
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

135 **Élargissement et construction
de boulevards à Brossard**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

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 au présent dossier dans une perspective de développement durable. 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 acception 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 et sur leur vie culturelle et sociale.

Remerciements

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 nécessaire à la réalisation de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifce Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

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

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

Tél. : (514) 873-7790
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : <http://www.bape.gouv.qc.ca>

Courrier électronique : communication@bape.gouv.qc.ca

Tous les documents déposés durant le mandat d'enquête et d'audience publique ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.



Québec, le 17 septembre 1999

Monsieur Paul Bégin
Ministre de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant l'élargissement et la construction de boulevards à Brossard.

Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M. Alain Cloutier, secondé par M. Jean Paré. Il s'est déroulé du 17 mai au 17 septembre 1999.

La commission est d'avis que le projet de boulevards est justifié, avec toutefois certaines réserves, notamment quant au nombre de voies des boulevards. Le gabarit des boulevards devrait être revu afin de le rendre davantage conforme à la situation actuelle. Il y aurait lieu également que la Ville s'assure de l'implantation efficace du transport collectif.

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

Le président,

André Harvey



Québec, le 15 septembre 1999

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée de l'examen du projet d'élargissement et de construction de boulevards à Brossard.

Bien que le projet lui paraît justifié, la commission estime qu'il y a lieu de revoir le gabarit des boulevards proposés. En effet, le nombre de voies devrait être ajusté pour tenir compte d'une importante réduction des prévisions de développement consécutive à une diminution du taux de croissance de la population. De plus, le gabarit retenu ne devrait pas constituer une incitation au transport individuel, ce qui freinerait l'essor du transport collectif. Il importe que la Ville donne priorité au transport collectif et qu'elle veille à concrétiser ses intentions à cet égard.

En ce qui concerne la construction d'un nouveau boulevard Lapinière dans un secteur urbanisé, la commission estime qu'il y a lieu d'en revoir également le gabarit. La Ville de Brossard devrait limiter à deux le nombre de voies et les situer le plus près possible de l'autoroute 10, ce qui permettrait de dégager l'espace nécessaire à l'érection d'une protection acoustique efficace intégrée à un aménagement paysager élaboré.

La commission a également analysé un ensemble de mesures touchant divers impacts du projet. Elles sont commentées dans le rapport.

Enfin, j'aimerais souligner l'excellente collaboration de l'équipe de la commission qui l'a appuyée tout au long de ses travaux.

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

Le président de la commission,



Alain Cloutier



Table des matières

Introduction.....	1
Chapitre 1 Le projet routier de la Ville de Brossard.....	3
Les objectifs de la Ville.....	3
La situation actuelle.....	5
Le projet proposé.....	7
La description des boulevards.....	7
L'échéancier des travaux.....	9
Les coûts.....	11
Les infrastructures associées au projet.....	11
L'évaluation des impacts.....	12
Les impacts prévus.....	13
Les mesures d'atténuation et les impacts résiduels.....	13
La surveillance et le suivi.....	13
Chapitre 2 Les opinions et préoccupations des participants.....	15
Les préoccupations exprimées en première partie d'audience.....	15
La planification du projet.....	16
Les enjeux pour les résidants du boulevard Lapinière.....	16
La justification de la construction du nouveau boulevard Lapinière.....	16
Le climat sonore et la valeur des propriétés.....	17
D'autres enjeux.....	18
Les solutions proposées par les participants.....	18
Le transport collectif et le stationnement Chevrier.....	19
Les perspectives de développement.....	20
Le développement industriel et commercial.....	21
Le développement résidentiel.....	22
L'étalement urbain.....	22
La taxation municipale.....	23
D'autres préoccupations.....	24

