelques résidents aux abords du corridor de l'autoroute projetée et plusieurs municipalités visées estiment que le climat sonore induit est inacceptable et, conséquemment, que des mesures d'atténuation doivent être mises en place.

La position actuelle du ministère des Transports du Québec, définie dans la version préliminaire de la *Politique sur le bruit routier*, est que l'utilisation d'une nouvelle infrastructure routière sous sa responsabilité qui génère des impacts sonores jugés moyens ou forts devrait s'accompagner de mesures d'atténuation pour les zones sensibles, dont les zones résidentielles. Un impact sonore est considéré comme significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté sur un horizon de dix ans, qui se produit dans les cinq premières années suivant la construction, aura un impact moyen ou fort selon une grille d'évaluation du climat sonore (document déposé DA25, p. 8-9).

Des mesures d'atténuation seront mises en œuvre dans les zones sensibles établies le long du réseau routier lorsque le niveau de bruit extérieur aura atteint le seuil de 65 dBA Leq (24 h) ou selon une grille d'évaluation de l'impact sonore développée par le MTQ. Aussi, les aires résidentielles devront comprendre au moins 10 unités d'habitation et présenter une densité de 30 habitations au kilomètre linéaire de route.

Les mesures d'atténuation peuvent comprendre un ensemble de moyens visant à réduire le bruit routier : écrans antibruit, zones tampons (buttes, murs), végétation, nouveau revêtement de la chaussée, modification de la géométrie de l'infrastructure routière ou d'autres modes de gestion de la circulation. Ces mesures doivent être réalisées simultanément au projet. Une mesure d'atténuation doit procurer une réduction d'au moins 7 dBA et ramener le climat sonore à un niveau acceptable, soit 55 dBA (document déposé DA25, p. 3-4).

Après la réalisation des mesures d'atténuation, un suivi acoustique est effectué pour mesurer, de façon précise, le degré de perturbation en bordure des infrastructures de transport. S'il s'avérait, au contraire des prédictions, que les effets soient significatifs, le

Ministère verrait à mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin de corriger la situation (document déposé DA25, p. 9).

**La commission appuie le MTQ dans l'application du volet correctif de la *Politique sur le bruit routier* afin d'intégrer au milieu, de façon la plus harmonieuse possible, le prolongement de l'autoroute 30. Ceci permettrait de remplir l'une des finalités du projet énoncé par le promoteur lui-même lors de l'audience publique et de répondre à l'un des grands principes de la *Politique sur l'environnement* du MTQ, soit que tout être humain a le droit fondamental à un environnement assurant sa santé et son bien-être. L'horizon de 20 ans des projections sonores devrait toutefois être maintenu compte tenu de la durée de vie de l'infrastructure elle-même.**

**Pour les cas où la mise en place des mesures d'atténuation serait insuffisante et que le niveau sonore demeurerait supérieur à 55 dBA, la commission préconise une intervention plus proactive, soit l'instauration de mesures d'atténuation dès que le bruit dépasse le seuil de 60 dBA, de sorte que le niveau perçu par les résidents demeure au moins en deçà de 55 dBA sur une base journalière. Cet élargissement du seuil critique d'intervention serait conséquent avec le maintien d'une certaine qualité de vie. Ce besoin social a pris de l'ampleur au cours des dernières décennies et exige maintenant que les politiques gouvernementales en tiennent compte.**

#### **Les écrans antibruit**

Pour ce projet en particulier, le promoteur propose les écrans antibruit présentés au tableau 4.4. Divers tronçons ont été annoncés lors de la première partie de l'audience. Le MTQ propose d'aménager à Châteauguay des écrans antibruit pour protéger l'ensemble des secteurs des boulevards Saint-Jean-Baptiste (route 138) et Saint-Joseph, le chemin de la Haute-Rivière et la rue Dorais. Il ferait de même près de la rue Paul à Léry, de la rue Georges-Vanier à Maple Grove ainsi qu'à Saint-Timothée au niveau de la traversée du fleuve et du raccordement de l'autoroute 30. Les mesures consistent en des écrans antibruit d'une hauteur de 4,5 m et d'une longueur débordant d'environ 30 m les extrémités des zones à protéger, afin de réduire d'au moins 7 dBA le niveau sonore ambiant. Ainsi, selon le MTQ, le niveau sonore devrait être ramené en deçà de 55 dBA Leq (24 h).

Bien que la quasi-totalité des citoyens, des corporations, des municipalités et des MRC touchés par le tracé de l'autoroute soit en accord pour implanter l'autoroute, plusieurs d'entre eux ont présenté, outre les écrans antibruit standard, des requêtes supplémentaires.

Quelques requêtes visent l'installation d'écrans dans des secteurs faiblement ou non encore bâtis. C'est le cas de la Ville de Châteauguay qui réclame le prolongement de murs antibruit afin de protéger, entre autres, un développement résidentiel projeté :

*Puisque le développement domiciliaire se déploie actuellement entre le boulevard Saint-Joseph et le boulevard Brisebois, dans l'axe du boulevard René-Lévesque, nous requérons que le MTQ prolonge le mur antibruit jusqu'en amont du Centre hospitalier Anna-Laberge. Faisant d'une pierre deux coups, il*

permettrait ainsi de protéger à la fois la quiétude des citoyens du secteur et celle des bénéficiaires de l'hôpital.

(Mémoire de la Ville de Châteauguay, p. 3)

**Tableau 4.4**

**Les écrans antibruit proposés par le MTQ**

Secteurs	Longueur du mur	Réduction anticipée
Secteur Châteauguay–Mercier Boul. Saint-Jean-Baptiste, Saint-Joseph, côté nord	1 020 m	9,0 dBA
Secteur Châteauguay–Mercier Boul. Saint-Jean-Baptiste, Saint-Joseph, côté sud	945 m	7,1 dBA
Secteur Châteauguay Chemin de la Haute-Rivière, côté nord	610 m	9,9 dBA
Secteur Châteauguay Chemin de la Haute-Rivière, côté sud	1 000 m	8,3 dBA
Secteur Léry Rue Paul	420 m	9,9 dBA
Secteur Maple Grove Rue Georges-Vanier	450 m	8,7 dBA
Secteur Saint-Timothée Traversée du fleuve, côté ouest	650 m	7,9 dBA
Secteur Saint-Timothée Traversée du fleuve, côté est	450 m	7,1 dBA
Secteur Saint-Timothée Raccordement à l'autoroute 30	1 350 m	7,4 dBA

Source : document déposé DA2.1, p. 5-6.

La MRC de Beauharnois-Salaberry a fait quelques demandes analogues relativement aux lots 130 et 133 à Beauharnois, ainsi que dans la zone industrielle et récréative en bordure nord du tracé (mémoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 31). Sur ce dernier élément, le MTQ avait précisé qu'aucune mesure n'était retenue à la jonction du chemin de la Beauce (route 205) et du chemin Saint-Louis (route 236), car l'impact sonore était causé par l'augmentation de la circulation sur les routes contiguës à l'autoroute (document déposé DA2.1, p. 6). Dans un autre cas, deux résidants situés sur une route rurale, soit en milieu faiblement bâti, réclament pareille mesure d'atténuation (mémoire de la Ferme Péladeau & Fils inc., p. 2).

**La commission est d'avis que le MTQ devrait éviter un précédent qui risque d'être lourd de conséquence et s'en tenir à l'application de sa politique de ne construire des écrans antibruit que lorsqu'il y a des habitations en nombre suffisant en bordure des routes projetées. En ce qui concerne les futures zones résidentielles le long des grands axes routiers, les municipalités devraient prévoir des zones tampons.**

L'une des approches de planification intégrée de la version préliminaire de la *Politique sur le bruit routier* préconise la prévention en regard des problèmes de pollution sonore et propose l'aménagement du territoire comme outil d'intervention :

*La présente politique mise sur une prise de conscience et une action concertée des municipalités et des MRC, qui doivent, en vertu des nouvelles dispositions de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, prendre en considération la problématique des transports dans l'aménagement du territoire.*

(Document déposé DA25, p. 2)

Dans cette perspective, la future politique convie les MRC à contrôler l'occupation du sol en bordure du réseau routier ou à prévoir des mesures d'atténuation afin de minimiser les impacts sonores. Ce document mentionne que les municipalités assumeront les frais des mesures d'atténuation pour les nouveaux développements résidentiels en bordure du réseau routier (document déposé DA25, p. 2 et 8).

**La commission appuie le MTQ dans l'application de l'approche de planification intégrée de la *Politique sur le bruit routier* afin de minimiser les éventuels problèmes liés à la pollution sonore. Dans une perspective de développement durable visant l'aménagement du territoire, il serait souhaitable que les MRC et les municipalités prennent en compte ces principes de bonnes pratiques.**

Une autre demande consiste à installer un écran antibruit hors l'emprise de l'autoroute sur un boulevard adjacent :

*[...] les données présentées lors de l'audience publique nous indiquent que, malgré les mesures de mitigation prévues, le bruit se situerait quand même à 61 décibels. Par conséquent, ne pourrait-il pas y avoir des murs d'atténuation plus haut, spécifiquement dans le coin des boulevards Saint-Jean-Baptiste et René-Lévesque ?*

(Mémoire de M<sup>me</sup> Diana Steffan, p. 2)

**La commission est d'avis que le MTQ devrait s'en tenir à l'application de sa *Politique sur le bruit routier* et mettre en place des mesures d'atténuation lorsque les nuisances émanent des routes sous sa responsabilité. Autrement, il revient d'abord à la municipalité d'assurer une qualité de vie adéquate à ses citoyens. Cependant, il serait approprié que les municipalités et le MTQ se concertent dans la recherche de solutions satisfaisantes.**

D'autres assurent que la qualité de vie est en relation étroite avec le bruit, certes, mais aussi avec la qualité de l'air et le champ visuel. Afin de minimiser les impacts du passage de l'autoroute à proximité de leur propriété, ils demandent le déplacement du tracé, l'aménagement de talus et la plantation d'arbres. En appui à leur requête, ils invoquent également que les mesures actuellement proposées ne diminuent d'aucune façon le niveau sonore à l'étage, qui constitue habituellement un lieu de repos :

*[...] concernant les méthodes d'atténuation du bruit, il a été clairement dit : elles ne sont efficaces que pour 1,5 m au-dessus du sol. Que 1,5 m du niveau*

*du sol ne protège aucunement les deuxièmes étages. En général, on protège les espaces et cours extérieurs. [...] De plus, il faut préciser que, normalement, au deuxième étage se situent les chambres à coucher, endroit qui devrait en principe être un lieu de repos.*

(Mémoire de la Ville de Maple Grove, p. 7)

*J'ajouterai finalement les problèmes que je prévois pour ma propre entreprise. C'est une petite entreprise de montage vidéo et de prises de son. Elle est située au deuxième plancher de ma propriété, et si je me réfère aux explications de M. Girard, j'aurai 19 000 véhicules qui circuleront près de mon studio.*

(Mémoire de M. Claude Loyer, p. 5)

Un citoyen de la rue Georges-Vanier à Maple Grove apporte la solution suivante :

*[...] créer une zone tampon entre l'autoroute et les résidences. Dans un premier temps, il faudrait repousser l'autoroute d'une trentaine de mètres au minimum vers le sud. [...] Dans un deuxième temps, on construit un talus qui pourraient protéger le deuxième étage en ce qui a trait [à] l'impact sonore. Lors de l'audience, on a fait mention d'un talus d'au moins 6 mètres. Même si la vue du talus est plus ou moins esthétique, il a le mérite d'avoir une efficacité immédiate. La construction d'un écran antibruit est nécessaire même si on a repoussé l'autoroute vers le sud (le climat sonore diminue de 3 dBA à chaque fois que la distance double). Troisièmement, le long du talus, on plante des arbres sur un corridor minimal de 30 mètres. On alterne feuillus et conifères. La plantation des arbres atténue les principaux impacts négatifs de l'autoroute. Il faudrait planter des arbres de bonne taille pour qu'ils jouent leur rôle le plus rapidement possible. [...] On pourrait boiser cette portion. Le promoteur se propose déjà de reboiser des parcelles de terre enclavées pour éviter qu'elles ne deviennent en friche.*

*Les arbres masqueront avec le temps le talus. Les conifères pourront jouer ce rôle même pendant l'hiver. Ces arbres diminueront considérablement la dégradation du champ visuel.*

(Mémoire de M. André Allard, p. 10 et 11)

**Selon la commission, certaines résidences subiront des effets significatifs en ce qui concerne le climat sonore, étant donné l'inefficacité des écrans au niveau de l'étage supérieur. À l'instar d'un participant, la commission retient la solution préconisant le déplacement vers le sud de quelques dizaines de mètres du tracé, vis-à-vis des rues Paul à Léry et Georges-Vanier à Maple Grove. Le MTQ devrait y mettre en place des talus d'une hauteur appropriée, aménagés pour être efficaces à court terme.**

#### **Les enrobés drainants**

La Ville de Châteauguay réclame la pose d'un pavage particulier pour le passage de l'autoroute sur son territoire. Son représentant soutient que l'effet combiné du mur antibruit et de l'enrobé drainant devrait faire en sorte que le climat sonore demeure semblable à celui qui existe actuellement :

*Pour atténuer le bruit, l'aménagement d'écrans sonores et l'utilisation d'enrobés drainants devraient être retenus pour l'ensemble du tronçon de l'autoroute traversant la ville de Châteauguay.*

(Mémoire de la Ville de Châteauguay, p. 3)

L'enrobé drainant est un revêtement constitué d'environ 20 % de vide ayant une double action acoustique, soit une diminution du bruit en raison du contact du pneu sur la chaussée et l'absorption du bruit généré par l'ensemble des pièces mécaniques. Dans le document *Les revêtements routiers et le bruit* du MTQ, plusieurs difficultés liées à l'utilisation de ce nouveau revêtement sont soulevées, notamment des problèmes du côté de sa réalisation, de ses propriétés et de sa maintenance dans les conditions climatiques nord-américaines (document déposé DA23, p. 16-18).

De façon générale, les revêtements routiers doivent satisfaire à plusieurs critères, dont la sécurité (l'adhérence), la durabilité, l'économie et le bruit. Or, l'enrobé drainant, supérieur quant au bruit, est désavantagé pour ce qui est de la durabilité et du coût. De plus, des incertitudes persistent en ce qui a trait à son adhérence (document déposé DA23, p. 1). Par ailleurs, une étude sur des sites nord-américains pondère les avantages rattachés à l'amélioration du climat sonore, situant celui-ci à la limite de la perception de l'oreille humaine :

*Des expériences effectuées en France, en Suède, en Angleterre et en Allemagne concluent [...] que les enrobés drainants sont moins bruyants de 4 à 7 dBA par rapport aux enrobés classiques [...]. Cependant, comme les enrobés drainants ne représentent pas encore une classe de revêtement homogène, certains d'entre eux sont aussi bruyants que les enduits superficiels (difficulté à obtenir une porosité satisfaisante). [...] Une étude américaine de 1981 sur 16 sites avec des enrobés drainants donne une réduction moyenne pour les véhicules légers de 4,1 dB(A) et de 2,9 dB(A) pour les véhicules lourds.*

(Document déposé DA23, p. 17-18)

Le représentant du MTQ a expliqué quelques distinctions qui s'imposent. D'abord, son efficacité acoustique serait limitée à 2 ou 3 années seulement. Puis, il ajoute :

*Mais je vous rappellerai qu'en France, un des avantages qu'ils ont par rapport au Québec, c'est que les camions [...] ont leur système d'échappement [...] à 1,5 mètre du sol. [...] En Amérique du Nord, les systèmes d'échappement sont sur le véhicule à, en moyenne, 3,5 mètres au-dessus du sol. Et même si je protège le bruit, si je contrôle le bruit généré par le frottement du pneu sur la chaussée, ça n'amenuise en aucune manière le bruit du système d'échappement. Et on sait que, dans la source de bruit d'un routier, c'est essentiellement le bruit du système d'échappement qui est le plus générateur de bruit.*

*Donc, même si j'isole la chaussée, ça n'enlève pas le besoin de mettre un écran ici. En Europe, ils combinent effectivement les deux. Ils font des écrans antibruit, des enrobés drainants. Mais la littérature démontre que, de toute façon, combiner les deux n'amène pas de réduction complémentaire.*

(M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 35)

**À la lumière des informations concernant l'efficacité limitée des enrobés drainants actuels et compte tenu qu'une proportion relativement importante de véhicules lourds est à prévoir sur l'autoroute, la commission ne croit pas appropriée pour l'instant l'utilisation des enrobés drainants sur le segment autoroutier de la ville de Châteauguay.**

#### **La concertation et le suivi**

La Ville de Châteauguay insiste pour que les écrans antibruit soient mis en place en concertation avec la population concernée. De plus, le MTQ devrait vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation grâce à un programme de suivi annuel sur un horizon de cinq ans. La Ville souligne l'importance de ce suivi (mémoire, p. 3).

À cet effet, la représentante du MEF a précisé que les autorités du Ministère étaient plus sensibilisées à ce problème et que, depuis quelques temps, il est inscrit dans certains décrets des conditions particulières de climat sonore à maintenir avec un suivi s'échelonnant sur cinq années (M<sup>me</sup> Linda Tapin, séance du 11 septembre 1997, p. 3-5).