Chapitre 3 La justification du projet	27
L'approche générale de planification de la Ville.....	27
L'étalement urbain.....	28
La conformité au schéma d'aménagement de la MRC.....	30
Les prévisions de développement.....	31
Le gabarit des boulevards	34
L'intégration du projet dans le réseau régional de transport	37
Les effets de la circulation générée par le projet sur le réseau routier régional....	37
Les projets du MTQ et de l'AMT	38
Le cas du fossé Daigneault	41
Chapitre 4 Les impacts sur la communauté occasionnés par la circulation.....	43
Le bruit engendré par la circulation	44
L'impact des boulevards dans les nouveaux quartiers	47
L'impact des boulevards Matte et Rome sur les quartiers existants	48
La problématique du boulevard Lapinière	50
Les déplacements actuels entre le secteur C et l'extérieur	51
Les besoins à satisfaire	52
D'autres éléments contextuels	53
Le nouveau boulevard Lapinière dans le secteur B.....	54
Les aspects techniques et fonctionnels	55
Le climat sonore aux abords du nouveau boulevard Lapinière	57
La perte de valeur des propriétés	62
Chapitre 5 Les impacts du projet dans les secteurs C, J et L	65
La présence de vestiges archéologiques.....	65
Le caractère patrimonial du chemin des Prairies	67
Les habitats aquatiques et la présence de la Rainette faux-grillon de l'Ouest	69
Le potentiel faunique de la rivière Saint-Jacques et du fossé Daigneault.....	70
La mise en place d'une zone de protection.....	72
La protection de la Rainette faux-grillon de l'Ouest, une espèce susceptible d'être désignée menacée	74

La présence d'une espèce de plante vasculaire menacée : le Podophylle pelté	76
L'exploitation du territoire à des fins agricoles	77
La pollution atmosphérique liée à la circulation sur les autoroutes	81
Conclusion.....	85
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	89
Annexe 2 La documentation.....	95

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation de la zone à l'étude	4
Figure 2	La situation actuelle et les boulevards à Brossard.....	6
Figure 3	Les affectations des secteurs C, J, L à Brossard et les phases de construction des travaux	10
Figure 4	La perception humaine du bruit	45
Figure 5	Le profil de l'autoroute 10 et du boulevard Lapinière tel que proposé, près de la sortie Broadway	56
Figure 6	Le climat sonore actuel du boulevard Lapinière	58
Figure 7	L'aire d'affectation PAJA établie par l'amendement au plan d'urbanisme	73
Tableau 1	L'échéancier de construction des boulevards projetés	9
Tableau 2	Les coûts de construction des boulevards projetés.....	11
Tableau 3	La croissance démographique de la ville de Brossard	32
Tableau 4	Les déplacements en provenance ou à destination du secteur C.....	52
Tableau 5	Comparaison des niveaux sonores équivalents en dB(A)	60

Introduction

Le 3 mai 1999, le ministre de l'Environnement, M. Paul Bégin, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une enquête et une audience publique sur le projet d'élargissement du boulevard Matte et de construction des boulevards Rome, Lepage, Lapinière, Chevrier et L-01 dans les nouveaux secteurs de développement C, J et L de la ville de Brossard. La commission constituée par le président du BAPE pour examiner ce projet rend compte dans le présent rapport de ses constatations et de son analyse.

Le projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue aux articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) puisque les boulevards projetés devraient avoir quatre voies et plus sur une longueur dépassant un kilomètre. L'avis de projet du promoteur, la Ville de Brossard, a été déposé au ministère de l'Environnement le 14 mai 1992 ; l'Étude d'impact le fut en août 1995. L'avis sur la recevabilité de l'Étude d'impact a été transmis au promoteur en janvier 1999. Entre temps, trois documents complémentaires ont été fournis par le promoteur en réponse aux questions du Ministère.

Le processus d'évaluation auquel s'est soumis le promoteur a mis en évidence le caractère évolutif de ce projet. En effet, les travaux de planification des secteurs C, J et L ont été amorcés dès la fin des années 80 dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement de la MRC de Champlain. Au cours des travaux de planification, il est apparu que le développement de ces secteurs nécessitait la construction d'un nouveau boulevard Lapinière dans l'emprise de l'autoroute 10, dans le secteur urbanisé, la restructuration des accès à l'autoroute 10 et une amélioration des infrastructures régionales liées au transport collectif. C'est ainsi que, dans le cadre de l'examen public du projet, il fut question de projets connexes aux boulevards proposés, comme le stationnement d'incitation Chevrier, en place depuis près d'un an, de la réfection de l'échangeur Taschereau de même que de l'étude de propositions de diverses modalités pour le transport collectif.

Après avoir décrit le projet et fait la synthèse des opinions exprimées, la commission examine les éléments de justification avancés par le promoteur. Par la suite, elle analyse la proposition de construire un nouveau boulevard Lapinière dans le secteur urbanisé. Enfin, dans un dernier chapitre, elle évalue divers impacts du projet qui ont fait l'objet d'interrogations de la part du public : la présence de vestiges archéologiques, le caractère patrimonial du chemin des Prairies, les habitats aquatiques, la présence de deux espèces à statut précaire, l'exploitation des terres à des fins agricoles et la pollution atmosphérique liée à la circulation sur les autoroutes.

Le projet routier de la Ville de Brossard

La ville de Brossard est située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent et elle est traversée par les autoroutes 10, 15 et 30. L'autoroute 10 relie, par le pont Champlain, la Rive-Sud à l'île de Montréal. Considérant qu'il manque d'espace pour le développement urbain sur son territoire, la Ville propose de construire cinq boulevards et d'en élargir un sixième dans les secteurs C, J et L. Comme le montre la figure 1, les secteurs à développer sont localisés entre l'autoroute 30 et la voie ferrée du CN. La Ville prévoit également construire un boulevard dans l'emprise de l'autoroute 10, en bordure du secteur B déjà urbanisé. Les infrastructures routières proposées permettraient de desservir adéquatement les secteurs C, J et L, tout en les reliant avec les secteurs urbanisés et les infrastructures routières existantes (document déposé PR3.1, p. 1).

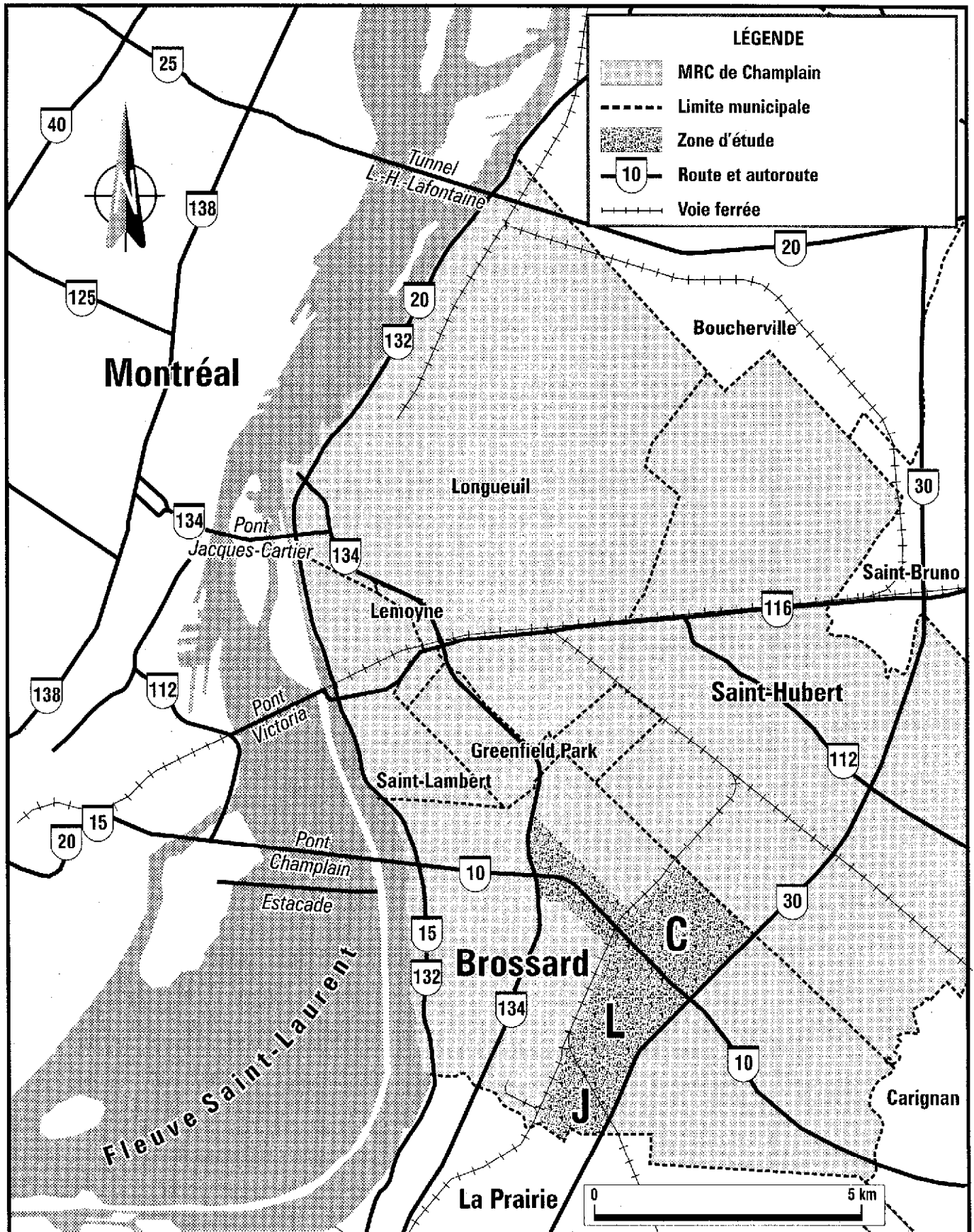
Les éléments de ce chapitre ont été tirés principalement de l'Étude d'impact sur l'environnement qui a été déposée en août 1995, des transcriptions de la première partie de l'audience publique ainsi que d'autres documents déposés.