Lors de l'audience publique, le promoteur a confirmé les pratiques en cours, soit la consultation des résidants concernés lors de la phase de conception de l'écran antibruit et l'application d'un programme de suivi sur plusieurs années, afin de s'assurer de l'efficacité des mesures mises en place :

*Quand on va être rendu à la conception de l'écran, lorsqu'on va être à choisir les matériaux, les dispositions, les aménagements paysagers, les agencements des terrains contigus, les propriétés contiguës, il va y avoir des rencontres des citoyens. [...] il peut y avoir toutes formes d'écrans. Il y a des écrans qui peuvent être en béton, il y a des écrans qui peuvent être en acier, il y a des écrans qui peuvent être des buttes de terre, il y a des écrans qui peuvent être en bois. Il y a une multitude de choses qui existent dans le domaine des fabrications de murs antibruit. [...] Mais, maintenant, le mur, comment il peut être aménagé, les matériaux, les plantations d'arbres, ça, ça se discute.*  
(M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 19-20)

Transport Québec recommande qu'un écran soit implanté et qu'il amène une réduction du bruit variant de 7 à 10 décibels. [...] on retourne avec les appareils de mesure, on se place derrière les écrans au même endroit où on a pris les mesures avant l'implantation de l'écran, et ce sont les mesures après l'implantation d'écran et non pas seulement un suivi la première année, mais sur plusieurs années.  
(Idem, séance du 8 septembre 1997, p. 73)

**La commission encourage fortement le MTQ à poursuivre son approche visant la consultation des citoyens pour la mise en place des mesures d'atténuation. Cette façon de faire, transparente, facilite l'acceptation sociale des mesures d'atténuation par ceux qui ont à vivre avec les changements de qualité de vie, que ce soit au regard du climat sonore ou du paysage. Aussi, la commission requiert que le MTQ prenne toutes les mesures nécessaires afin de s'assurer de l'efficacité des écrans antibruit grâce au suivi du climat sonore qui devra s'échelonner sur une durée de cinq ans après l'aménagement des ouvrages.**

Eu égard au programme de suivi, la commission souligne son importance en ce qui concerne les résidants non expropriés de la rue Dorais à Châteauguay. La construction de l'autoroute aura des répercussions potentiellement majeures qui ne seront pas nécessairement atténuées par le MTQ. La Ville de Châteauguay demande que ces résidants du côté nord de la rue Dorais soient expropriés (mémoire, p. 2). La Ville s'appuie sur la transformation de l'environnement de ces résidants et sur les informations du promoteur selon lesquelles le niveau sonore pourrait être supérieur à 55 dBA même après les mesures d'atténuation.

De plus s'ajoute le problème des puits d'eau potable de ces résidants qui risquent d'être contaminés à la suite du passage de l'autoroute. Des 21 puits sélectionnés par le MTQ pour faire l'objet d'un suivi environnemental, 9 sont situés à Châteauguay. Le programme de suivi des puits du MTQ prévoit un échantillonnage printanier pendant deux années en plus de l'échantillonnage préconstruction. Pour les cas où il y aurait augmentation significative de la teneur de un ou plusieurs paramètres, mais en deçà des normes de potabilité, et que ce soit reliée à l'autoroute, le suivi est extensionné jusqu'à ce que la teneur d'équilibre soit atteinte. Pour les cas où les normes de potabilité ne sont pas respectées en raison de l'autoroute, le MTQ entend prendre les moyens afin de redonner l'eau potable au résidant. Il peut s'agir de creuser un nouveau puits plus éloigné ou de se pourvoir d'appareils de traitement pour les cas plus simples (document déposé PR5.3, annexe B, p. 2-3).

**La commission reconnaît la présence, pour les résidants de ce secteur et plus particulièrement pour ceux demeurant du côté nord de la rue Dorais, de problèmes sonores, visuels et possiblement d'alimentation en eau potable. Le MTQ devra donc s'assurer d'un suivi davantage serré dans ce secteur et, en cas de défaut, trouver des mesures d'atténuation supplémentaires, allant jusqu'à l'expropriation de la partie nord de la rue Dorais, à la condition qu'il y ait discussion avec les gens concernés et que la mesure leur paraisse acceptable. Au regard de l'eau potable, le suivi devrait se poursuivre sur une plus longue période dépendamment des conditions hydrogéologiques et des risques de contamination des eaux souterraines. La recherche de solution devrait inclure la déviation des eaux de ruissellement de l'autoroute vers des secteurs peu sensibles et un éventuel raccordement des résidences au réseau municipal s'il y avait contamination.**

### **La qualité de l'air**

Plusieurs participants se sont interrogés sur les changements à la qualité de l'air qu'occasionnerait le passage d'une autoroute. Après avoir examiné les éléments du dossier et les réponses fournies par le MTQ, un citoyen conclut :

*Le gros bon sens me permet de croire que la qualité de l'air de mon environnement va sûrement se détériorer. Les experts pourront dire que cela ne dépasse pas les normes acceptables, mais la qualité ne sera plus la même.*

(Mémoire de M. André Allard, p. 9)

Un représentant du MTQ avait indiqué que, dans ce cas précis localisé en bordure de la future autoroute, il y aurait probablement une détérioration de la qualité de l'air, mais qu'il n'était pas certain que ce serait perceptible. Toutefois, selon le promoteur, la qualité de l'air demeurerait en deçà des normes acceptables (M. Yves Comtois, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 87-88). Le MTQ prend également en compte, entre autres, l'amélioration de la qualité de l'air des résidants en bordure de la route 132 à la suite de l'implantation de l'autoroute 30 (M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 85).

Le MTQ s'en tient au bilan des émissions estimées de trois contaminants, le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et les hydrocarbures (HC), générés par l'achalandage autoroutier et le trafic résiduel de la route 132. Lors de l'audience publique, le porte-parole du MTQ a fait savoir qu'il y avait eu actualisation des résultats obtenus antérieurement. À l'aide d'un modèle plus sophistiqué et des dernières données de circulation, le bilan net de la zone à l'étude et de la région métropolitaine révèle que l'autoroute 30 n'aurait aucun effet significatif sur la qualité de l'air. Les résultats indiquent une augmentation d'environ 1 % en ce qui a trait au CO et aux No<sub>x</sub>, tandis que les HC demeurent pratiquement inchangés (document déposé DA34, p. 15).

Les Ami-e-s de la terre de Montréal ont abordé la question sous un angle encore plus large, questionnant les impacts du projet sur la demande de consommation d'énergie et, plus particulièrement sur les gaz à effet de serre pour lesquels il existe des engagements gouvernementaux (M. Mario Gauthier, séance du 11 septembre 1997, p. 68). Un autre organisme également préoccupé par le développement durable, Transport 2000 Québec, est allé dans le même sens :

*Évidemment, il ne faut pas faire abstraction des impacts globaux que ce projet est susceptible de générer en termes de consommation énergétique et d'émission de toutes sortes, puisque les projets de transport, en plus de générer des impacts locaux, ils génèrent des impacts comme une consommation accrue d'énergie [...] Et l'augmentation des flux de circulation contribue à des perturbations globales en termes de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques qui proviennent des sources mobiles de la circulation routière, en l'occurrence.*

(M. Normand Parisien, séance du 8 octobre 1997, p. 37)

Sur la question de l'effet de serre, le représentant du MTQ a soulevé certaines difficultés pour en évaluer l'incidence :

*En ce qui concerne l'effet ou la contribution au niveau de l'effet de serre, je pourrais en référer au ministère de l'Environnement. À l'époque, on nous demandait ça au niveau des directives et, maintenant, on ne le demande plus parce qu'on sait que c'est très difficile d'isoler un projet autoroutier dans un ensemble, parce qu'on sait que l'effet de serre... puis c'est vrai que les automobiles sont des contributeurs, mais il y a d'autres éléments également [...]. On sait, en général, que le bilan est à peu près stable [...].*

(M. Claude Girard, séance du 11 septembre 1997, p. 70)

**La commission reconnaît le point de vue du MTQ relativement à l'impact du projet sur la qualité de l'air et à la complexité d'élaborer un bilan plus exhaustif. Elle ne s'estime toutefois pas en mesure d'évaluer cet aspect du projet et l'effet sur son acceptabilité. Cependant, il lui apparaît opportun qu'une approche globale qui comprendrait des éléments non encore comptabilisés devrait être développée à l'avenir.**

## **D'autres impacts sur le milieu humain**

La commission examine dans cette section d'autres impacts touchant le milieu humain. Les interrogations des participants se sont concentrées sur une partie du projet, soit la section depuis Châteauguay jusqu'à Maple Grove. Elles sont souvent liées au choix du MTQ de passer le tracé près de l'interface agricole-urbain avec ses conséquences. Divers problèmes en résultant sont examinés au regard des accès aux propriétés, de quatre éléments récréotouristiques particuliers ainsi que de deux éléments patrimoniaux.

### **Le domaine agricole et l'étalement urbain**

La zone d'étude du projet autoroutier se compose de près de 70 % de territoire agricole (document déposé PR3.1, p. 3-102). Selon le MTQ, « la qualité et l'étendue des sols, de même que le climat favorable permettent de considérer en fait l'ensemble de la Montérégie non seulement comme le jardin du Québec, mais aussi comme un grenier agricole » (document déposé DA11, p. 2). La proportion des revenus agricoles bruts en 1991 était de un milliard deux cent millions de dollars et représentait environ 30 % de ceux du Québec. Le revenu brut moyen y était de cent trente-six mille dollars (136 000 \$) par entreprise. Le territoire agricole dans les trois MRC touchées par le projet correspond également à ce portrait régional. On y retrouve 14 % (1 300) des entreprises agricoles de la Montérégie très actives dans la production céréalière, laquelle est expédiée dans une proportion de 70 % vers la Beauce et les Provinces maritimes (M. Michel Séguin, séance du 9 septembre 1997, p. 9-10).

Quant à l'effet du projet sur les terres protégées en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1), le MTQ a calculé que les 317 ha touchés par l'emprise de l'autoroute correspondent à environ 0,25 % de la superficie agricole des trois MRC concernées par le projet. Par ailleurs, le MTQ a examiné les pressions exercées sur le territoire zoné agricole de la région de Montréal et en a conclu que ces pressions ne sont pas plus fortes que pour des MRC de la Rive-Sud à proximité de Montréal déjà pourvues d'axes autoroutiers majeurs. La conclusion générale du MTQ pour la zone d'étude du projet demeure toutefois prudente :

*Il serait exagéré de prétendre que les routes n'ont en aucun temps contribué à déstructurer le territoire agricole. Il faut toutefois tenir compte du cadre d'aménagement mis en place successivement entre 1978 et 1997, et d'un dynamisme agricole certain pour le territoire à l'étude.  
(Document déposé DA13, p. 5)*

Outre la conformité du tracé avec les schémas d'aménagement des trois MRC, peu de demandes d'autorisation ou d'exclusion ont été produites ces dernières années et plusieurs d'entre elles concernaient justement l'emprise de l'autoroute 30. Les trois MRC ont confirmé que, depuis le début de l'actuelle décennie, très peu de modifications ont été apportées à la zone agricole (mémoires de la MRC de Roussillon, p. 7 ; de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 18 ; de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, p. 3). Ceci devrait d'ailleurs être réaffirmé avec la révision des schémas d'aménagement qui prévoit même un « contrôle accru des usages non agricoles en zone agricole » respectueux des orientations gouvernementales en la matière (mémoire de la MRC de Roussillon, p. 7).

Hormis la situation particulière de la municipalité de Maple Grove qui sera examinée plus loin à la section portant sur les variantes E et F du tracé à Léry et Maple Grove, il semblerait que les municipalités aient suffisamment d'espaces à utiliser en dehors de la zone agricole. À elle seule, la MRC de Beauharnois-Salaberry a évalué qu'une superficie de 825 ha était disponible sur son territoire pour le développement résidentiel, ce qui lui a fait dire qu'elle possédait l'espace résidentiel pour les 40 prochaines années (mémoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 18).

S'il y avait étalement urbain, il y a fort à parier que la pression ne proviendrait pas des résidents de l'île de Montréal, ce que croit également Transport 2000 Québec et Les Ami-e-s de la terre de Montréal. Pour le premier organisme, « il y aura peut-être quelques effets d'étalement urbain du côté de Vaudreuil et Saint-Timothée, mais nous estimons que ce serait très très limité » (M. Luc Côté, séance du 8 octobre 1997, p. 42). Le représentant de l'organisme Les Ami-e-s de la terre de Montréal croit, quant à lui, qu'outre un risque d'un déplacement de l'activité de l'ouest de la CUM vers la MRC de Vaudreuil-Soulanges :

*Il y a peu de chance que l'étalement urbain se produise par le phénomène des déplacements de population CUM-couronne sud à cause des limites qu'imposent les liens interrives, la difficulté de communiquer. Par contre [...] ce phénomène d'étalement-là pourrait se produire entre la région centre de la couronne sud et les secteurs ouest où on retrouve des concentrations d'emploi dans cette région centre-là.*

(M. Gilles Côté, séance du 9 octobre 1997, p. 58-59)

À ceci, il faut ajouter le rôle de la Commission de développement de la métropole qui agit particulièrement en matière d'aménagement du territoire et de transport (*Loi sur la commission de développement de la métropole*, 1997, c. 44) et celui du ministre d'État à la Métropole qui est d'office président du Conseil de la Commission et conseiller du gouvernement sur toute question relative à la métropole, en particulier sur les questions d'aménagement du territoire et d'organisation des transports et des voies de communication qui la desservent (*Loi sur le ministère de la Métropole*, 1996, c. 13). Toutes les municipalités de la zone d'étude du projet, sauf Salaberry-de-Valleyfield et Saint-Timothée, sont incluses dans le territoire couvert par ce ministère.

Le choix d'un tracé autoroutier près de l'interface des zones agricole et urbaine a un effet barrière vis-à-vis d'un éventuel étalement urbain. Le représentant de la municipalité de Beauharnois a d'ailleurs confirmé les nouvelles restrictions apportées au développement par ce tracé (M. Jean Beaulieu, séance du 11 septembre 1997, p. 64). Cet effet barrière et sa consécration dans les schémas d'aménagement des trois MRC en cours de révision

expliquent probablement l'appui sans équivoque au projet autoroutier apporté par la Fédération de l'UPA de la région. Selon cette organisation, l'autoroute serait à même de jouer un rôle dans le développement de l'agriculture régionale, laquelle subit actuellement des mutations profondes stabilisant les divers élevages et favorisant la production céréalière qui requiert son transport vers les lieux de distribution, de transformation et de consommation (mémoire, p. 3).

En définitive, les impacts ponctuels sur le domaine agricole ont été peu questionnés si l'on considère que 37 entreprises sont touchées par le projet. Il faut se rappeler que le MTQ s'est adressé à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) qui a convoqué les parties le 25 novembre 1997 (communication personnelle et document déposé DA11, p. 13). C'est la CPTAQ qui, en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, a juridiction pour autoriser à des fins autres qu'agricoles l'utilisation d'un lot situé en territoire agricole. Le MTQ a répété à quelques occasions que les mesures d'atténuation elles-mêmes devaient faire l'objet de l'accord des parties et satisfaire la CPTAQ (document déposé PR3.1, p. 7-99).

**La commission, constatant le fort dynamisme agricole du territoire traversé par l'éventuelle autoroute, estime approprié que le MTQ ait opté pour minimiser les impacts sur le territoire agricole. Il existe suffisamment de territoire non zonné agricole pour assurer un développement urbain durant de nombreuses années. Elle est d'avis également que l'étalement urbain ne constitue pas un risque d'importance dans ce dossier. D'autant plus que l'autoroute 30 constituera une barrière à un éventuel étalement urbain.**

### **Les problèmes d'accès aux propriétés**

Quelques cas problématiques d'accès aux propriétés ont été présentés à la commission. D'autres cas avaient été soulevés lors de la première partie de l'audience publique, mais en l'absence d'avoir été repris dans des mémoires, la commission en conclut que les réponses du MTQ ont été jugées satisfaisantes. Par ailleurs, en ce qui a trait aux agriculteurs, les propositions du MTQ ne sont pas finales puisqu'elles doivent être examinées par la CPTAQ. Par ailleurs, la Fédération de l'UPA a déjà acquis une expertise dans des dossiers d'expropriation de ses membres et peut agir comme personne-ressource lorsque requise.

### **Le cas du chemin du canal à Melocheville et Saint-Timothée**

Le chemin du Canal à Melocheville et Saint-Timothée fait actuellement office de route rurale bordée d'entreprises agricoles. Un propriétaire a signalé que l'autoroute empêcherait l'accès à ses terres par le chemin du Canal (mémoire de la Ferme Péladeau & Fils inc., p. 1).

L'examen de cette partie du tracé (figure 1.2) révèle qu'une fois l'autoroute en place, ce sont moins les accès aux terres qui posent problème que l'utilisation de cette route. La vocation de l'échangeur n° 7 étant de servir de jonction entre trois sections de l'autoroute, il n'y aura aucun accès à cet endroit. Le seul accès à l'échangeur n° 6 passera par le chemin du Canal et la montée Pilon qui risquent de voir la circulation augmenter considérablement.

Dans cette perspective, la municipalité de Melocheville et la MRC de Beauharnois-Salaberry ont demandé qu'étant donné son changement de vocation, la route devienne sous la responsabilité du MTQ (mémoires de la municipalité de Melocheville, p. 6 et de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 31). Par ailleurs, il semblerait que la route en question se trouverait dans l'emprise du MTQ à la suite de la construction de l'autoroute.

**La commission estime qu'en raison de l'augmentation prévisible du trafic sur le chemin du Canal et la montée Pilon et de l'absence d'autre accès à l'autoroute 30, le MTQ devrait tout au moins assurer un aménagement adéquat de cette route avant de la céder aux autorités municipales.**

#### **Le cas des terres entre l'échangeur n° 7 et le boulevard Pie XII**

La municipalité de Saint-Timothée a indiqué que le tracé proposé créera des contraintes non négligeables aux propriétaires des lots qui seront morcelés par la construction de l'autoroute 30, entre l'échangeur n° 7 et le boulevard Pie XII. Aussi, recommande-t-elle que le MTQ construise un chemin de desserte entre l'échangeur n° 7 et ce boulevard (mémoire, p. 8).

À l'examen, il ne semble pas qu'il s'agisse d'un problème d'accès aux terres pour les agriculteurs. Ces terres longent, au sud, le rang Sainte-Marie. Le MTQ a d'ailleurs informé la commission que les voies de desserte étaient mises en place lorsqu'une ou des propriétés étaient enclavées à la suite de l'imposition d'une servitude de non-accès au réseau routier ou autoroutier et qu'actuellement, aucune voie de desserte n'existe dans l'emprise de l'autoroute projetée (document déposé DA39, p. 1).

La municipalité a fait parvenir à la commission un ensemble de cartes où les terrains qu'elle estime devenir enclavés sont identifiés. Le représentant de la municipalité avait indiqué auparavant qu'une partie de ces lots (249 à 274) sont zonés urbains en vue du développement d'un futur parc industriel (M. Jean-Noël Tessier, séance du 8 octobre 1997, p. 26). Dans l'immédiat, aucun chemin n'y conduit.