Les objectifs de la Ville

À travers son projet de boulevards, la Ville vise les objectifs suivants :

- le développement du territoire en rendant accessibles de nouveaux terrains dans trois secteurs non urbanisés, soit les secteurs C, J et L, dont une moitié serait à vocation commerciale, l'autre moitié étant réservée à des résidences. Elle souhaite ainsi se départir de son image de ville dortoir et attirer des acheteurs de première maison ;
- la rentabilisation de diverses infrastructures : le fossé Daigneault, l'égout collecteur sanitaire, le réseau d'eau potable (document déposé DA1, p. 10 et M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 17-18). Elle compte également profiter des infrastructures du ministère des Transports du Québec (MTQ), de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) et de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), soit l'échangeur du boulevard Matte et le viaduc dans l'axe du boulevard Rome enjambant l'autoroute 30 et le stationnement d'incitation Chevrier. Ce stationnement permet aux automobilistes d'y laisser leur véhicule et de profiter du transport en commun (document déposé DA1, p. 11) ;

Figure 1 La localisation de la zone d'étude



Source : adaptée du document déposé PR3.1, p. 2.

- la consolidation du transport collectif en aménageant dans les boulevards projetés des voies réservées et des accès mieux adaptés aux artères et aux autoroutes (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 21). Ceci se ferait en association avec le MTQ, la STRSM et l'AMT.

La situation actuelle

Quatre secteurs sont particulièrement visés par le projet, soit les secteurs C, J, L et une partie du secteur B. La présente section décrit les caractéristiques de ces différents secteurs représentés à la figure 2.

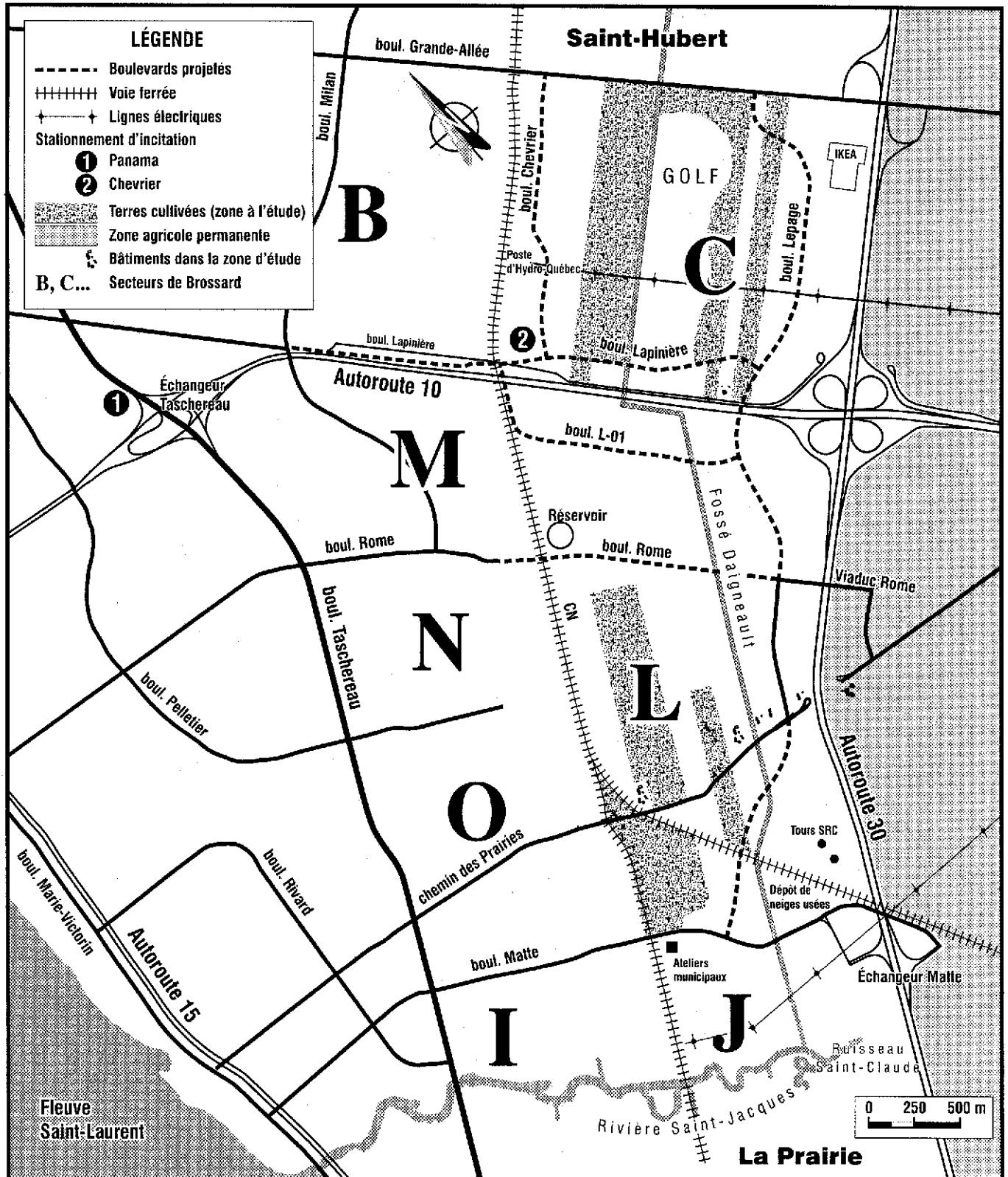
Le secteur B est un quartier résidentiel entièrement développé. Le projet toucherait particulièrement les résidences situées le long de l'autoroute 10 puisque la Ville entend construire une collectrice à quatre voies dans l'emprise de l'autoroute, à l'arrière des lots, pour relier le secteur C aux secteurs urbanisés de la ville.