**La commission estime qu'un accès à un futur développement industriel relève de la municipalité de Saint-Timothée et ne justifie pas que le MTQ y construise un chemin de desserte. Toutefois, s'il y avait enclavement réel, la commission considère que le MTQ appliquera ses politiques habituelles.**

#### **Le cas de Carrière Dolomite (1996) inc.**

Carrière Dolomite (1996) inc. est une entreprise d'excavation et de préparation de pierre concassée située dans les limites de la municipalité de Saint-Timothée. L'entreprise verrait son chemin d'accès actuel depuis la route 132 coupé par le passage de l'autoroute 30. Elle demande que le MTQ assume le coût d'un chemin d'accès prolongé à même le chemin d'accès requis par la municipalité, soit en bordure sud de l'emprise de l'autoroute. Il s'agit d'un prolongement supplémentaire de 1,7 km à l'accès de 0,8 km requis par la municipalité. Sinon, elle réclame qu'un viaduc soit construit au-dessus de l'autoroute pour le passage de son chemin actuel. Selon l'entreprise, la viabilité de la carrière serait dangereusement compromise sans un accès direct à la voie publique (mémoire, p. 5).

Depuis le début de ses activités en 1983 et jusqu'en 1993, l'entreprise utilisait le rang Sainte-Marie comme voie d'accès. Cette année-là, elle a conclu une entente avec la municipalité et le MTQ afin de construire un autre accès réduisant les inconconvénients aux résidants du chemin Sainte-Marie. Le président de l'entreprise affirme qu'il n'avait pas connaissance du tracé de l'autoroute, déjà connu en 1993 (M. Denis Hébert, séance du 9 octobre 1997, p. 39).

Selon le représentant de l'entreprise, l'entente incluait l'acceptation de deux possibilités d'accès à la carrière : l'actuel chemin d'accès et un autre aurait passé au sud de l'emprise de l'autoroute 30 pour aller rejoindre le boulevard Pie XII. Questionné à propos du choix de l'actuel accès, le président de l'entreprise a indiqué qu'il s'agissait d'un choix économique puisque cette option permettait de réduire le transport de 4 ou 5 km (M. Denis Hébert, séance du 9 octobre 1997, p. 38). Il a aussi mentionné que l'investissement de quelques centaines de milliers de dollars dans la construction de ce chemin serait amorti sur la durée de vie de la carrière prévue pour 50 années. Enfin, toujours selon l'entreprise, la municipalité a une obligation, inscrite à l'entente, de lui assurer un accès public (mémoire, p. 3).

Le MTQ a signalé à ce sujet que le caractère temporaire des accès était spécifié dans l'entente intervenue en 1993 et que cette question serait discutée lors du renouvellement de l'entente en 1998 (document déposé DA39, p. 1).

**La commission s'interroge sur le choix de construire l'accès depuis la route 132 puisque celui-ci devait croiser l'éventuel autoroute 30 dont le tracé était connu à cette époque. La seconde option aurait fourni un accès sans entrave au projet autoroutier. La commission ne désire pas s'immiscer dans un éventuel litige impliquant Carrière Dolomite (1996) inc. et la municipalité de Saint-Timothée et, possiblement, le MTQ sur cette question de l'accès à la carrière de l'entreprise.**

### **Le secteur Haute-Rivière à Châteauguay**

Le secteur du chemin Haute-Rivière au sud de la route 132 à Châteauguay (figure 4.2) sera perturbé par le passage de l'autoroute puisqu'il y aurait à cet endroit expropriation du côté sud de la rue Dorais et empiètement de l'emprise sur des propriétés agricoles. Le MTQ explique le choix du tracé par la volonté d'éviter de passer entièrement dans le quartier résidentiel et également parce qu'il désirait ne pas détruire un boisé de très grande valeur écologique (M. Yves Comtois, séance du 9 septembre 1997, p. 30). Il appert toutefois que le boisé en question est situé totalement en zone blanche et qu'il n'a reçu aucune protection municipale.

Lors de l'audience publique, le MTQ a annoncé qu'il modifiait le modèle de l'échangeur prévu dans ce secteur afin d'en minimiser les impacts. Cependant, il n'est pas prévu dans l'immédiat puisqu'il ne serait pas justifié sur la base du trafic. Ce nouveau modèle d'échangeur, dit en losange, permettrait de réduire sensiblement les superficies empiétées. En zone agricole et en considérant le fait que le tracé chevaucherait maintenant la limite de la zone agricole permanente, on passerait de 16,6 ha à 4,4 ha et, en zone urbanisée, de 11 ha à 7,7 ha. Les agriculteurs touchés auraient dorénavant accès à leurs terres (lots 209-210), ce qu'ils ont confirmé dans leur mémoire (mémoire de MM. et M<sup>me</sup> Alain, Étienne et

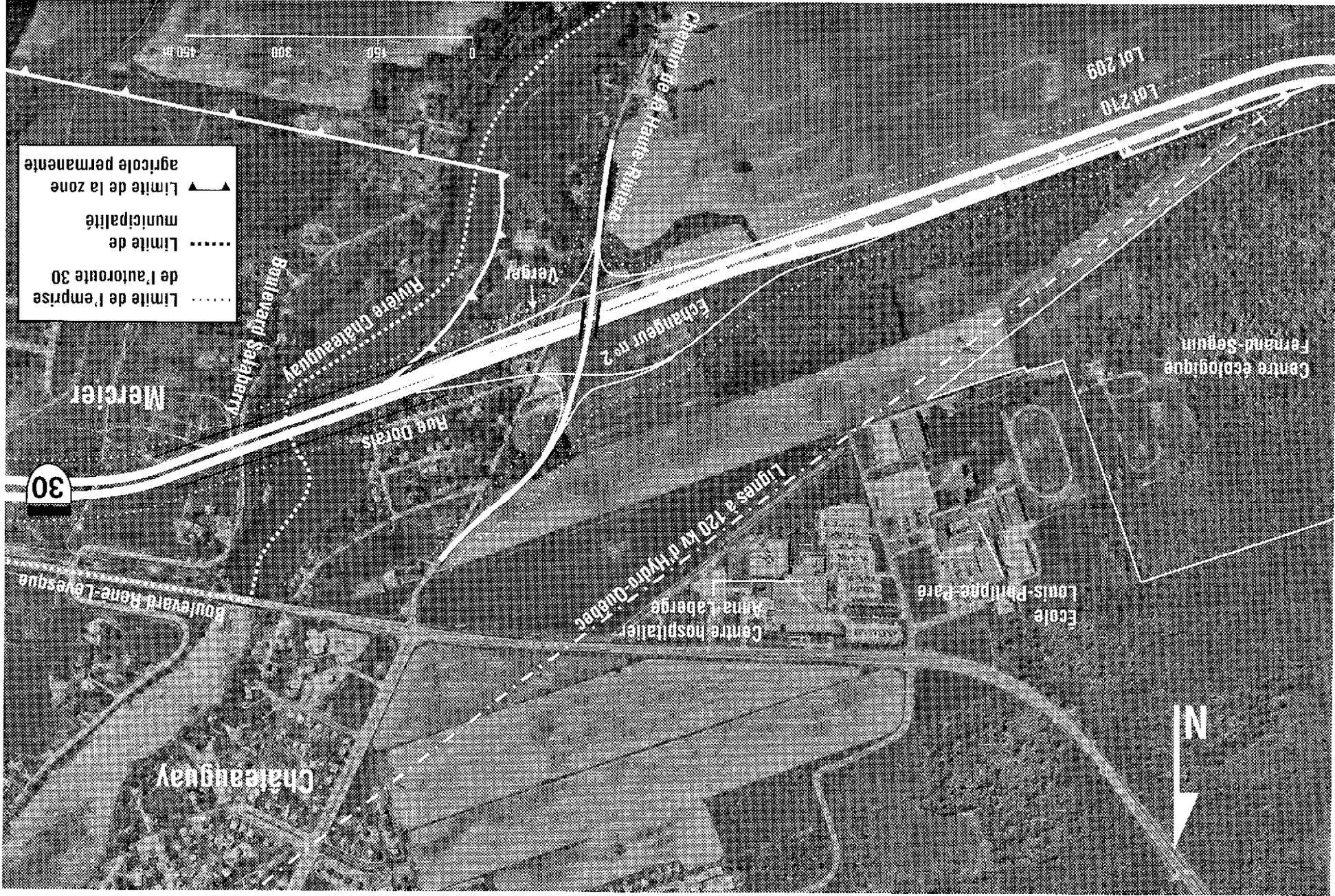
Danielle Laberge, p. 4). Pour le MTQ, le propriétaire foncier au nord de l'emprise perdrait moins de terrain et le nombre d'expropriations serait réduit (M. Gildard Lanteigne, séance du 9 septembre 1997, p. 32).

Malgré ces améliorations à la configuration de l'échangeur et le déplacement du tracé quelque peu au nord, le représentant de la même entreprise agricole a signalé que, tout en reconnaissant les retombées économiques du projet, la construction de l'autoroute supposerait une réduction de 30 % de la superficie totale de l'entreprise, ce qui risque d'en compromettre la rentabilité. Il a proposé deux tracés approximatifs réduisant les impacts pour la ferme (mémoire de MM. et M<sup>me</sup> Alain, Étienne et Danielle Laberge, p. 3 et annexes 1 et 2).

La commission souligne les efforts du MTQ en vue de solutionner le problème du secteur Haute-Rivière à Châteauguay. Elle insiste pour que le modèle d'échangeur proposé par le MTQ (en losange) soit celui dorénavant retenu en raison de son impact moindre sur le territoire agricole.

Figure 4.2

Le secteur du chemin de la Haute-Rivière et de la rue Dorais (échangeur n° 2 pour construction future)



Sources : adaptée des documents déposés PR3, annexes 1, 2, 3 et 11, DA10.2, DA39.1 et DM9.

## Les variantes E et F du tracé à Léry et Maple Grove

Bien qu'un fort consensus régional vise ce tracé autoroutier, la traversée des municipalités de Léry et de Maple Grove présente le tronçon le plus questionné lors de l'audience publique et ce, par les deux municipalités concernées, par certains de leurs citoyens et par le Club Beauchâteau inc. Dans ce dernier cas, les deux tracés coupaient le terrain de golf à des niveaux différents. Il en sera question plus loin à la section réservée au Club Beauchâteau inc.

Dans les municipalités de Léry et de Maple Grove, le MTQ avait le choix entre deux variantes de tracé (figure 1.3). La variante E passerait près des zones urbaines alors que la variante F serait localisée plus au sud.

Le promoteur justifie son choix de tracé, d'une part, parce qu'il voulait le rapprocher le plus possible de l'interface entre la zone agricole et la zone urbaine et, d'autre part, afin de préserver les bois qu'aurait croisés l'autoroute 30 (M. Yves Comtois, séance du 8 septembre 1997, p. 88). Au surplus, les agriculteurs de ce secteur auraient ainsi leurs résidences au sud du tracé :

*Ce qui nous a fait pencher la balance vers le tracé E, finalement, c'est que, sauf deux entreprises agricoles qui sont localisées sur la 132 et qui exploitent donc des terres du nord vers le sud, les autres agriculteurs ont des terres au sud du tracé de l'autoroute et louent des terres, pour la plupart, au nord du futur tracé de l'autoroute. Donc, plutôt que d'imposer une coupure ici en plein milieu, ce qui complique énormément les dessertes, les accès, puis tout ça, pour des raisons d'ordre d'agriculture, on a préféré aller vers le tracé E.*  
(M. Yves Comtois, séance du 9 septembre 1997, p. 55)

Le représentant du MTQ a ajouté que le tracé E constitue celui de moindre impact sur le plan biologique et agricole et que ses répercussions négatives à l'égard du milieu bâti peuvent être atténuées sans difficulté technique majeure par une légère optimisation du tracé vers le sud (M. Yves Comtois, séance du 11 septembre 1997, p. 120). Le tracé de l'autoroute constituerait également une barrière au développement urbain dans ce secteur.

La municipalité de Maple Grove fait bande à part dans le consensus régional puisqu'elle estime que le tracé F serait préférable. Son argument principal revient à constater qu'il lui reste environ 4 % de son territoire à développer, ce qui sera fait dans environ cinq ans, et que la présence de l'autoroute près de l'interface urbaine l'empêchera de se développer davantage. En décembre, elle a avisé la commission qu'elle estime maintenant ce territoire à 2 % (document déposé DB22). De plus, elle n'est pas convaincue par les arguments du MTQ voulant que le domaine agricole soit favorisé par le tracé E.

Étant responsable de son territoire, elle précise être en mesure de juger de ses priorités tant au niveau de son développement en milieu écologique, ainsi que de la mise en valeur de certain territoire » (mémoire, p. 9-10).

**La commission estime que le problème de contrainte au développement urbain du territoire de Maple Grove n'est pas lié au passage d'une autoroute, mais plutôt**

**tributaire des contraintes exercées sur l'aménagement du territoire de cette municipalité par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.**

La position de la municipalité de Léry laisse la commission quelque peu perplexe. Son représentant réitère son adhésion au consensus régional, « ce qui me permet d'affirmer aujourd'hui, avec une certaine pointe d'orgueil collectif, que le tracé qui vous est présenté pour étude est le meilleur compromis (mémoire, p. 2). Parallèlement, la municipalité indique aussi que « des doutes persistent quant à la justification du tracé choisi au centre de l'axe nord-sud du territoire de la Ville de Léry (mémoire, p. 3). Il est question essentiellement des pertes de territoire agricole selon les tracés et de la façon dont le MTQ a traité les propriétaires agricoles. Sur ce point, le représentant municipal a indiqué qu'à sa connaissance, il n'y avait qu'un seul agriculteur résidant sur la route 132 à Léry (M. Jean-Pierre Pilon, séance du 9 octobre 1997, p. 21).

Certains résidents de ces municipalités vivant à l'extrémité de deux développements résidentiels bordant le tracé projeté de l'autoroute 30 se sont opposés à ce tracé. Leurs arguments touchent la perte de leur qualité de vie actuelle (voir plus loin la section concernant les impacts sur des habitats aquatique et terrestre).

Le choix du tracé E a fait l'objet d'une consultation publique en juin 1993, à laquelle furent conviés les divers représentants de la communauté allant des citoyens aux élus, en passant par les instances économiques, environnementales, agricoles et gouvernementales (document déposé DA15). Des avis dans les journaux permettaient à quiconque d'émettre son point de vue (M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 14). Selon le MTQ, le consensus découle de cet exercice. Ainsi, le monde municipal régional a été à même de s'ajuster au secteur agricole, de telle sorte que la Fédération de l'UPA s'est prononcée en faveur du tracé E. En prenant en compte les mesures d'atténuation des impacts sur les agriculteurs touchés par le passage de l'autoroute, l'UPA croit que celles-ci seront de nature à contenir l'étalement de l'urbanisation (mémoire de la Fédération de l'UPA, p. 5).

**La commission est d'avis que le choix du tracé E dans le secteur de Léry et Maple Grove repose globalement sur des critères appropriés. Le passage au nord plutôt qu'au sud du secteur correspondrait à celui de moindre impact environnemental. Il offrirait en outre l'avantage de limiter les effets négatifs de l'étalement urbain sur le territoire agricole. Cependant, la commission émet des réserves en ce qui a trait à la proximité du tracé vis-à-vis de la rue Paul à Léry et la rue Georges-Vanier à Maple Grove. Il conviendrait à ces endroits de déplacer légèrement le tracé vers le sud afin de permettre l'installation d'écrans sonores efficaces.**

### **Les aspects récréotouristiques**

#### **Le Centre écologique Fernand-Seguin**

Le Centre écologique Fernand-Seguin (CEFS), illustré à la figure 4.2, est un parc municipal situé dans la ville de Châteauguay, dont la vocation consiste en l'interprétation de la nature, sa conservation et la récréation extensive (document déposé DB6). Sa zone récréative

s'étend sur près de 150 ha, dont 68 ha appartiennent à la Ville. Cette dernière en aurait acquis 25 ha entre 1991 et 1994 (mémoire, annexe). Les activités y sont pratiquées sur 20 km de pistes de ski de randonnée en grande partie balisés et entretenus mécaniquement ainsi que sur quatre sentiers voués à l'interprétation de la nature.

Le CEFS est fréquenté annuellement par 30 000 personnes et il aurait atteint sa capacité de support depuis quelques années. La Ville en est consciente et cherche à l'agrandir (M. Luc L'Écuyer, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 68). À ce sujet, le représentant du MTQ a ajouté que le CEFS utilisait déjà les propriétés du Ministère sans entente ni bail de location (M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 69). Un représentant de la Ville a d'ailleurs révélé qu'il y avait effectivement des sentiers mais que leur développement n'était pas systématisé (M. Rytis-Yves Bulota, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 62). Dans une évaluation de 1981 du potentiel du site à laquelle la Ville a renvoyé, on y lit que déjà à l'époque :

*Le site du parc urbain présente ainsi un potentiel naturel très élevé mais sa qualité est grandement diminuée à cause d'une mauvaise utilisation de la part des visiteurs.*

*Le site du parc urbain doit donc être amélioré et mieux protégé si l'on veut le préserver et, avec un aménagement adéquat, il sera très facile de le mettre en valeur.*

(Document déposé DB6, p. 19 et 23)

La commission note que la Ville de Châteauguay, malgré qu'elle le qualifie de parc régional, ne s'est pas pourvue d'un plan d'aménagement et de gestion de ce parc urbain, ce qui permettrait d'en consacrer la vocation de centre écologique.

Lors de la première partie de l'audience publique, le représentant du MTQ a précisé qu'à la différence de ce que l'on retrouvait dans l'Étude d'impact, l'emprise n'empiéterait pas sur le CEFS puisque sa limite se situe en dehors de celui-ci (M. Claude Girard, séance du 9 septembre 1997, p. 89). Par contre, la Ville de Châteauguay signale que l'autoroute 30 toucherait une partie des lots 201 et 215 en sa propriété (mémoire, annexe et M. Paul Brunet, séance du 9 octobre 1997, p. 3). À la suite d'un examen des titres de propriété, le MTQ a informé la commission que le plan de localisation déposé par la Ville de Châteauguay était erroné. Selon lui, les terrains acquis par la Ville dans la partie ouest sont situés en zone agricole et aucune demande d'autorisation n'a été adressée à la CPTAQ. La distance entre ces terrains et l'emprise du projet varierait de 0 à 270 m alors que celle des terrains du Centre, plus à l'est, serait de 80 à 300 m (document déposé DA39, p. 2).