Le secteur C comporte un terrain de golf de 60 hectares, une résidence ainsi que deux entreprises (une pépinière et un entrepôt IKEA). On y retrouve également des installations d'Hydro-Québec et un stationnement d'incitation de 600 places. Une partie des terrains non bâtis sont en friche, le reste étant loué à des fins agricoles (M. Michel-A. Boyer, séance du 17 mai 1999, p. 75). Le boulevard Lapinière et le boulevard Grande-Allée relie ce secteur au reste de la ville.

Le secteur J accueille un parc industriel utilisé à 25 %. On y trouve actuellement un centre de jardinage, le dépôt de neiges usées de la ville, les ateliers municipaux ainsi que quatre autres entreprises (document déposé PR3.1, p. 22). On compte aussi deux antennes de transmission appartenant à la Société Radio-Canada (document déposé PR3, p. 43). Ce secteur est desservi par le boulevard Matte. L'extrémité sud est délimitée par la rivière Saint-Jacques (document déposé PR3.1, p. 15).

Le secteur L est traversé par le chemin des Prairies qui est bordé par quinze résidences (document déposé PR5, p. 109). La seule autre infrastructure routière du secteur est un viaduc qui enjambe l'autoroute 30. Construit dans l'axe du boulevard Rome, ce viaduc est présentement relié au chemin des Prairies. La plupart des terres du secteur sont en friche, à l'exception de certains terrains privés qui sont partiellement cultivés (M. Michel-A. Boyer, séance du 17 mai 1999, p. 76). On retrouve aussi dans ce secteur un réservoir municipal d'eau potable.

Figure 2 La situation actuelle et les boulevards projetés à Brossard



Source : adaptée du document déposé DA1, p. 5.

Les secteurs C, J et L sont entièrement situés dans le périmètre d'urbanisation de la ville, entre la voie ferrée et l'autoroute 30. En 1990, le secteur L, qui était jusque-là situé en zone agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1), a été exclu de cette zone agricole pour passer en « zone blanche ». Les terres encore utilisées à des fins agricoles représentent plus de 19 % de la superficie des trois secteurs (document déposé PR3.1, p. 21).

Le fossé Daigneault, qui traverse les secteurs C, J et L, canalise les eaux de ruissellement. Il servait à l'origine à drainer les terres agricoles. En provenance de la ville de Saint-Hubert, il se déverse dans la rivière Saint-Jacques, un habitat faunique reconnu qui fait partie d'une zone de conservation municipale (documents déposés PR3, p. 35 et PR3.1, p. 17). On a relevé la présence de deux espèces au statut précaire dans les secteurs C, J et L : la Rainette faux-grillon de l'Ouest, une espèce d'amphibien susceptible d'être désignée menacée, et le Podophylle pelté, une espèce végétale menacée (documents déposés PR5, p. 62 et PR5.2, p. 3).

Le projet proposé

La Ville de Brossard prévoit que sa réserve de terrains pour la construction résidentielle et industrielle, dans la partie urbanisée de son territoire, sera épuisée à court terme. En raison d'une croissance démographique importante dans les décennies 70 et 80, le nombre de terrains disponibles pour la construction résidentielle de faible et moyenne densité a diminué et se limiterait maintenant à une centaine d'hectares (document déposé PR3, p. 2 et M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 17). De plus, le parc industriel du secteur I serait comblé à plus de 95 % (M. Michel-A. Boyer, séance du 20 mai 1999, p. 20). C'est dans cette optique que la Ville planifie d'urbaniser les secteurs C, J et L qui constituent près de 17 % de son territoire, c'est-à-dire 755 hectares (7,8 km²) (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 17).

La description des boulevards

Le projet prévoit la construction de cinq boulevards, soit les boulevards Chevrier, L-01, Lapinière, Rome et Lepage, ainsi que l'élargissement du boulevard Matte. Les boulevards Rome, Matte et Lepage formeraient les artères majeures tandis que les boulevards Lapinière, Chevrier et L-01 seraient les collectrices principales des nouveaux secteurs (figure 2). Une collectrice dessert un certain nombre de rues locales tandis qu'une artère relie les collectrices entre elles et donne accès au réseau autoroutier (document déposé PR8.1, p. 20 et M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 16). En phase finale, les artères compteraient six voies et les collectrices en auraient quatre. Une voie dans chaque sens serait réservée au transport collectif. Ces boulevards apparaissent au schéma d'aménagement de la MRC de Champlain (document déposé PR8.1, p. 18).

Au cours de sa démarche, la Ville de Brossard a considéré plusieurs variantes pour les boulevards Lepage, L-01 et Lapinière. Elle les a analysées selon leur rôle, leur faisabilité et leurs différents impacts (document déposé PR3, p. 25) et aurait retenu les tracés de moindre impact.

Le boulevard Matte traverse la ville dans sa partie sud. En 1993, il a été prolongé dans le secteur J jusqu'à l'autoroute 30. Il est relié à cette dernière par un échangeur. Il possède actuellement une voie dans chaque sens. Desservant les parcs industriels des secteurs I et J, il est donc principalement utilisé par le camionnage lourd (documents déposés PR3, p. 22 et PR8.1, p. 17). L'élargissement prévu permettrait d'améliorer un lien de transit entre l'autoroute 30, le boulevard Taschereau et l'autoroute 15.

Avec la construction de sa nouvelle section dans le secteur L, le boulevard Rome consoliderait un axe central, d'est en ouest, de la ville de Brossard. Son prolongement dans le secteur L desservirait les zones résidentielles ainsi que les zones industrielles prévues à proximité du boulevard Lepage. Il relierait également les terres agricoles, situées à l'est de l'autoroute 30, au territoire urbanisé par un viaduc et, éventuellement, un échangeur.

Le boulevard Lepage constituerait, à l'instar du boulevard Taschereau, un axe routier nord-sud permettant de relier les villes de Longueuil, Saint-Hubert et Brossard par les secteurs C, J et L. Il aurait comme effet de libérer le réseau autoroutier supérieur des déplacements locaux (document déposé PR3, p. 23). Le boulevard Lepage traverserait uniquement des zones à prédominance industrielle : usages industriels, bureaux et industries de haute performance.

Le tracé retenu pour le boulevard Lapinière comporte deux parties. La première touche l'implantation du nouveau boulevard Lapinière au sud du secteur B, à même l'emprise de l'autoroute 10. Ainsi, le boulevard Lapinière actuel redeviendrait une rue de quartier sans lien avec le secteur C. Afin de minimiser l'impact sonore engendré par ce nouveau boulevard et l'autoroute 10, des écrans antibruit seraient érigés de part et d'autre. Le boulevard Lapinière, dans le secteur C, serait déplacé vers le nord et réaménagé à quatre voies. Des bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute 10 y seraient également greffées (document déposé PR3, p. 24).