Arguant l'absence d'évaluation des impacts du bruit, de la poussière, de l'embrun salin et du drainage sur le CEFS, confirmée par le MTQ (M. Claude Girard, séance du 9 septembre 1997, p. 92), et signalant sa valeur écologique, la Ville demande que le MEF assure un suivi sur deux années et qu'advenant une dégradation du milieu ou des conditions pour la tenue des diverses activités, le MTQ corrige la situation et protège le territoire par un écran sonore qui pourrait être érigé avec l'excédent de terre provenant de la construction de l'autoroute. De plus, la Ville requiert que l'emprise actuelle traversant le CEFS lui soit cédée pour une somme minimale.

Toujours selon la Ville, le bruit serait l'impact le plus notable de l'implantation de l'autoroute 30, car il entrerait en conflit avec toutes les activités pratiquées au CEFS. D'après le MTQ, seule la pointe sud-ouest du Centre serait touchée en 2013 à un seuil de 55 dBA. De plus, les arbres présents à cet endroit sont de très bons atténuateurs du bruit (M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 60 et document déposé DA2.1).

Un représentant de la Ville affirme plutôt que la pointe sud-ouest du Centre, où les cartes indiquent un niveau de bruit allant jusqu'à 65 dBA, est une peupleraie où passe un sentier très utilisé. De plus, l'hiver, les feuilles de ces arbres sont tombées au moment même où circulent les skieurs de randonnée, d'où la nécessité d'un écran antibruit (M. Rytis-Yves Bulota, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 66).

Il faut également noter que les niveaux sonores pour 2013 sont estimés à partir d'un taux annuel d'augmentation de 2 % alors que, dans le cas des débits de circulation, le MTQ a utilisé un taux annuel moyen de 3 % à 4 %, ce qui semble plus réaliste.

Les embruns salins et leurs effets sur la végétation ne semblent pas beaucoup documentés. Une représentante du MEF a indiqué que c'était plutôt l'exposition directe aux sels de déglacage qui peut causer des dommages et qu'il fallait prendre en compte, entre autres, la nature des sols, les espèces présentes et l'orientation des vents (M<sup>me</sup> Francine Marcotte, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 4). Le MTQ a ajouté que les vents dominants l'hiver étaient ouest-nord-ouest et plutôt orientés dans le sens de l'autoroute ou légèrement vers le sud (M. Gildard Lanteigne, séance du 9 septembre 1997, p. 95).

La même représentante du MEF a indiqué qu'elle ne croyait pas que la poussière soit nuisible à la végétation, pas plus que d'éventuels problèmes de drainage du Centre (M<sup>me</sup> Francine Marcotte, séance du 9 septembre 1997, p. 93 et séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 5).

**La commission n'est guère convaincue de la nécessité d'installer un talus servant de protection contre le bruit et les embruns salins. Il serait possible d'éviter le problème potentiel du bruit en procédant à un réaménagement de sentiers qui privilégierait d'autres emplacements du CEFS.**

**La commission est également d'avis que la Ville de Châteauguay devrait, dès maintenant, établir un aménagement planifié de ce centre, délimitant les secteurs suivant les activités permises. Ainsi, le secteur sud-ouest pourrait devenir une zone de conservation où des aménagements forestiers adéquats permettraient de favoriser l'évolution écologique de la peupleraie actuelle.**

**La commission considère en outre que la construction d'un talus à même l'excédent de terre provenant des travaux de construction de l'autoroute constituerait éventuellement une mesure d'atténuation peu coûteuse, à la condition que les autorités de Châteauguay acceptent de le recevoir à l'intérieur du CEFS, aux limites de l'emprise de l'autoroute.**

Par ailleurs, un petit marais situé à l'ouest du CEFS serait détruit par le passage de l'autoroute. Le MTQ a déjà indiqué qu'il entendait compenser cette perte d'habitat en reconstituant un marais dans le secteur (M. Yves Comtois, séance du 10 septembre 1997, en soirée, p. 63).

**La commission estime que la cession, par le MTQ, des terrains de l'emprise de l'ancien tracé bordant le CEFS et la création d'un marais sur ces terres ou d'autres désignées par le CEFS représenteraient une compensation intéressante à l'expropriation des terres appartenant à la Ville et localisées dans l'emprise du futur tracé, ainsi qu'aux éventuels inconvénients, notamment le bruit, causés par le passage de l'autoroute.**

### **Le canal de Soulanges**

Le canal de Soulanges (figure 1.2) est l'ancêtre de la voie maritime du Saint-Laurent. Il fut ouvert en 1899 et son exploitation prit fin en 1959 lors de la mise en service du canal de Beauharnois (mémoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, annexe 3, p. 1). Avec ses 23 km et ses 5 écluses, il relie les municipalités de Pointe-des-Cascades à Les Coteaux (figure 1.1). Une piste cyclable le longe.

Pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges, il constitue un enjeu majeur dans l'implantation d'une structure récréotouristique et de plein air interrégionale (mémoire, p. 5). Ce qui a amené, d'une part, la création d'un parc régional constitué en régie intermunicipale et, d'autre part, la création de la Société de développement du canal de Soulanges responsable de la réalisation d'un concept de développement, d'une étude de faisabilité et d'un plan directeur (mémoire, p. 6).

Le développement du canal englobe des pistes cyclables, des patinoires, des pistes de ski de randonnée, des pistes archéologiques et historiques et un centre d'interprétation. On retrouve également le développement de marinas et d'un site de navigation maritime. L'estimation des coûts de rénovation et de préparation du canal sont de l'ordre de vingt millions de dollars (20 M\$) à vingt-cinq millions de dollars (25 M\$) (mémoire, annexe 3, p. 1-2).

Le MTQ, après avoir examiné plusieurs variantes de l'autoroute dans ce secteur, a opté pour un tracé passant sous le canal :

*[...] c'est l'autoroute en dépression. La route 338, à ce moment-là, demeure telle quelle à l'aide d'un viaduc. Et le canal, sa continuité est assurée à l'aide d'un pont-canal.*

(M. Gildard Lanteigne, séance du 11 septembre 1997, p. 48)

Cette solution, selon le MTQ, permettrait de rendre éventuellement le canal à la navigation et d'y maintenir la piste cyclable. Cependant, le MTQ n'a pas actuellement le dimensionnement exact de ce que seront ces structures, mais il s'agit d'un type de construction qui existe ailleurs (M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 48).

Pour la Société de développement du canal de Soulanges, il importe d'intégrer adéquatement l'autoroute 30 au canal et à ses usages accessoires. Les éléments de première importance touchent le climat sonore et le paysage (document déposé DB12, p. 14).

Dans un mémoire regroupant divers participants, dont la MRC de Vaudreuil-Soulanges et la Société de développement du canal de Soulanges, le tracé du MTQ est retenu comme celui de moindre impact et le passage proposé sous le canal reçoit l'assentiment moyennant les conditions suivantes :

- *maintenir les paramètres d'origine du canal, soit une largeur minimale de 14 m, un tirant d'air illimité, un tirant d'eau de 4,3 m et une longueur de 87 m ;*
- *le positionnement longitudinal du pont-canal doit faire en sorte de permettre la construction d'un deuxième pont-canal, si les besoins futurs l'exigeaient ;*
- *la passerelle de la piste cyclable doit permettre le passage de véhicules légers pour les services d'urgence ;*
- *des mesures de sécurité adéquates doivent être prévues aux ouvrages du pont-canal, de la piste cyclable et de la route ;*
- *la coordination doit être assurée avec la Société de développement du canal de Soulanges afin d'harmoniser les ouvrages reliés à la traversée de l'autoroute 30 [...].*

(Mémoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, p. 8)

Lors de la première partie de l'audience publique, un spécialiste du MTQ est venu informer la commission et les participants sur le dimensionnement des divers ouvrages. En ce qui concerne le canal de Soulanges, il a indiqué que les caractéristiques du pont-canal seraient approximativement de 14,35 m de largeur, de 137 m de longueur, que la structure devant porter la canalisation serait située en plein centre du canal selon l'axe longitudinal avec, du point de vue hydraulique, une largeur de 10 m et 2,4 m de profondeur d'eau (M. Louis-Georges Coulombe, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 49). Il y a donc un écart entre les demandes de l'organisme et l'offre du MTQ.

**La commission est d'avis que le canal de Soulanges constitue une infrastructure patrimoniale et récréotouristique d'importance qui mérite d'être protégée et développée. En conséquence, le MTQ devrait répondre aux demandes des autorités régionales quant au dimensionnement des ouvrages et plus particulièrement à l'égard de l'intégration harmonieuse du passage de l'autoroute 30 dans ce corridor récréotouristique.**

#### **Le Club Beauchâteau inc.**

Le Club Beauchâteau inc., fondé en 1957, est un organisme récréatif sans but lucratif permettant à ses 500 membres de pratiquer le golf et le curling. Il est situé à Maple Grove dont il constitue le principal employeur avec un effectif de 35 personnes. Sa valeur estimée serait de deux millions sept cent mille dollars (2,7 M\$), en excluant l'achalandage et les équipements (mémoire, p. 8).

Le tracé retenu (variante E) passerait à moins de 100 m du chalet principal et des dépendances (figures 1.2 et 4.3) (mémoire du Club Beauchâteau inc., p. 2). En conséquence, les installations, dont le chalet, le vert de pratique et les verts des 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> trous, seraient isolées du reste du terrain. Pour les représentants du Club, cette proximité aurait des impacts majeurs sur ses activités, au point de mettre en péril sa survie (M. Robert Trudeau, séance du 8 septembre 1997, p. 26). Cette proximité influencerait directement la qualité de la pratique du golf :

*Qu'ils se trouvent sur le vert ou prennent un moment de repos au pavillon, les amateurs de golf recherchent avant tout un environnement naturel calme, serein et esthétique, incompatible avec la barrière visuelle, le bruit et la pollution atmosphérique inévitablement liés à la présence d'une autoroute en plein cœur du parcours.*

(Mémoire du Club Beauchâteau inc., p. 2).

D'autre part, le parcours lui-même risque d'être touché. Or, il s'agirait d'un site d'excellente qualité pour lequel toute amputation entraînerait un désistement massif du nombre de membres (mémoire, p. 2). Ce point inquiète considérablement les représentants du Club pour qui :

*[...] il est impossible d'utiliser la superficie actuelle pour avoir le même niveau de difficulté. Parce que, actuellement, le total du nombre de verges qu'il y a pour le terrain, pour un dix-huit trous, est de six mille cinq cent quarante-cinq verges. Et pour maintenir ça, nous avons besoin du terrain additionnel pour maintenir ce niveau de difficultés-là. Sans ça, ça va devenir tout simplement un terrain anormal. Au niveau d'être à normale 71, ça va devenir un terrain genre par 3, et puis ce n'est pas ça qu'on veut. On veut maintenir notre difficulté de jeu et ainsi maintenir nos membres en place.*

(M. Lucien Dumouchel, séance du 9 septembre 1997, p. 108)

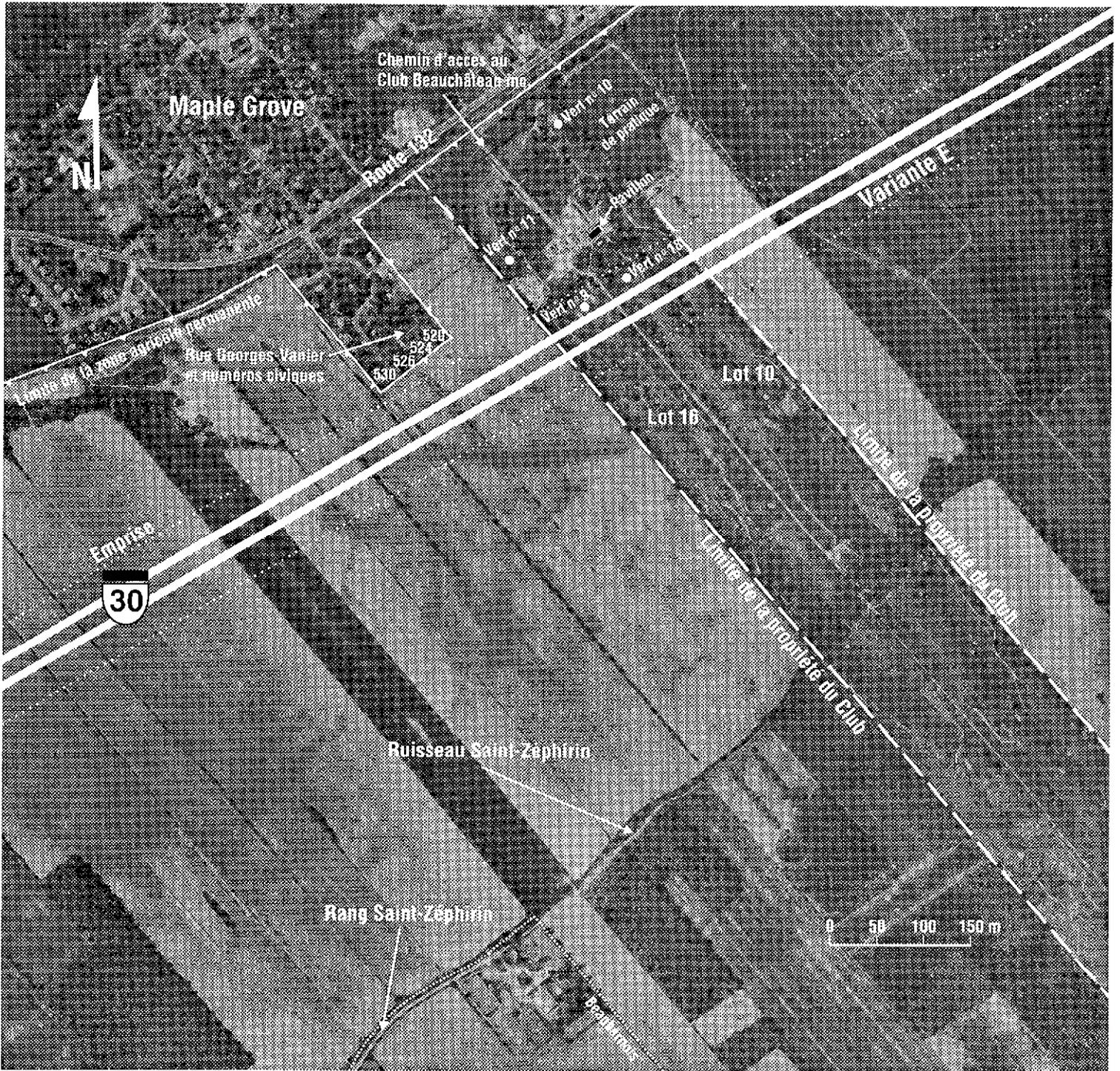
Pour sa part, le MTQ n'a essentiellement proposé qu'une mesure d'atténuation, soit un tunnel sous l'autoroute 30 afin de permettre le passage aux voiturettes de golf. La direction du Club rétorque qu'en 1982, pour un tracé plus près de l'actuel tracé F, le MTQ avait défrayé une étude d'un architecte spécialisé, laquelle concluait à la nécessité d'acquérir 90 acres de terrain afin de réaménager le parcours (M. Lucien Dumouchel, séance du 8 septembre 1997, p. 61). Questionné sur ce qu'il entendait faire comme mesure d'atténuation supplémentaire, un représentant du MTQ a indiqué qu'il ne demeurerait pas inactif :

*On ne s'attend pas à ne rien faire. On s'attend à restructurer les parcours, redéfinir les parcours, etc. C'est un exercice qu'il faut qui se fasse. L'emprise de l'autoroute coupe quatre des dix-huit parcours. Donc, il y a effectivement quelque chose à faire, qui va peut-être ressembler d'une certaine façon à ce qui avait été prévu en 1982. C'est l'architecte de terrain de golf qui va nous le dire.*

(M. Gildard Lanteigne, séance du 8 septembre 1997, p. 64)

Figure 4.3

Le secteur Georges-Vanier et du Club Beauchâteau inc.



Sources : adaptée des documents déposés PR3.3, annexes 3 et 11, DA2.1, DA16, DM7 et DM18.

Toujours sur ce point, il ajoutait, à la séance suivante, qu'une solution possible serait de rajouter du terrain de part et d'autre de la propriété, mais que cette opération requerrait l'autorisation de la CPTAQ. Enfin, tout ceci serait évalué lors de l'expropriation (séance du 9 septembre 1997, p. 107).

Comme il a été examiné à la section sur les variantes E et F du tracé à Léry et Maple Grove, la variante E retenue par le MTQ apparaît préférable à la variante F. Elle permettrait, en outre d'assurer une barrière au dézonage agricole. Les gains ainsi obtenus pour la préservation du territoire agricole devraient faciliter cette opération de réaménagement des parcours du golf.

En raison de l'insuffisance des mesures proposées, les craintes des dirigeants du Club Beauchâteau inc. persistent. De telle sorte qu'avec l'appui des autorités municipales (mémoire de la Ville de Maple Grove, p. 9) et régionales (mémoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 30), ils optent pour la variante F. À défaut, ils accepteraient le tracé E aux conditions suivantes :

- que soit réalisée une étude d'impact sur le parcours ;
- que soit relocalisés au sud de l'autoroute 30 les infrastructures et les parcours ;
- que soit conservé le niveau de difficulté du parcours (normale 71) ;
- que ces mesures soient à la satisfaction du Club ;
- que les travaux de construction n'affectent pas les opérations du Club ;
- qu'une route d'accès pavée sous responsabilité municipale permette l'accès au Club par le chemin Saint-Zéphirin.

(Mémoire du Club Beauchâteau inc., p. 6-7 et séance du 8 octobre 1997, p. 14-21)

Il s'agit, bien entendu, de demandes importantes que le Club évalue approximativement à deux millions de dollars (2 M\$) et qui se détaillent comme suit : la relocalisation du chalet et des dépendances un million cent cinquante-cinq mille dollars (1 155 000 \$), le réaménagement du parcours de golf, du vert et du terrain de pratique six cent trente-cinq mille dollars (635 000 \$) et l'achat de terrains de remplacement (77 arpents carrés) cent quatre-vingt-douze mille dollars (192 000 \$) (mémoire du Club Beauchâteau inc., annexe). Il est à noter que les deux derniers éléments correspondent à des mesures que le MTQ envisage comme possibles. S'ajoutent la relocalisation des divers bâtiments au coût de plus de un million de dollars (1 M\$) ainsi qu'un chemin d'accès pavé par le rang Saint-Zéphirin dont le coût n'a pas été évalué.