Le boulevard Chevrier, prévu dans le secteur C, serait utilisé comme voie de desserte pour le stationnement d'incitation Chevrier. Il relierait le boulevard Grande-Allée au boulevard Lapinière dans le secteur C (document déposé PR3, p. 24).

Le boulevard L-01 relierait les secteurs C et L et assurerait la desserte de la zone industrielle prévue dans le secteur L ; cette zone longerait l'autoroute 10. L'accès et la sortie projetés de l'autoroute 10 dans le secteur L se grefferaient à cette artère, ce qui permettrait aux automobilistes en provenance de l'ouest d'accéder au secteur C et au stationnement d'incitation Chevrier (document déposé PR3, p. 24 et M. Michel-A. Boyer, séance du 17 mai 1999, p. 71).

L'échéancier des travaux

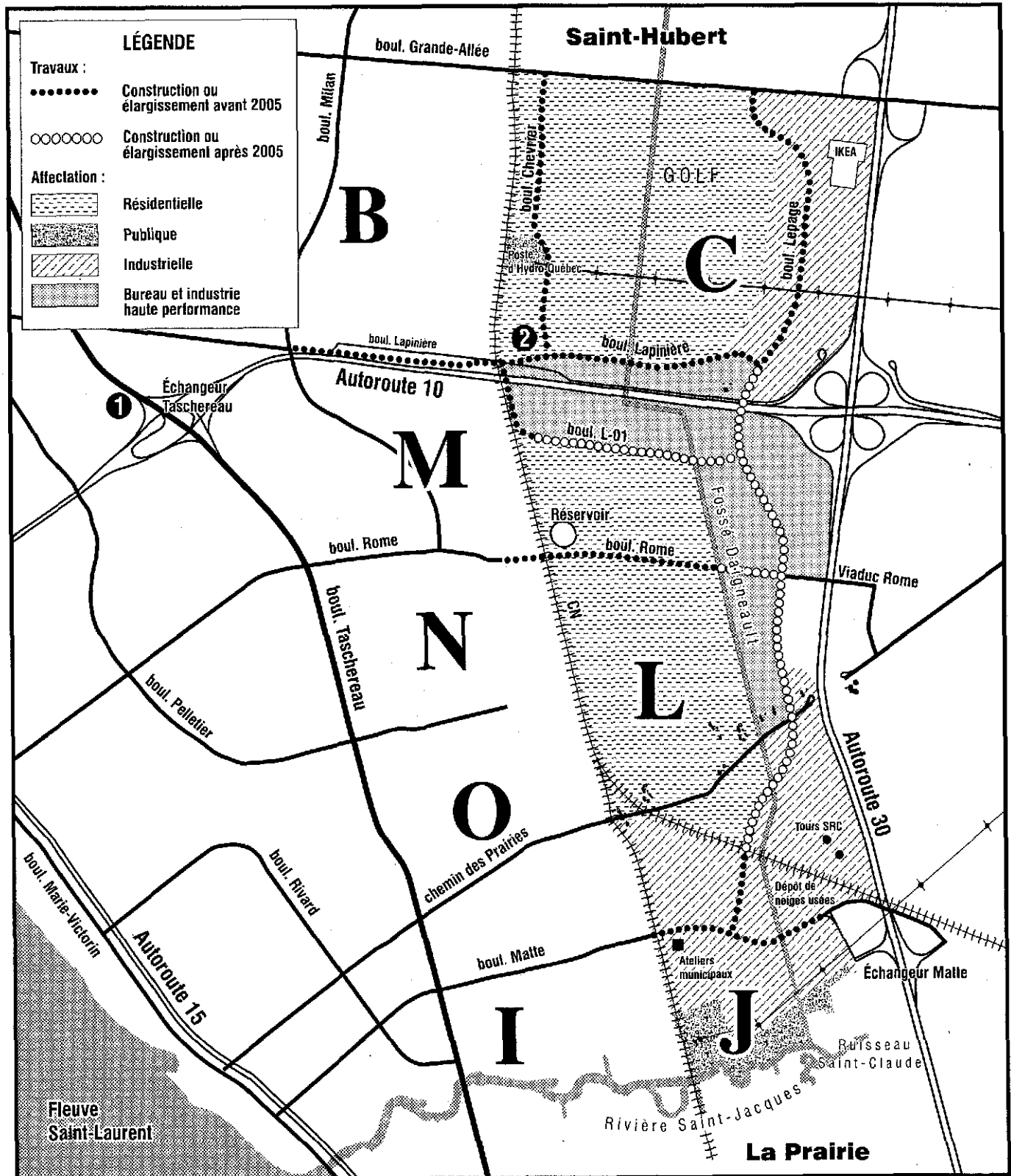
Selon la Ville de Brossard, l'échéancier présenté au tableau 1 est sujet à changement. En 2005, la première phase de construction des boulevards devrait être complétée. Par contre, aucun terme précis est fixé pour compléter leur construction. L'addition de voies aux infrastructures construites dans une première étape et le prolongement des boulevards Lepage, Rome et L-01 seraient réalisés selon l'évolution des besoins. Toutefois, la Ville prévoit ces constructions d'ici 20 à 25 ans (document déposé PR3, p. 105). Le tracé des boulevards selon leur étape de construction est représenté sur la figure 3.