**La commission considère que l'impact de l'autoroute 30 sur les activités du Club Beauchâteau inc. est majeur et déterminant pour son avenir. Le MTQ opte pour identifier des mesures d'atténuation lorsque le projet sera autorisé et le tracé, défini. La commission estime qu'il serait de loin préférable que les parties concernées s'entendent à l'amiable dans ce dossier.**

**La commission est d'avis que le MTQ devrait réexaminer les demandes du Club, en particulier celles relatives à la relocalisation des infrastructures au sud de l'autoroute et au réaménagement adéquat du terrain de golf.**

### **Les liens cyclables**

La MRC de Beauharnois-Salaberry et la municipalité de Saint-Timothée ont demandé qu'un lien cyclable interrive soit prévu à même le pont enjambant le canal de Beauharnois (mémoires de la Ville de Saint-Timothée, p. 9 et de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 29). Ce lien leur apparaît essentiel pour unir les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Les pistes cyclables constituent un élément touristique d'importance en plein développement en Montérégie. À elles seules, les MRC de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges, avec les municipalités qu'elles représentent, ont investi au cours des cinq dernières années plus de un million cinq cent mille dollars (1,5 M\$) en pistes cyclables (mémoire du Comité d'actions régional pour l'autoroute 30, p. 5). Dans le cas de la MRC de Beauharnois-Salaberry, c'est par règlement que fut créé en 1996 le parc linéaire de la MRC. Pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges, elle est complémentaire au lien autoroutier reliant la partie nord et sud du Suroît (M. Luc Tison, séance du 9 octobre 1997, p. 83).

Selon le MTQ, il n'y a pas de lien cyclable prévu dans l'actuel projet : « L'autoroute 30 est encore trop à l'étape préliminaire pour commencer à faire un lien sur l'autoroute 30 .» Le réseau cyclable est établi en collaboration avec les partenaires du milieu à partir des routes existantes ou des anciennes emprises ferroviaires désaffectées (M. Claude Girard, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 65). Enfin, cette demande ne figurait pas dans l'entente-cadre liant le gouvernement du Québec et les partenaires de la région, laquelle identifie les axes et les priorités de développement ainsi que les objectifs d'intervention. Il faut ajouter que cette entente-cadre vaut pour cinq années et prend fin en l'an 2000.

Le MTQ considère que la demande n'est pas justifiée du fait, entre autres, que le coût associé à ce lien interrive est estimé à huit millions de dollars (8 M\$), soit plus de 10 % de celui du pont à construire, et qu'il n'apparaît ni dans le plan d'intégration des corridors verts de la Montérégie ni dans les priorités du plan d'action de la MRC de Beauharnois-Salaberry quant à la mise en place d'un circuit cyclable régional. Selon le MTQ, la MRC entend créer un éventuel lien interrive qui serait localisé sur les terrains d'Hydro-Québec, à proximité du pont M<sup>gr</sup> Langlois. Toutefois, le MTQ se disant sensible à cette préoccupation propose que ce second lien interrive se situe soit sur un immeuble d'Hydro-Québec à proximité du lieu de traverse de l'autoroute 30, soit au moyen d'un bateau-passeur comme il en existe ailleurs. Ces propositions apparaîtraient réalistes, sécuritaires et attrayantes pour les usagers.

**La commission reconnaît que le lien cyclable entre les deux rives du fleuve Saint-Laurent revêt une importance manifeste pour le milieu touristique régional. Compte tenu qu'il n'est pas inscrit dans l'entente-cadre actuelle liant le gouvernement et ses partenaires régionaux, ni dans les plans de développement cycliste, il y aurait lieu qu'il fasse l'objet d'une concertation des communautés concernées qui devraient en préciser le besoin, le trajet et la faisabilité. Une fois établi, cet engagement pourrait**

**être inscrit dans une entente-cadre subséquente à la présente si tel était le choix concerté de la communauté.**

Par ailleurs, le représentant de la MRC de Beauharnois-Salaberry a fait remarquer qu'un lien cyclable reliant actuellement Sainte-Martine et Beauharnois sera coupé par le passage de l'autoroute 30, rien n'ayant été prévu à cet effet. Ainsi, la MRC demande qu'un viaduc au-dessus de l'autoroute soit prévu (mémoire, p. 29). Cette piste cyclable, utilisant l'emprise d'une ancienne voie ferrée, fait partie du parc linéaire de la MRC.

**La commission estime que le lien cyclable entre les municipalités de Sainte-Martine et de Beauharnois doit être préservé. Le MTQ devrait évaluer, de concert avec les autorités municipales responsables, le type de passage le plus adéquat pour maintenir ce lien intermunicipal qui fait partie intégrale du réseau cyclable régional.**

### **Le patrimoine bâti**

Dans cette section, il sera question de deux éléments patrimoniaux relevés dans l'Étude d'impact et lors de l'audience publique, soit l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre à Saint-Timothée (figure 1.2) et une résidence sise dans la municipalité de Les Cèdres.

#### **L'aqueduc de la rivière Saint-Pierre**

Selon un participant, l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre :

*[...] est un canal ni plus ni moins pour écouler la rivière Saint-Pierre sous l'ancien canal de Beauharnois. Alors, c'est une structure de pierre à froid qu'on appelle et puis le fond de ça, c'est encore des madriers qui ont été placés là depuis 1843. C'est du cèdre bleu, puis c'est encore beau, ce n'est pas pourri, rien. Alors, on demande que ce soit protégé.*

(M. Pierre-Paul Clairmont, séance du 8 septembre 1997, p. 42)

Le site paraît important pour la municipalité de Saint-Timothée qui a demandé qu'il soit déclaré historique par le gouvernement du Québec et qui l'a fait inscrire comme endroit à privilégier dans la dernière version du schéma d'aménagement (M. Jean-Noël Tessier, séance du 8 septembre 1997, p. 47). La municipalité, avec l'appui de la MRC de Beauharnois-Salaberry, demande que le site soit aménagé par le MTQ en une halte routière et que les vestiges de l'aqueduc soient préservés et mis en valeur de même que ceux d'une écluse enfouie à proximité (mémoire, p. 10).

Le MTQ a relevé l'intérêt patrimonial de cette structure dans son étude d'impact, mais il n'a pas jugé bon d'intervenir puisque l'emprise de l'autoroute serait à 15 m de l'ouvrage (M. Gildard Lanteigne, séance du 8 septembre 1997, p. 43). D'autant que le ministère de la Culture et des Communications n'a pas accordé de statut juridique et qu'une étude sur les effets des vibrations révèle qu'il n'y aurait pas de problèmes :

*C'est une étude faite par un expert en géologique qui a analysé la nature des sols, la composition de l'infrastructure, la composition du trafic et il en conclut qu'il n'y aura aucune perturbation sur l'aqueduc Saint-Pierre. Document qui a*

*été également remis au ministère de la Culture et des Communications puisque ça avait été demandé par ce ministère.*  
(M. Claude Girard, séance du 9 septembre 1997, p. 49)

En ce qui concerne la possibilité d'en faire une halte routière, le représentant a été très clair, à savoir qu'il n'y en avait pas de prévu. Les haltes routières sont prévues en fonction de distances parcourues et non pour mettre en valeur des éléments du paysage (M. Claude Girard, séance du 8 septembre 1997, p. 43-44).

En réponse à la commission, le ministère de la Culture et des Communications a fait savoir qu'il était vrai que l'aqueduc et l'écluse n° 7 n'avaient pas de statut juridique particulier en vertu de la *Loi sur les biens culturels* (L.R.Q., c. B-4). Il ajoutait cependant qu'ils constituent des éléments patrimoniaux majeurs devant faire l'objet de mesures d'atténuation lors de la construction. Enfin, un dossier de recommandation a été préparé et sera présenté à la Commission des biens culturels (document déposé DB17, p. 2-3) qui donne avis à la ministre de la Culture et des Communications qui prend la décision.

**La commission constate que le site de l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre et l'écluse n° 7 sont dans l'attente d'une éventuelle classification statuant sur leur valeur patrimoniale. Advenant une classification patrimoniale avant la construction, le MTQ devra ajuster son tracé pour tenir compte du périmètre de protection déterminé dans le cadre de la *Loi sur les biens culturels*.**

**La commission ne croit pas que l'aménagement et la mise en valeur du site soient compatibles avec les haltes routières gérées par le MTQ. Ainsi, les autorités municipales et régionales devraient envisager l'accès à ce site autrement que par le biais du projet autoroutier.**

#### **La résidence située à Les Cèdres**

Le MTQ a souligné dans son étude d'impact qu'une résidence sise au 544, chemin du Fleuve à Les Cèdres (figure 1.2) présente une excellente valeur patrimoniale, mais qu'elle doit être expropriée (document déposé PR3.1, p. 7-131). Le promoteur a expliqué qu'il n'avait pas vraiment le choix, ne pouvant pas déplacer le tracé. Il s'agirait en fait d'un compromis qui prend en compte les terres agricoles qui longent le trait carré dans ce secteur et les résidences au sud du fleuve (M. Yves Comtois, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 52).

Le ministère de la Culture et des Communications a fait savoir que cette résidence constituait un élément inconnu, qui n'avait donc aucun statut juridique particulier (document déposé DB17, p. 1).

**La commission estime qu'avant de cautionner le tracé du MTQ dans ce secteur, la résidence du 544, chemin du Fleuve à Les Cèdres doit faire l'objet d'une évaluation du ministère de la Culture et des Communications quant à sa valeur patrimoniale au sens de la *Loi sur les biens culturels*. Les résultats de cette évaluation devraient déterminer si celle-ci mérite une attention particulière de la part du MTQ. Cette étude**

**devrait être menée suffisamment tôt afin de permettre au MTQ, si les résultats s'avéraient positifs, de considérer des mesures d'atténuation telles que le déplacement de la résidence ou un réexamen du tracé dans ce secteur.**

### **D'autres demandes présentées**

Trois autres requêtes ont été présentées relativement aux impacts du passage de l'autoroute 30. Une première émane de Pépinière Cramer inc. qui est une importante entreprise de production de plantes ornementales au Québec. Elle possède des lots en culture du côté est de l'éventuelle autoroute, dans la municipalité de Les Cèdres. Bien qu'étant en faveur de la réalisation de l'autoroute à cause des retombées escomptées, elle craint pour la survie de ses plantations en raison du transport des embruns salins (mémoire, p. 4-5).

Se basant sur une expérience antérieure qui l'a conduit devant un tribunal, l'entreprise prétend qu'une plantation aurait été endommagée sur une distance allant jusqu'à 500 m d'une autoroute. L'entreprise demande alors quatre mesures d'atténuation :

- *le maintien de la proposition du MTQ d'un passage de l'autoroute en dépression dans ce secteur ;*
- *la création d'un talus du côté ouest afin de protéger la pépinière ;*
- *la plantation dense de végétaux hauts et bas agissant comme coupe-vent ;*
- *l'absence d'épandage de sel l'hiver dans le secteur, ou au minimum, qui seraient remplacés par des abrasifs.*

(M. Watter Cramerstetter, séance du 8 octobre 1997, p. 71-72)

**La commission souligne que la demande de Pépinière Cramer inc. relative au passage en dépression de l'autoroute est déjà un engagement du MTQ, tandis que celle de ne pas épandre de sel de déglacage sur le tronçon contigu à ses terres implique des contraintes importantes pour l'entretien des routes.**

**La commission est d'avis que la situation particulière de la plantation de Pépinière Cramer inc. nécessite qu'elle soit évaluée attentivement par le MTQ dans le cadre de ses programmes de surveillance et de suivi environnementaux du projet. Selon les résultats observés, il y aura lieu d'appliquer les mesures d'atténuation appropriées.**

Une autre demande provient de M. Roger Normandeau, un agriculteur de Beauharnois qui exploite des terres louées par Hydro-Québec. Les terres qu'il exploite seront touchées par l'autoroute 30, mais également par le réaménagement de la route 236 et les échangeurs. De plus, ses craintes se fondent sur le fait que les terres louées ne sont pas toutes en zone protégée par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (mémoire de M. Roger Normandeau, p. 1). Il souhaiterait que le MTQ achète des terres supplémentaires afin de remembrer certaines parcelles qui pourraient lui être louées ou vendues. Le représentant du MTQ, expert en expropriation agricole, a expliqué le mécanisme d'expropriation qui vise à remettre l'exproprié dans les mêmes conditions. Dans le cas soulevé, l'expert a précisé que le locateur serait traité en fonction de la qualité de son bail,

soit par exemple pour l'utilisation des terrains et le prix de location (M. Gérard Ouellette, séance du 9 septembre 1997, p. 70-71).

**La commission estime que, s'il advenait que M. Normandeau ne soit pas satisfait de la proposition du MTQ lors de l'expropriation, il pourra s'en remettre à la Chambre d'expropriation de la Cour du Québec.**

Enfin, le cas de M. Gilles Murphy, apiculteur, qui réside et possède une miellerie sur le chemin du Canal à Melocheville, près de l'éventuel échangeur n° 6. Il ne semble pas qu'il serait exproprié car certaines ambiguïtés persistent quant à la possibilité ou non d'une expropriation. Néanmoins, il craint pour son entreprise car, selon lui, le bruit et les vibrations occasionnés par le passage des véhicules sur l'autoroute entraîneront beaucoup de mortalité chez ses abeilles, particulièrement lors de l'hivernement dans un caveau (mémoire, p. 1). Le représentant du MTQ a précisé que la résidence du M. Murphy n'était pas à proximité de l'autoroute, mais plutôt en bordure de la bretelle d'accès, ce qui implique un volume beaucoup moindre de trafic. Il y aurait approximativement 300 m entre sa propriété et l'autoroute (M. Claude Girard, séance du 9 septembre 1997, p. 47-48). Il a ajouté qu'à sa connaissance, il n'existait aucune étude traitant de la compatibilité entre les autoroutes et les élevages, ni pour le bruit ni pour les vibrations. Pour sa part, le représentant du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) ne connaissait pas d'études traitant du sujet et ne croyait pas que l'autoroute aurait des impacts sur les ruches, et ce, en se basant sur une note d'un agronome à cet effet (document déposé DB16, p. 1).

**La commission estime que le cas de M. Murphy devrait faire l'objet d'une attention particulière du MTQ, étant donné que le recours à la Chambre d'expropriation lui est plus difficile si sa propriété n'est pas expropriée.**

## **Les impacts sur des habitats aquatique et terrestre**

Les principaux cours d'eau touchés par la construction et la présence de l'autoroute 30 et de ses ouvrages connexes sont la rivière Châteauguay, la rivière Saint-Louis, le canal de Beauharnois et le fleuve Saint-Laurent. Dans le cas du canal de Soulanges, la traversée se fait en totale dépression, c'est-à-dire entièrement sous le canal. Quant aux habitats terrestres, le bois Robert sera également examiné dans cette section. Le Centre écologique Fernand-Seguin, pour sa part, a fait l'objet de discussion, sous son aspect récréotouristique, dans une section antérieure.

### **La rivière Châteauguay**

La traversée de la rivière Châteauguay (figure 1.2) implique la destruction de 2,5 ha de végétation riveraine dans un secteur où la *Zizania aquatica*, plante vasculaire susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01), a été observée (document déposé PR3.1, p. 7-39 et 7-40). Présentement, lors des phases de construction et d'exploitation, aucune mesure d'atténuation n'a été proposée (document déposé PR3.1, p. 7-124).

Les effets appréhendés sur la qualité des eaux de surface ont trait à la remise en suspension de particules dans le milieu aquatique, lors de la période des travaux et à une hausse de concentrations en ions inorganiques attribuable à l'épandage de sel de déglçage lors de l'entretien hivernal des chaussées.

Aucune opération de dragage n'est prévue dans le lit des cours d'eau (document déposé PR5.1, p. 27, 41 et 43 et M. Yves Comtois, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 30-31). Toutefois, il sera nécessaire d'effectuer du dynamitage pour la construction des fondations des piliers dans le lit de la rivière. Dans tous les cas, les opérations pourront être effectuées « à sec », le lit de la rivière à l'étiage laissant voir le roc sur toute sa largeur (documents déposés PR5.1, p. 16 et PR5.3, p. 1).

Par ailleurs, la présence de piliers dans le lit de la rivière Châteauguay est susceptible d'entraîner un rehaussement du plan d'eau, en raison de la restriction à l'écoulement qu'ils engendreront. En hiver, les piliers constitueront des obstacles à la libre circulation et à l'évacuation des glaces (document déposé PR3, p. 7-11 et 7-122). Rappelons que la rivière Châteauguay a un long historique d'embâcles et la colonne d'eau est connue pour s'élever à des niveaux significatifs lors de la période printanière. « Chaque année, l'aérogisseur de la Garde côtière canadienne doit évacuer le couvert de glace à l'embouchure de la rivière Châteauguay et la municipalité a, depuis une quinzaine d'années, pris des mesures préventives en amont de l'embouchure pour faciliter l'évacuation des glaces » (document déposé PR6, ministère de la Sécurité publique, 28 février 1994). Toutefois, les informations obtenues auprès du directeur général de la Ville de Châteauguay porteraient à croire que le site projeté ne serait pas situé dans une zone problématique en ce qui concerne l'écoulement des glaces (document déposé PR5.1, p. 31). Le mémoire de la Ville est muet sur le sujet.

Afin de protéger les berges et de favoriser une meilleure circulation des glaces, il est prévu qu'un enrochement serait installé en rive, au-dessous de la limite des hautes eaux printanières (document déposé PR5.1, p. 31).

Les informations relatives à la description des cours d'eau traversés (bathymétrie, qualité et toxicité des sédiments, études hydraulique, pédologique, etc.), à la description des travaux en eau ainsi qu'à la méthode de construction des ouvrages de traversée devront être complétées et soumises au MEF lors du dépôt des plans et devis de construction par le MTQ dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (document déposé PR5.1, p. 23-30).

**La commission estime qu'une fois connu l'emplacement exact du tracé, le MTQ devra effectuer des inventaires précis pour vérifier la présence ou non de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables à l'intérieur de l'emprise et aux environs du lieu de traversée, afin d'évaluer l'importance de l'impact et prévoir, le cas échéant, des mesures d'atténuation adéquates.**

**Le MTQ devra également tenir compte, lors de la conception de l'ouvrage, des incidences possibles de l'installation de piliers pour la construction d'un pont enjambant la rivière Châteauguay et maintenir son engagement à étudier minutieusement la forme et la position des piliers pour ne pas causer de problèmes**

**d'embâcles ou d'inondations à l'endroit de la traversée et pour minimiser tout rehaussement de la ligne des eaux.**

**Enfin, les travaux susceptibles de toucher le milieu aquatique devront être exécutés en période d'étiage et se conformer au guide *Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique* réalisé par le MTQ.**

### **La rivière Saint-Louis**

En ce qui concerne la traversée de la rivière Saint-Louis (figure 1.2), le MTQ précise qu'il existe deux options dont l'une implique la mise en place d'un terre-plein dans la rivière. Une baie de la rivière serait ainsi partiellement remblayée au lieu de passage. Selon la solution privilégiée à ce jour, la traversée de la rivière Saint-Louis (implantation des assises du pont) entraînerait la destruction de 0,65 ha de végétation riveraine (document déposé PR3.1, p. 7-39) dans un secteur où la *Zizania aquatica*, plante vasculaire susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, a été observée (document déposé PR3.1, p. 7-40). De plus, l'utilisation de sel de déglçage nécessaire à l'entretien hivernal de l'autoroute modifierait la salinité des berges, ce qui nuirait à certaines des espèces en place et favoriserait leur remplacement par des plantes halophytes opportunistes. Ici également, aucune mesure d'atténuation n'a été proposée durant les phases de construction et d'exploitation (document déposé PR3.1, p. 7-124).

Du point de vue faunique, une étude réalisée par le MTQ révèle que le site ne présente pas un intérêt particulier pour la faune ichthyenne, mais un bon potentiel toutefois pour les amphibiens. Enfin, si l'option avec remblai était retenue, la portion résiduelle de la baie resterait ouverte sur la rivière (document déposé PR5.3, p. 6-7 et annexe D, p. 7).

Dans une lettre datée du 28 novembre 1995, la Direction régionale du MEF conteste l'étude en précisant que :

*À la lumière des résultats obtenus lors de cet échantillonnage, nous concluons que ce milieu est propice à la survie de plusieurs espèces de poisson et qu'il constitue un habitat suffisamment intéressant pour être sauvegardé.*

*Enfin, advenant la construction du pont selon l'alternative 1 (option remblai dans la baie), le promoteur suggère d'ouvrir la portion résiduelle de la baie avec la rivière. Cette mesure ne constitue pas une compensation telle que nous l'entendions dans nos commentaires du 2 mars dernier.*

*(Document déposé PR6, lettre du 28 novembre 1995)*

Comme lors de chaque traversée du cours d'eau, la remise en suspension de particules dans le milieu aquatique au cours des travaux constitue un effet appréhendé sur la qualité des eaux de surface au même titre qu'une hausse de concentrations en ions inorganiques attribuable à l'épandage de sel de déglçage lors de l'entretien hivernal des chaussées.

La commission constate que le MTQ n'a pas présenté une analyse comparative suffisante des solutions de traversée, n'a pas décrit de façon détaillée l'option choisie et n'a pas proposé de mesures raisonnables d'atténuation et de compensation.

La commission est d'avis que le MTQ, lorsque l'emplacement exact du tracé sera connu, comme il s'y est engagé, devra effectuer des inventaires précis pour vérifier la présence ou non de plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables à l'intérieur de l'emprise et aux environs du lieu de traversée, pour évaluer l'importance de l'impact et prévoir, si nécessaire, des mesures d'atténuation adéquates. Il devra également fournir les informations liées à la bathymétrie, la qualité des sédiments, la description des travaux en eaux et la méthode de construction des ouvrages, dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

La commission partage l'avis du MEF quant à la sauvegarde du marais dans la rivière Saint-Louis, à la hauteur du passage éventuel de l'autoroute 30. Dans le respect du principe reconnu d'aucune perte nette, le MTQ devra favoriser la solution qui n'exige pas de remblayer la rivière. S'il optait pour la solution avec remblayage, il devra compléter les inventaires et prévoir une mesure compensatoire à cette perte d'habitat. Un montant compensatoire devrait être versé à la Fondation de la faune du Québec qui le réserverait pour un projet régional de conservation ou d'aménagement d'un habitat aquatique. Cet organisme possède une excellente expertise dans le domaine.

Les travaux de construction du passage de l'autoroute sur la rivière Saint-Louis devraient être conformes au guide du MTQ : *Lignes directrices pour la protection environnementale du milieu aquatique*. La relocalisation de la route 236 impliquant la traversée de cette même rivière plus en amont devrait tout autant faire l'objet des mêmes dispositions.

### **Le canal de Beauharnois et la voie maritime du Saint-Laurent**

Le canal de Beauharnois est reconnu comme une aire de fréquentation intense par les oiseaux migrateurs au printemps et à l'automne. Avec ses divers bassins et sous-bassins, il jouit, depuis 1983, du statut d'aire de repos. La chasse y est interdite compte tenu de cette protection réglementaire fédérale (documents déposés PR3, p. 2-23 et DA35, p. 3). Divers secteurs dans la zone d'étude ou en périphérie avaient été sélectionnés pour leur assurer la protection prévue à la loi québécoise sur la conservation et la mise en valeur de la faune. Toutefois, la réglementation afférente n'est pas encore adoptée (document déposé DA35, p. 3 et M<sup>me</sup> Linda Tapin, séance du 10 octobre 1997, p. 65).

La traversée du canal de Beauharnois implique principalement la perte d'habitat pour la faune avienne migratrice fréquentant les lieux comme aire de repos, de même que l'empiétement de 1,2 ha sur le marais situé en rive est du canal (documents déposés PR3.1, p. 7-39 et PR5.1, p. 3). Selon le promoteur, ce marais représenterait une composante environnementale de faible valeur, sa conservation n'étant pas l'objet de préoccupations de la part de la population ni des spécialistes (document déposé PR3.1, p. 7-40). Toujours selon le promoteur, « au sud du marais ainsi qu'en rive ouest du canal, les bassins de

décantation [d'Hydro-Québec] [...] aménagés par Canards Illimités Canada [...] offrent de nombreux îlots ainsi que des bassins d'eau libre propices à la nidification, l'élevage et le repos de la sauvagine » (document déposé PR5.1, p. 3).

L'Étude d'impact ne prévoit aucune mesure particulière afin de compenser la perte d'habitat attribuable à la destruction de ce marais en raison de la disponibilité de nombreux habitats semblables dans le secteur (documents déposés PR3.1, p. 7-125, PR3.2, annexe X, PR3.3, annexe 11, 2<sup>e</sup> feuillet et PR5.1, p. 3). Toutefois, à la suite de la première partie de l'audience publique, le MTQ a précisé que l'étang ferait l'objet d'une évaluation dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation (document déposé DA35, p. 4). Dans le même document, il signalait que l'étang avait été remblayé en partie en 1996 par Hydro-Québec. Lors de l'audition des mémoires, un participant s'est enquis de l'existence possible d'un certificat d'autorisation délivré par le MEF (M. John Burcombe, séance du 8 octobre 1997, p. 62). La porte-parole du MEF a répondu qu'aucune demande ne leur avait été adressée par Hydro-Québec et qu'au surplus, un avis d'infraction avait été transmis à cette société d'État. L'avis précisait les correctifs à apporter, soit l'enlèvement des matériaux secs et l'adoucissement des pentes. Hydro-Québec ne se serait pas encore conformée aux exigences de cet avis (M<sup>me</sup> Linda Tapin, séance du 10 octobre 1997, p. 65).

**La commission est d'avis que le MTQ doit maintenir son engagement à faire une nouvelle évaluation du marais situé à l'est du canal de Beauharnois afin de déterminer la nécessité de mesures d'atténuation ou de compensation.**

**La commission croit également qu'Hydro-Québec, si elle est responsable, ne doit pas prétexter l'éventuelle construction d'une autoroute pour ne pas agir au regard des correctifs qu'impose la réhabilitation du marais.**

Par ailleurs, l'information sur les éléments liés à la description du cours d'eau, à la composition de l'avifaune, notamment les espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, et au type de travaux requis s'avère insuffisante. Bien que cette information devra être soumise au MEF dans le cadre de l'obtention des autorisations requises, il est à prévoir que les eaux de surface seront touchées par la remise en suspension de particules lors des travaux (document déposé PR3.1, p. 7-9 et 7-122). Or, il existe une prise d'eau potable à moins de 500 m en aval de l'emplacement de la traversée par l'autoroute. Il s'agit de la prise d'eau de la municipalité de Beauharnois. Le MTQ entend contrer les difficultés potentielles en mettant en place, lors des travaux, une barrière à sédiments (document déposé PR3.1, p. 7-10).

**La commission estime nécessaire qu'une barrière à sédiments devra être installée dans le secteur où des activités d'excavation sont prévues, afin de limiter la remise en suspension des particules en aval des sites de travaux. Les matériaux excavés devront par la suite être disposés adéquatement, après avoir fait l'objet d'une caractérisation physicochimique, car il s'agit d'un site reconnu pour la contamination de ses sédiments en cadmium et en chrome.**

## Le fleuve Saint-Laurent et le grand marécage

Le nouveau pont enjambant le fleuve Saint-Laurent serait d'une longueur d'environ 1 760 m. Du côté nord, il passerait à proximité d'un marais en bordure du fleuve, appelé le grand marécage. Selon le promoteur, la partie principale du marécage (figure 1.2) se situe hors de l'emprise du pont qui passerait au-dessus d'une mince bande riveraine (M. Yves Comtois, séance du 11 septembre 1997, p. 102-103). Le pont serait conçu pour qu'il n'y ait ni piliers ni remblayage dans cette zone et que les eaux de ruissellement soient déviées ailleurs (M. Yves Comtois, séances du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 55, du 11 septembre 1997, p. 103 et document déposé PR5.1, p. 4). D'autre part, compte tenu de la proximité du roc et du fait que la profondeur d'eau du bassin Pointe-du-Buisson est passablement réduite l'hiver, le MTQ estime qu'il y a peu de risques que le milieu aquatique soit soumis à une remise en suspension des particules lors des travaux (M. Yves Comtois, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 64-65, documents déposés PR3.1, p. 7-10, 7-12, 7-122, 7-123 et PR5.1, p. 19). Notons toutefois que du dynamitage est prévu dans le secteur pour la construction de certains piliers de ponts, mais que ces opérations le seront à sec, soit en étiage, soit à l'intérieur de batardeaux en terre (document déposé PR5.3, p. 1).

Le grand marécage ne constitue pas un espace protégé légalement et aucun projet en ce sens n'est en cours (documents déposés PR3.3, annexe 1, 3<sup>e</sup> feuillet et DA35, p. 2). Toutefois, selon la représentante du MEF :

*[...] comme d'autres habitats, [...] ils sont quand même reconnus au niveau des experts, au niveau de la population, comme des milieux ayant une diversité et qui sont à protéger.*

(M<sup>me</sup> Linda Tapin, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 56)

Toujours selon le MEF, la perte d'habitat a été jugée insuffisante pour justifier une compensation (M<sup>me</sup> Linda Tapin, séance du 10 septembre 1997, en après-midi, p. 56).

Du point de vue faunique, l'Esturgeon jaune est sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*. Sa rareté lui confère une très grande valeur environnementale. Comme le site de fraie est à plus de 3 km en aval du pont projeté, le MTQ a jugé qu'aucun impact significatif n'était anticipé sur cette espèce (document déposé PR3.1, p. 7-51).

**La commission considère que le MTQ doit s'assurer de protéger le grand marécage sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Ainsi, il devra voir au respect du guide *Lignes directrices pour la protection du milieu aquatique* lors des travaux de construction. Le MTQ devra également respecter son engagement de capter les eaux du ruissellement du pont, qui seront dirigées dans un milieu moins sensible autre que le grand marécage.**

## Le bois Robert

Le bois Robert se trouve dans la municipalité de Melocheville, au sud du parc industriel et à l'ouest de la rivière Saint-Louis (figure 4.4). Il est composé d'une friche arborescente, d'une érablière à sucre et de feuillus tolérants. Il occupe le tiers d'une aire de concentration

de Cerf de Virginie. Son zonage municipal est majoritairement « industriel » ; seule une bande riveraine longeant la rivière Saint-Louis est zonée « récréative » (document déposé PR3.3, annexe 2, 2<sup>e</sup> feuillet).

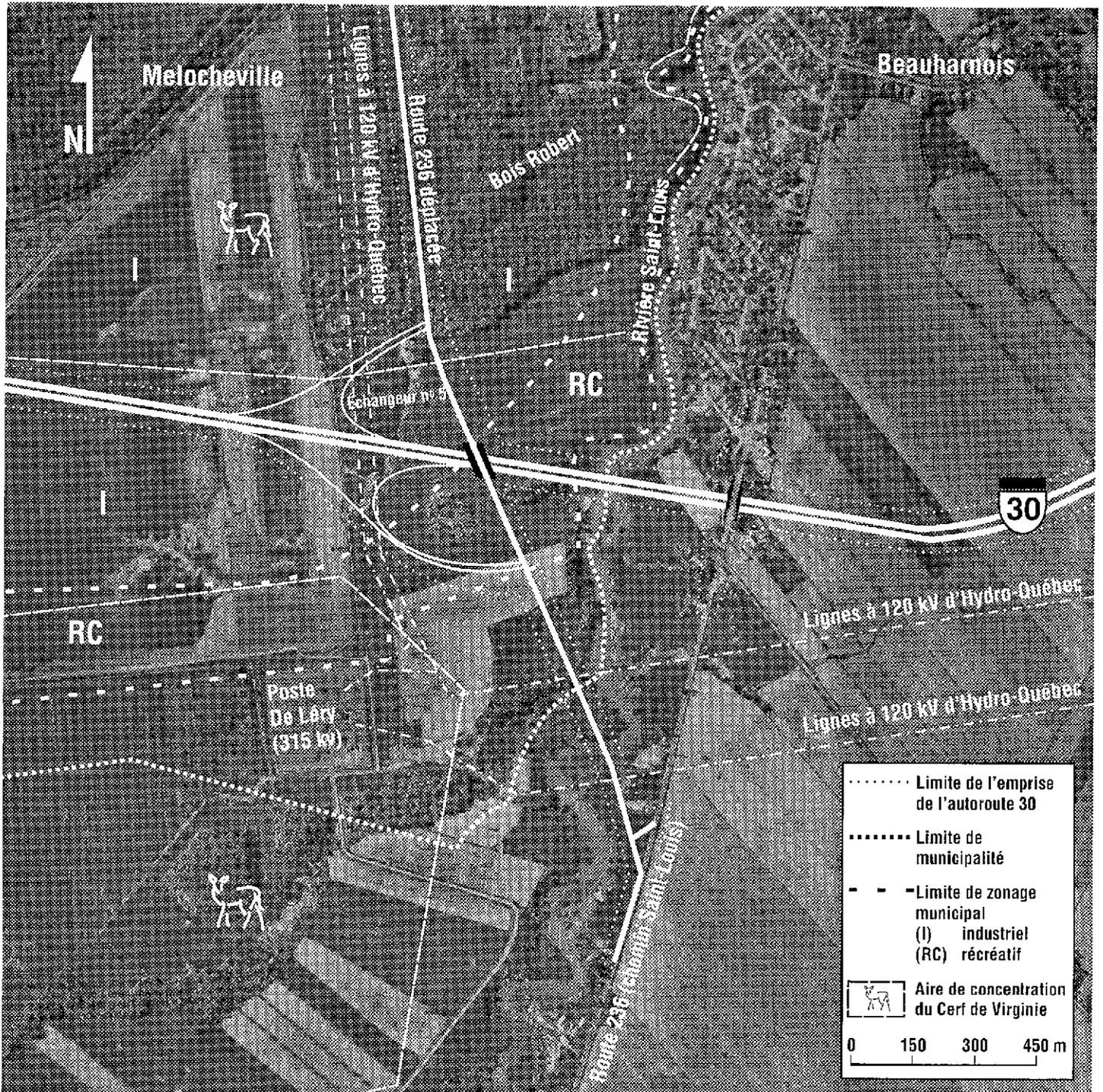
Le projet du MTQ prévoit que le déplacement de la route 236 dans ce secteur de même que la mise en place d'un échangeur nécessiteraient la destruction des secteurs boisés périphériques au bois Robert. Il se retrouvera également enclavé par l'autoroute 30, la route 236 et la rivière Saint-Louis.

Bien qu'il soit localisé sur des terres privées, des citoyens regroupés dans une corporation sans but lucratif, « Beauharnois, une place dans l'avenir », ont fait des démarches pour la conservation et l'aménagement du bois sur les terres d'un des deux propriétaires, la compagnie PPG Canada. Un projet déjà réalisé consistait à clôturer la partie du bois appartenant à cette compagnie. Selon la représentante de l'organisme, le bois Robert a déjà été l'objet de vandalisme et de chasse non autorisée ; les véhicules tout terrain y circuleraient également (M<sup>me</sup> Denyse Mackey, séance du 8 octobre 1997, p. 48). Malgré cela, ces citoyens font les démarches afin que le bois soit accrédité comme centre d'interprétation de la nature par Wildlife Habitat Council. Il sera ouvert au public dès cette année et servira à la pratique du ski de randonnée, de la raquette et à l'interprétation de la nature (M<sup>me</sup> Denyse Mackey, séance du 11 septembre 1997, p. 111).

**La commission estime que le MTQ doit tenir compte de l'évolution récente du dossier du bois Robert et de l'intérêt manifesté par la communauté. Conséquemment, il devrait présenter au MEF une évaluation de ce site, incluant des mesures d'atténuation des impacts du projet autoroutier.**

Figure 4.4

Le secteur du bois Robert



Sources : adapté des documents déposés PR3.3, annexes 1, 2 et 11 et DA10.



## Conclusion

Le projet du MTQ de prolonger l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, à l'ouest de Montréal, semble justifié de l'avis de la commission, particulièrement en ce qui a trait à la fluidité de la circulation et la sécurité routière. D'autant plus qu'une offre de participation financière émane de la communauté. Le choix du tracé correspond globalement à celui de moindre impact environnemental, tandis que les impacts ponctuels devraient, dans l'ensemble, être suffisamment atténués par le promoteur.

### Un projet justifié

La commission a d'abord examiné la justification du projet en regard des objectifs recherchés par le promoteur. Ils sont rassemblés sous deux grands groupes, soit celui du développement économique régional et celui des besoins en matière de circulation et de sécurité. Deux groupes environnementaux ont clairement contesté le bien-fondé du projet.

Pour le MTQ, le projet autoroutier devrait permettre de consolider les activités économiques en améliorant les liaisons entre les municipalités de la Rive-Sud, d'une part, et en les reliant au réseau autoroutier québécois, d'autre part. De fait, le prolongement de l'autoroute répondrait à la volonté des municipalités de la MRC de Beauharnois-Salaberry de briser leur isolement géographique.

Dans un premier temps, l'examen de la situation démographique et économique régionale laisse voir que la Montérégie constitue une région dynamique comptant pour beaucoup sur les exportations manufacturières et agricoles. Cependant, la population et la structure économique de la MRC de Beauharnois-Salaberry présentent des disparités par rapport aux MRC voisines. En effet, la population y est plus âgée, moins scolarisée, le revenu familial est moins élevé et la structure économique, axée historiquement sur la grande industrie, est vieillissante, peu diversifiée et sujette à la conjoncture internationale. Alors que ses voisines ont profité d'un développement économique récent, la MRC de Beauharnois-Salaberry n'a pas évolué au même rythme. Bien qu'elle soit la seule à n'avoir aucun accès au réseau autoroutier régional, la commission ne s'estime pas en mesure d'évaluer adéquatement l'apport qu'aurait le projet sur le développement économique régional et sur son évolution démographique. D'autres facteurs identifiés par les participants eux-mêmes contribuent au développement régional.

Dans un second temps, les données concernant la circulation révèlent des problèmes de fluidité sur plus de la moitié de la route 132 et sur plus du tiers de la route 201. Les facteurs qui y contribuent sont la densité élevée des accès qu'on y trouve, les passages à niveau, les changements du nombre de voies, la présence du tunnel de Melocheville, la variabilité des limites de vitesse affichées et le nombre élevé de camions circulant en milieu urbain.

Au chapitre de la sécurité, le MTQ a précisé que les facteurs de configuration énumérés précédemment influent également sur la sécurité routière. Aussi, le type d'accidents rapportés démontrerait un conflit de vocation entre les déplacements régionaux et interrégionaux, de sorte que le taux moyen d'accidents observé sur ces routes y était supérieur à la moyenne québécoise pour des routes comparables. Le nombre élevé de camions inquiète certains participants qui craignent des déversements de matières dangereuses dans des zones urbaines. Pour la commission, le transport des matières dangereuses est un important élément à prendre en compte, étant donné son ampleur dans la région, les risques environnementaux qu'il entraîne et les contraintes imposées par le tunnel de Melocheville.

Le MTQ a évalué la possibilité de réaménager les routes 132 et 201 en les élargissant à quatre voies et parfois à cinq voies et en contournant Beauharnois et Saint-Timothée avec de nouveaux axes routiers. La commission ne retient pas cette proposition de réaménagement compte tenu de son caractère temporaire, des coûts élevés qu'elle implique et de l'ampleur de ses répercussions sur la communauté. Au surplus, cette solution ne permettrait pas de régler définitivement le problème du transport des matières dangereuses dans le tunnel de Melocheville.

La commission est d'avis que le projet autoroutier constituerait une solution adéquate aux divers problèmes rencontrés jusqu'à maintenant et à ceux qui se présenteront dans l'avenir. L'autoroute permettrait d'accroître la sécurité des usagers et des riverains des routes 132 et 201. Elle rétablirait la fluidité sur ces routes qui, actuellement, sont relativement congestionnées et le seront encore davantage à court terme. Conséquemment, elle permettrait de répondre aux besoins de déplacement régionaux.

À ces divers éléments s'ajoutent d'autres considérations que la commission assimile en partie à la justification du projet. D'abord, le projet est conforme aux projets de schémas d'aménagement des trois MRC concernées. Ensuite, la commission est d'avis que l'étalement urbain ne constitue pas un risque important dans ce dossier. Il existe en effet suffisamment de territoire propice au développement en zone urbaine pour de nombreuses années. De plus, l'autoroute 30 constituera elle-même une barrière à l'étalement urbain qui, de surcroît, montre une faible importance pour la zone d'étude.

Enfin, la commission retient une proposition de participation financière volontaire de la communauté, qui représente approximativement 20 % du coût du projet. Cette offre originale et innovatrice révèle une certaine détermination de la communauté et sa foi dans les retombées du projet. La commission croit qu'au moment où les finances publiques sont de plus en plus restreintes, il y a tout lieu de prendre au sérieux cette proposition de financement volontaire qui devrait être examinée attentivement par les autorités gouvernementales quant au montant et à ses modalités. À l'instar de ce qui se passe ailleurs, cette nouvelle formule pourrait s'inscrire dans le cadre de la responsabilisation des régions. D'autant plus que la vocation régionale de cet axe routier apparaît prépondérante avec une prévision de trafic essentiellement régional de l'ordre de 75 %. Cette participation régionale contribue à l'acceptabilité du projet.

## **Des impacts atténuables**

Plusieurs impacts appréhendés ont été soulevés lors de l'audience publique. Cependant, la commission s'est étonnée de la contestation relativement limitée eu égard au fait qu'une trentaine de propriétés urbaines seraient expropriées. Le large consensus qui semble se dégager autour du projet constitue assurément un facteur qui a influencé la participation des

membres de la communauté. Seule une partie du tracé de 35 km a été contestée par quelques participants.

La municipalité de Maple Grove estime que le choix du MTQ de rapprocher l'emprise le plus possible de l'interface entre les zones agricole et urbaine l'empêchera de se développer. La commission est d'avis que le choix du tracé repose globalement sur des critères appropriés. Le tracé retenu correspond à celui de moindre impact environnemental et, en outre, offre l'avantage de minimiser les impacts sur le territoire agricole. Le problème de contrainte au développement urbain de Maple Grove n'apparaît pas tributaire de l'autoroute, mais plutôt des exigences sur l'aménagement du territoire que comporte la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Dans le secteur du chemin Haute-Rivière à Châteauguay, un agriculteur a manifesté son désaccord avec le tracé, invoquant une perte de superficie cultivable et ses répercussions sur la viabilité de l'entreprise familiale. Par ailleurs, outre les résidants expropriés, d'autres risquent d'être touchés par la détérioration du climat sonore. Les mesures d'atténuation risquent de ne pas atténuer le bruit de façon satisfaisante. Au-delà des efforts du MTQ en vue de solutionner les divers problèmes de ce secteur, s'ajoute le problème de la contamination potentielle de l'eau potable à la suite du passage de l'autoroute. La commission considère que le MTQ devra s'assurer d'un suivi serré en ce qui a trait aux résidants de ce secteur et, en cas de problèmes, trouver les mesures d'atténuation adéquates, ce qui pourrait inclure des expropriations supplémentaires et le raccordement des résidences de ce secteur au réseau d'aqueduc municipal.

Les demandes les plus fréquentes concernaient les mesures d'atténuation du bruit et leur intégration visuelle. La commission appuie le MTQ dans l'application du volet correctif de la *Politique sur le bruit routier* afin d'intégrer au milieu, de façon la plus harmonieuse possible, le projet d'autoroute 30. Plusieurs participants ont requis la mise en place d'écrans antibruit dans des secteurs faiblement ou non bâtis et même le long des boulevards adjacents. La commission est d'avis que le MTQ devrait s'en tenir à l'application de sa *Politique sur le bruit routier* et mettre en place des mesures d'atténuation seulement lorsque les nuisances émanent des routes sous sa responsabilité. Le MTQ devrait éviter de créer un précédent et s'en tenir à l'application de sa politique de ne construire des écrans antibruit que lorsqu'il y a des habitations en nombre suffisant en bordure des routes projetées. En ce qui concerne les futures zones résidentielles en bordure des grands axes routiers, les municipalités devraient prévoir des zones tampons. Pour ce qui est des demandes d'atténuation hors de l'emprise, il serait approprié que les municipalités concernées et le MTQ se concertent dans la recherche de solutions satisfaisantes.

La commission retient la solution préconisant le déplacement du tracé de quelques dizaines de mètres vers le sud, vis-à-vis des rues Paul à Léry et Georges-Vanier à Maple Grove. Des résidences subiront des effets significatifs sur l'ambiance sonore étant donné l'inefficacité des écrans pour l'étage supérieur. Le MTQ devrait y construire des talus d'une hauteur appropriée et aménagés adéquatement. Enfin, la commission encourage fortement le MTQ à poursuivre son approche de consultation des citoyens dans la mise en place des mesures d'atténuation. Cette façon de faire, transparente, facilite l'acceptation sociale des mesures par ceux à qui elles s'adressent. Aussi, la commission requiert que le MTQ prenne toutes les mesures nécessaires afin de s'assurer de l'efficacité des écrans antibruit, grâce au suivi du climat sonore qui devra s'échelonner pendant cinq ans après l'aménagement des ouvrages.

Les représentants du Club Beauchâteau inc. craignent pour la survie de leur entreprise en raison du désistement de leur clientèle. À défaut de choisir une autre variante du tracé, ils requièrent un ensemble de mesures estimées approximativement à deux millions de dollars (2 M\$). La commission considère que l'impact de l'autoroute 30 sur les activités du Club Beauchâteau inc., le plus important employeur de Maple Grove, est majeur et déterminant pour son avenir. La commission estime qu'il serait de loin préférable que les parties concernées s'entendent à l'amiable dans ce dossier. La commission est d'avis que le MTQ devrait, à cet égard, réexaminer les demandes du Club, particulièrement celles relatives à la relocalisation des infrastructures au sud de l'autoroute et au réaménagement adéquat du terrain de golf.

La commission n'est pas convaincue de la nécessité d'installer un talus contre le bruit et les embruns salins afin de préserver le Centre écologique Fernand-Seguin. Il serait possible d'éviter un éventuel problème de bruit en procédant à un réaménagement de sentiers qui privilégierait d'autres emplacements à l'intérieur du Centre. Cependant, sa construction à même l'excédent de terre provenant des travaux de construction de l'autoroute constituerait une mesure peu coûteuse, à la condition que les autorités de la Ville de Châteauguay acceptent de le recevoir à l'intérieur du Centre.

La MRC de Beauharnois-Salaberry, de concert avec ses partenaires, a requis diverses mesures relatives au canal de Soulanges et à l'addition d'un lien cyclable à même le pont à construire sur le fleuve. La commission est d'avis que le canal de Soulanges constitue une infrastructure patrimoniale et récréotouristique qui mérite d'être protégée et développée. En conséquence, le MTQ devrait répondre aux demandes des autorités régionales quant au dimensionnement des ouvrages et plus particulièrement à l'égard de l'intégration harmonieuse de l'autoroute 30 à ce corridor récréotouristique. En ce qui a trait à leur seconde requête, la commission reconnaît qu'un lien cyclable entre les deux rives du fleuve revêt une importance manifeste pour le milieu touristique régional. Compte tenu qu'il n'est pas inscrit dans l'entente-cadre actuelle liant le gouvernement et ses partenaires régionaux et qu'un autre lien est déjà prévu ailleurs, il y aurait lieu qu'il fasse l'objet d'une concertation dans la communauté.

Enfin, la traversée de nombreux cours d'eau, y compris le fleuve Saint-Laurent et le canal de Beauharnois, implique des risques pour les habitats aquatiques et riverains. L'actuel état d'avancement du projet n'autorise toutefois pas leur évaluation pleine et entière.

Fait à Québec,



---

Alain Cloutier, commissaire  
Président de la commission



---

Marie-Louise Roy,  
commissaire

Ont contribué à l'élaboration et à la rédaction du rapport :

M<sup>me</sup> Lucie Corriveau

MM. Yvon Deshaies et Louison Fortin

## **Annexe 1**

### **Les renseignements relatifs au mandat**

- ◆ Les requérants de l'audience publique
- ◆ Le mandat
- ◆ La commission et son équipe
- ◆ L'audience publique
- ◆ Les activités de la commission
- ◆ Les participants



## **Les requérants de l'audience publique**

---

M. André Allard, citoyen

M. Paul-G. Brunet, Ville de Châteauguay

M. John Burcombe, Mouvement Au Courant

M. Hubert Chamberland, Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

M. Gilles Côté, Les Ami-e-s de la terre de Montréal

M. Luc Côté, Transport 2000 Québec

M. André Girard, M<sup>mes</sup> Sandra Cochrane et Sophie Girard, citoyen et citoyennes

M. Alain Laberge, citoyen

M. Claude Loyer, citoyen

M. Robert Mathieu, Club Beauchâteau inc.

M. Jean-Pierre Pilon, Ville de Léry

M<sup>me</sup> Diana Steffan, citoyenne

---

## **Le mandat**

---

En vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le mandat du BAPE était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre de l'Environnement et de la Faune de ses constatations et de son analyse.

### Période du mandat

2 septembre 1997 au 2 janvier 1998

---

## **La commission et son équipe**

---

### La commission

M. Alain Cloutier, président de la commission  
M<sup>me</sup> Marie-Louise Roy, commissaire

### Son équipe

M<sup>me</sup> Louise Bourdages, agente d'information  
M<sup>me</sup> Lucie Corriveau, analyste  
M. Yvon Deshaies, analyste  
M. Louison Fortin, analyste  
M<sup>me</sup> Monique Gélinas, secrétaire de la commission  
M<sup>me</sup> Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat

---

## **L'audience publique**

---

### 1<sup>re</sup> partie

8, 9, 10 et 11 septembre 1997  
Salle de l'ordre Loyal des Moose  
Beauharnois (Québec)

### 2<sup>e</sup> partie

8, 9 et 10 octobre 1997  
Salle de l'ordre Loyal des Moose  
Beauharnois (Québec)

---

## **Les activités de la commission**

---

### 3 septembre 1997

Rencontre préparatoire avec les requérants

### 4 septembre 1997

Rencontre préparatoire avec les personnes-ressources

Rencontre préparatoire avec le promoteur

### 9 septembre 1997

Visite publique du projet de prolongement de l'autoroute 30

---

## **Les participants**

---

### Le promoteur et ses représentants

Ministère des Transports	M. Claude Girard, porte-parole M. Yves Comtois, SNC-Lavalin M. Louis-Georges Coulombe M. Gildard Lanteigne M. Son Thu Le M. Pierre Marchand M. Silvio Morelli, SNC-Lavalin M. Gérard Ouellette M. Michel Séguin
--------------------------	---

---

### Les personnes-ressources

	<u>Représentant</u>	<u>Mémoire</u>
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	M. John Purdon	
Ministère de l'Environnement et de la Faune	M <sup>me</sup> Linda Tapin M <sup>me</sup> Francine Marcotte	
Municipalité de Les Cèdres	M. Eddy Proulx	DM38
Municipalité de Melocheville	M. Daniel Charlesbois	DM33
Municipalité de Sainte-Martine		DM19
MRC de Beauharnois-Salaberry	M. Yves Daoust M <sup>me</sup> Linda Phaneuf M. Jean Tétreault	DM34
MRC de Roussillon	M. Pierre Largy M. Jean-Pierre Pilon	DM44
MRC de Vaudreuil-Soulanges	M. André Boisvert M. Raymond Malo M. Luc Tison	DM38
Ville de Beauharnois	M. Jean Beaulieu	

Ville de Châteauguay	M. Jean-Bosco Bourcier M. Paul-G. Brunet M. Rytis-Yves Bulota M. Luc L'Écuyer M <sup>me</sup> Claudette Prigent-Auclair	DM9
Ville de Léry	M. Jean-Pierre Pilon	DM24
Ville de Maple Grove	M. Roger Boisvert	DM8
Ville de Saint-Timothée	M. Jean-Noël Tessier	DM30
Ville de Vaudreuil-Dorion		DM38

---

Les entreprises et organismes

	<u>Représentant</u>	<u>Mémoire</u>
APCHQ du Suroît	M <sup>me</sup> Nicole Brière M. Michel Filiatreault	DM35
Banque nationale du Canada		DM27
Beauharnois une place dans l'avenir	M. Roger Gagnon M <sup>me</sup> Denise Mackay	DM16
Canadian American Transportation Inc.		DM32
Carrière Dolomite (1996) inc.	M. Denis Hébert M. André Lauzon	DM25
Chambre de commerce de la région de Salaberry-de-Valleyfield	M. Marc-André Messier M. Hubert Poulin	DM14
Club Beauchâteau inc.	M. Lucien Dumouchel M. Gabriel Laberge M. Claude L'Heureux	DM18
Comité d'actions régional pour l'autoroute 30	M. Jean-Noël Côté M. Guy Longtin	DM31
Conseil central de la Montérégie-CSN	M. René Lachapelle M <sup>me</sup> Pierrette Poirier	DM17
Conseil du travail de la région de Valleyfield	M. Daniel Mallette	DM11

---

Conseil régional du Suroît–CSN	M. Stéphane Côté M. Pierre La Grenade	DM23
Corporation de développement économique de Vaudreuil-Soulanges	M. Mario Besner M. Pierre Bleau	DM38
Eka Chimie Canada inc.	M. Jean Morency	DM15
Fédération de l'UPA Saint-Jean-de-Valleyfield	M. Louis Beauclair M. Pierre Rinfret	DM10
Ferme Péladeau & Fils inc.	M. Richard Péladeau	DM13
Les Ami-e-s de la terre de Montréal	M. Gilles Côté M. Mario Gauthier	DM43
Mouvement Au Courant	M. John Burcombe	verbal
Municipalité de Saint-Louis-de-Gonzague	M. Jean-Pierre Vinet	DM39
Municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka		DM6
Office du tourisme du Suroît	M <sup>me</sup> Linda Gallant	DM12
Pépinière Cramer inc.	M. Walter Cramerstetter	DM40
Poste de camionnage en vrac 06	M. Daniel Comeau	DM4
Société de développement du canal de Soulanges	M. Albert Daoust	DM38
Société de développement économique Beauharnois-Salaberry	M. Stéphane Billette	DM37
Société montréalaise de développement	M. Sylvain Lapointe	DM2
Transport 2000 Québec	M. Philippe Bailey M. Luc Côté M. Normand Parisien	DM42
Transport en vrac Beauharnois-Salaberry	M. Pierre Legault	DM41
Ville de Saint-Constant		DM5
Ville de Salaberry-de-Valleyfield	M. Denis Lapointe	DM28

---

Les citoyennes et les citoyens

*Mémoire*

M. André Allard	DM7
M <sup>me</sup> Yolande Baril-Cécycy	
M. François Brière	
M. Pierre Brisset	DM26
M. André Chenail	DM3
M. Pierre-Paul Clairmont	
M. Georges Duchesne	
M. André Girard	
MM. et M <sup>me</sup> Alain, Étienne et Danielle Laberge	DM20
M. Claude Lemieux	
M. Claude Loyer	DM36
M. Joseph-Marcel-Ulisse Ménard	DM1
M. Gilles Murphy	DM45
M. Roger Normandeau	DM29
M <sup>me</sup> Diana Steffan	DM21
M. Émile Saint-Onge	DM22

**Annexe 2**

**La documentation**



---

## Les centres de consultation

---

Bibliothèque centrale  
Université du Québec à Montréal

Bibliothèque Dominique-Julien  
Beauharnois (Québec)

Bibliothèque municipale  
de Châteauguay (Québec)

Bibliothèque municipale  
de Vaudreuil-Dorion (Québec)

Centre de consultation du BAPE  
Montréal

Centre de consultation du BAPE  
Québec

---

## Les documents de la période d'information

---

### Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Avis de projet*, 24 janvier 1992.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Directive du Ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 1992, 13 pages.
- PR3** LAVALIN ENVIRONNEMENT INC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune - Choix du corridor*, janvier 1991, pagination diverse.
- PR3.1** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune - Tracé retenu et impacts*, volume 1, décembre 1993, pagination diverse.
- PR3.2** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune - Tracé retenu et impacts*, volume 2 (annexes), décembre 1993, pagination diverse.
- PR3.3** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune - Tracé retenu et impacts*, volume 3 (annexe cartographique), décembre 1993.
- PR3.4** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune - Tracé retenu et impacts*, résumé, décembre 1993, 63 pages et cartes.
- PR4** *Ne s'applique pas.*
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Questions et commentaires concernant le prolongement de l'autoroute 30*, Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre, juin 1994, 7 pages.
- PR5.1** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Réponses aux questions du ministre de l'Environnement et de la Faune et errata concernant le prolongement de l'autoroute 30*, décembre 1994, 44 pages et annexes.

- PR5.2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Questions et commentaires complémentaires concernant le prolongement de l'autoroute 30*, Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre, avril 1995, 3 pages.
- PR5.3** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Réponses à la deuxième série de questions du ministère de l'Environnement et de la Faune concernant le prolongement de l'autoroute 30*, octobre 1995, 10 pages et annexes.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis des ministères et organismes consultés sur la recevabilité de l'étude d'impact*, février 1994 à décembre 1995, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre, avril 1996, 5 pages.
- PR8** LAVALIN ENVIRONNEMENT INC. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune - Justification*, janvier 1991, pagination diverse.

#### Correspondance

- CR1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement d'amorcer la période d'information et de consultation publiques*, 22 août 1996, 1 page.
- CR3** *Requêtes d'audience publique adressées au ministre de l'Environnement et de la Faune*, 4 octobre 1996 au 26 octobre 1996, 12 requêtes.

#### Communication

- CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation ouverts pour la période d'information et de consultation publiques*, 11 septembre 1996 au 26 octobre 1996, 2 pages.
- CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse annonçant la période d'information et de consultation publiques*, 11 septembre 1996 au 26 octobre 1996, 2 pages.

#### Avis

- AV4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation publiques*.

---

## Les documents déposés en audience

---

### Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation de M. Claude Girard sur le projet de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion*, 8 septembre 1997, non paginé.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Mise à jour de la section 7.2.4.3 traitant de l'aspect circulation 1987 à 1993*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, septembre 1997, 10 pages.
- DA2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore*, septembre 1997, 7 pages et annexe.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Carte démontrant le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20*, 1 carte.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Cartes du tracé de l'autoroute 30 sur photos aériennes : de Châteauguay à Léry, de Maple Grove à Melocheville et de Melocheville à Vaudreuil-Dorion*, 3 cartes.
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 1997, 1 dépliant.
- DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 1994, 20 pages.
- DA6.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Cassette « Mieux s'entendre avec le bruit routier »*, janvier 1994.
- DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Liste des propriétés en zone agricole et des propriétés en zone blanche touchées physiquement par le projet*, non paginé.
- DA7.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Rectification à la liste des résidences et bâtiments expropriés*, 1 page.
- DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de localisation de l'échangeur 20-540 à Les Cèdres jusqu'à la route 138 à Châteauguay identifiant les lots visés par le zonage agricole*, 1994, 1 carte.
- DA9** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Acétates du tracé de l'autoroute 30 à juxtaposer au document PR3.3*, 3 acétates.
- DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Photographies aériennes présentant la localisation du tracé de l'autoroute*, août-septembre 1997, pagination diverse.
- DA10.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Exemple de passages pour golfeurs sous des routes ou autoroutes*, 24 août 1997, pagination diverse.
- DA10.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Corrections apportées sur les photos aériennes numéros 14-17 et 10-11 du document déposé DA10*, 10 septembre 1997, 2 pages.
- DA10.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Tracé retenu - Principaux impacts sur les entreprises agricoles*, 9-10 septembre 1997, 2 pages.

- DA10.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Méthode d'évaluation des impacts sur les entreprises agricoles*, 8 juillet 1997, 2 pages.
- DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation de M. Michel Séguin sur l'importance de l'agriculture en Montérégie*, 9 septembre 1997, 14 pages et annexes.
- DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Inventaire des commerces de biens et services*, 8 juillet 1997, 13 pages et annexes.
- DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Pérennité de la zone agricole*, 16 septembre 1997, 6 pages et annexes.
- DA14** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation de M. Louis-Georges Coulombe concernant l'intersection de l'autoroute 30 avec le canal de Soulanges et le chemin du Canal (route 338), et le pont de la rivière Châteauguay*, 10 septembre 1997, non paginé.
- DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Liste des groupes consultés concernant le projet de prolongement de l'autoroute 30*, juin 1993, 2 pages.
- DA16** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Carte de localisation du tracé de l'autoroute 30 traversant le terrain de golf Beauchâteau*, 1 carte.
- DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Carte illustrant les sentiers de ski de fond du Centre écologique Fernand-Séguin par rapport aux terrains du MTQ*, 1 carte.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Loi sur l'administration financière concernant le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires*, 29 janvier 1985, p. 1309-1311.
- DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Communiqué – Tous les obstacles sont maintenant levés : le Québec a sa loi sur la pratique sécuritaire de la motoneige et des véhicules tout terrain*, 4 septembre 1997, 3 pages.
- DA20** DORVAL, Pierre. *Expertise en vibration - Impact du projet de l'autoroute 30 sur l'aqueduc de la rivière Saint-Pierre, Saint-Timothée, par. CEP de Salaberry-Soulanges*, Service géotechnique et géologie, 25 juin 1997, 8 pages et annexe.
- DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet « Politique sur l'implantation et le réaménagement des échangeurs autoroutiers »*, Service des politiques d'exploitation, septembre 1996, 12 pages et annexes.
- DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *La politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec*, Service de l'environnement, 1994, 12 pages.
- DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Les revêtements routiers et le bruit*, Service de l'environnement, avril 1991, 41 pages et annexes.
- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation de M. Son Thu Le sur la circulation et la sécurité*, 6 pages et cartes.
- DA24.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Complément d'information sur l'occurrence des accidents sur les routes 132, 201 et l'autoroute 30*, 2 pages.

- DA24.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Compléments d'information sur la circulation et photocopies couleur des acétates présentées lors de la séance thématique sur la justification du projet*, 4 novembre 1997, 2 pages et annexe.
- DA24.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Niveaux de service pour les routes 132 et 201*, 1 page.
- DA24.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Extrait du document « Highway Capacity Manuel ». Capacité des éléments routiers*, p. 10-11.
- DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique sur le bruit routier*, version préliminaire, Service de l'environnement, 19 août 1997, 10 pages et annexe.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Présentation de M. Claude Girard sur les aspects socioéconomiques de la Montérégie*, septembre 1997, 2 pages et acétates.
- DA27** SOCIÉTÉ MONTÉRÉGIENNE DE DÉVELOPPEMENT. *Entente-cadre de développement de la région de la Montérégie 1995-2000*, 14 août 1995, 29 pages.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Loi sur le ministère des Transports, L.R.Q., chapitre M-28, n° 58*, août 1997, p. 5001-5006.
- DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Évaluation sommaire de coûts de construction - A-30 de Châteauguay à A-20 (longueur 35 km)*, 2 septembre 1997, 1 page.
- DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *De l'influence des ponts et ponceaux sur la faune aquatique - Essai de lignes directrices*, Service de l'environnement, décembre 1986, 84 pages et annexes.
- DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Projet autoroute 30 Châteauguay-Vaudreuil-Dorion. Variation du DJMA à l'ouverture de l'A-30-1993 concernant la variation de débit sur la 138 jusqu'à la hauteur de Howick*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, août 1997, 1 page.
- DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Révision des schémas d'aménagement - Mesures recommandées concernant la gestion des corridors routiers*, document préliminaire, 3 août 1995, non paginé.
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Rapport d'investigation du coroner. Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès, 1994-1997*, pagination diverse.
- DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Calcul des émissions polluantes pour le prolongement de l'autoroute 30 - Résultats des simulations*, Direction de la planification des transports, septembre 1997, 19 pages et annexe.
- DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponse aux différentes questions adressées par la commission le 17 septembre 1997 (document déposé D8.8)*, 26 septembre 1997, 6 pages.
- DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponses aux questions complémentaires adressées à la commission par la Ville de Châteauguay (document déposé D8.9)*, 26 septembre 1997, non paginé.
- DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Document précisant les trois missions respectives du ministère des Transports du Québec, de l'Agence métropolitaine du transport et de la Commission de développement de la métropole*, 3 pages.

- DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Cassette sur les structures au-dessus du canal de Beauharnois, au-dessus du fleuve Saint-Laurent et étagement du canal de Soulanges et de la route 338.*
- DA39** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Complément d'information aux mémoires déposés, 11 novembre 1997, 5 pages.*
- DA39.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de localisation du parc Fernand-Seguin, révisé, 7 octobre 1997.*
- DA39.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Entente entre le MTQ et la municipalité de Saint-Timothée concernant la carrière Dolomite, mai 1993, 6 pages.*

Par les ministères et organismes

- DB1** MRC DE BEAUHARNOIS-SALABERRY. *Le territoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry et le Grand Montréal. Recueil technique et politique, 27 septembre 1996, non paginé.*
- DB2** MRC DE BEAUHARNOIS-SALABERRY. *Schéma d'aménagement, 1987, 112 pages, annexes et cartes.*
- DB2.1** MRC DE BEAUHARNOIS-SALABERRY. *Projet de schéma d'aménagement révisé, 19 juin 1996, 124 pages, annexes et cartes.*
- DB3** VILLE DE CHATEAUGUAY. *Centre écologique Fernand-Seguin, 1 dépliant.*
- DB4** MRC DE ROUSSILLON. *Schéma d'aménagement codifié, octobre 1994, 128 pages et cartes.*
- DB5** MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES. *Schéma d'aménagement, 184 pages et cartes.*
- DB6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC. *Parc urbain de Châteauguay - Inventaire biophysique du site et recommandations en vue de sa sauvegarde et son aménagement, décembre 1981, 26 pages et annexe.*
- DB7** CHEVRON CHEMICAL COMPANY. *Calcium Magnesium Acetate (CMA) Deicer - An Effective Alternative for Salt-Sensitive Areas, 1991, résumé et annexe, non paginé.*
- DB8** NATIONAL COOPERATIVE HIGHWAY RESEARCH PROGRAM. *Facts you should Know about Effects of Deicing Salt on the Environment, rapport 91, 16 pages.*
- DB9** MRC DE BEAUHARNOIS-SALABERRY. *Demande de révision de la zone agricole présentée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec, octobre 1987, p. 16-19 et annexes.*
- DB10** SODEM. *Plan directeur d'aménagement du parc urbain de Châteauguay, octobre 1988, 1 page.*
- DB11** MRC DE BEAUHARNOIS-SALABERRY. *Rapport d'analyse sur la conformité du projet au schéma d'aménagement actuellement en vigueur et au premier projet de schéma d'aménagement révisé (document déposé D8.1), 17 septembre 1997, non paginé.*
- DB12** MRC DE VAUDREUIL-SOULANGES. *Mesures d'intégration de l'autoroute 30 au corridor du canal Soulanges (document déposé D8.2), 16 décembre 1993, 20 pages.*

- DB13** MRC DE ROUSSILLON. *Réponse aux questions de la commission (document déposé D8.3)*, 24 septembre 1997, 1 page.
- DB14** VILLE DE L'ÉRY. *Réponse aux questions de la commission (document déposé D8.4)*, 23 septembre 1997, 1 page.
- DB15** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Information concernant les impacts du bruit et des vibrations sur la faune*, 22 septembre 1997, 2 pages.
- DB16** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Réponses aux questions de la commission (document déposé D8.5)*, 25 septembre 1997, 1 page et annexe.
- DB17** MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS. *Réponses aux questions de la commission (document déposé D8.6)*, 26 septembre 1997, 3 pages.
- DB18** RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Réponses aux questions de la commission (document déposé D8.7)*, 25 septembre 1997, 1 page et annexe.
- DB19** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponses aux questions de la commission (document déposé D8.7)*, 1<sup>er</sup> octobre 1997, 1 page.
- DB19.1** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Plan stratégique de développement du transport métropolitain - Synthèse du projet*, mai 1997, 18 pages.
- DB19.2** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Plan stratégique de développement du transport métropolitain - Projet*, mai 1997, 98 pages et annexe.
- DB19.3** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Plan stratégique de développement du transport métropolitain - Document de référence*, mai 1997, 77 pages.
- DB20** VILLE DE SAINT-TIMOTHÉE. *Lettre et plans indiquant les lots qui seront morcelés et enclavés à la suite de la construction de l'autoroute 30 sur le territoire de Saint-Timothée si aucune voie de desserte n'est prévue au sud de l'autoroute*, 14 novembre 1997, 1 page et 7 plans.
- DB21** SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DE DÉVELOPPEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE DE LA MONTÉRÉGIE. *Évolution (1991-1996) de la population selon l'âge et la MRC en Montérégie*, 1 page.
- DB22** VILLE DE MAPE GROVE. *Renseignement sur l'évaluation des terrains sur le territoire de la ville de Maple Grove*, 14 novembre 1997, 1 page et annexes.

Par la commission

- DD1** VILLE DE LÉRY. *Communications préliminaires*, 8 septembre 1997, non paginé.
- DD2** MINISTÈRE DE LA MÉTROPOLÉ. *Réponse adressée au président du BAPE concernant la demande de la commission pour désigner une personne-ressource en audience*, 10 septembre 1997, 2 pages.

## Les autres documents

---

### Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Transcriptions. Projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges.*

- D5.1** Séance tenue le 8 septembre 1997, en soirée, 104 pages.
- D5.2** Séance tenue le 9 septembre 1997, en soirée, 116 pages.
- D5.3** Séance tenue le 10 septembre 1997, en après-midi, 73 pages.
- D5.4** Séance tenue le 10 septembre 1997, en soirée, 100 pages.
- D5.5** Séance tenue le 11 septembre 1997, en soirée, 123 pages.
- D5.6** Séance tenue le 8 octobre 1997, en soirée, 87 pages.
- D5.7** Séance tenue le 9 octobre 1997, en soirée, 86 pages.
- D5.8** Séance tenue le 10 octobre 1997, en soirée, 66 pages.

### Les demandes et questions de la commission

- D8.1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question de la commission adressée à la MRC Beauharnois-Salaberry concernant la conformité du schéma d'aménagement actuellement en vigueur et, advenant qu'il y ait divergences, dans quels secteurs se retrouvent-elles (document déposé DB11), 17 septembre 1997, 1 page.*
- D8.2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande de la commission adressée à la MRC Vaudreuil-Soulanges de déposer un exemplaire du document qui porterait sur la comparaison des impacts sonores et visuels entre un pont surélevé et un tunnel pour la traversée du canal de Soulanges (document déposé DB12), 17 septembre 1997, 1 page et annexe.*
- D8.3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions de la commission adressées à la MRC de Roussillon concernant leur schéma d'aménagement et s'il existe une réglementation pour la protection des arbres (document déposé DB13), 17 septembre 1997, 1 page.*
- D8.4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions de la commission adressées à la Ville de Léry concernant des demandes faites, auprès de la CPTAQ, pour l'utilisation des terres en «zone verte» à d'autres fins que l'agriculture et si la municipalité dispose d'un cadre réglementaire particulier quant à la protection des arbres sur son territoire (document déposé DB14), 17 septembre 1997, 1 page.*
- D8.5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions de la commission adressées au MAPAQ concernant les impacts envisageables sur le bétail, notamment pour les bovins, et les conséquences possibles sur les ruches face à l'accroissement des vibrations pouvant être associées à la présence d'une autoroute (document déposé DB16), 17 septembre 1997, 1 page.*

- D8.6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions de la commission adressées au ministère de la Culture et des Communications concernant l'aqueduc Saint-Pierre à Saint-Timothée, les vestiges d'une ancienne porte d'écluse enfouie dans le sol et de la résidence située au 544, chemin du Fleuve dans la municipalité de Les Cèdres (document déposé DB17), 18 septembre 1997, 1 page.*
- D8.7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question de la commission adressée à la Direction régionale de la santé publique de la Montérégie concernant l'utilisation par le promoteur de la référence Leq 24 h de 55 dBA comme niveau acceptable d'un climat sonore (document déposé DB18), 17 septembre 1997, 1 page.*
- D8.8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions de la commission adressées au ministère des Transports de l'Ouest-de-la-Montérégie concernant les répercussions sur la qualité des eaux souterraines, la désignation de nouvelles aires fauniques à protéger, l'identification des mesures d'atténuation et de compensation, la localisation de nouveaux sites aménagés, l'identification de la nature de la protection et du statut des aires de concentration d'oiseaux aquatiques et l'actualisation des érablières sucrières en exploitation (document déposé DA35), 17 septembre 1997, 2 pages.*
- D8.9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre transmettant au ministère des Transports les questions de la Ville de Châteauguay concernant le projet de prolongement de l'autoroute 30, 23 septembre 1997, 1 page et annexe.*
- D8.10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question de la commission adressée à l'Agence métropolitaine de transport concernant la mission de cet organisme, 23 septembre 1997, 1 page.*

## **La bibliographie**

---

BARON KENNEDY LYZUN & ASSOCIATES LTD. *Énoncé des incidences environnementales des activités militaires aériennes au Labrador et au Québec. Rapport technique 1D. Le bruit et la santé publique*, janvier 1994, 39 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Combattre le bruit de la circulation routière. Techniques d'aménagement et interventions municipales*, septembre 1987, 96 pages.