Tableau 1 L'échéancier de construction des boulevards projetés

Boulevard	Travaux d'ici 2005		Travaux après 2005	
	Longueur	Nombre de voies et emplacement	Longueur	Nombre de voies
Matte	1,35 km	Addition de 3 voies, 1 voie dans chaque sens et une voie pour les virages à gauche	1,35 km	3 voies dans chaque sens
Rome	0,95 km	2 voies dans chaque sens de la voie ferrée du CN au fossé Daigneault	1,55 km	3 voies dans chaque sens
Lepage Secteur C	1,7 km	1 voie dans chaque sens de Lapinière à Grande-Allée	5,0 km	3 voies dans chaque sens
Secteur J	0,45 km	1 voie dans chaque sens de Matte à la voie ferrée du CN		
Lapinière Secteur B	0,9 km	1 voie dans chaque sens et écrans antibruit	2,4 km	2 voies dans chaque sens
Secteur C	1,5 km	2 voies dans chaque sens de la voie ferrée du CN au boulevard Lepage		
Chevrier	1,5 km	2 voies dans chaque sens	1,5 km	2 voies dans chaque sens
L-01	0,7 km	1 voie dans chaque sens sur une distance de 700 m à partir de Lapinière	1,65 km	2 voies dans chaque sens

Sources : adapté des documents déposés PR3.1, p. 30 et DA21, p. 2.

Figure 3 Les affectations des secteurs C, J, L à Brossard et les phases de construction prévues



Sources : adaptées des documents déposés PR3, p. 34 et DA12.

Les coûts

Les coûts de construction des infrastructures prévues ont été évalués de façon sommaire et préliminaire. Les coûts présentés ci-dessous sont ceux estimés actuellement pour les infrastructures routières selon leur phase de construction. Le coût total de réalisation des ouvrages est évalué à 48,3 M\$ alors que, d'ici 2005, il s'élèverait à 17,9 M\$.

Tableau 2 Les coûts de construction des boulevards projetés (M\$)

Boulevard	Coût des travaux d'ici 2005	Coût total
Matte	3,2	5,4
Rome	1,5	6,2
Lepage	2,2	20,0
Lapinière	7,3	8,8
Chevrier	1,5	3,8
L-01	2,2	4,1
Total	17,9	48,3

Source : adapté du document déposé DA21, p. 1-2.

La Ville prévoit absorber les coûts de construction grâce à différentes sources. Le développement des rues locales serait défrayé en totalité par les promoteurs immobiliers ; ceci inclurait les égouts, l'aqueduc, la voirie, l'éclairage, etc. En ce qui concerne les infrastructures susceptibles de desservir un secteur, les coûts de construction seraient assumés par l'ensemble du secteur. Les coûts de construction des infrastructures majeures comme les artères et les collectrices seraient pris en charge en partie par le secteur qui est desservi et en partie par l'ensemble des contribuables de la ville. Dans ce cas, une évaluation déterminera la partie des infrastructures nécessaires pour desservir uniquement le secteur, laquelle serait assumée par les propriétaires de ce secteur, le reste revenant à la municipalité (M. Michel-A. Boyer, séance du 17 mai 1999, p. 67-68).

Les infrastructures associées au projet

Outre le projet routier proposé, la Ville de Brossard compte sur l'utilisation et la mise en place d'infrastructures municipales et supramunicipales qui pourraient desservir les développements envisagés.

Le fossé Daigneault, qui traverse les trois secteurs, sert d'égout pluvial aux villes de Saint-Hubert et de Brossard. Le ministre de l'Environnement a émis une ordonnance en mai 1994 réglant les conditions d'utilisation de ce fossé par ces deux villes. La Ville de

Brossard entend y exécuter des travaux de réfection (document déposé PR3.1, p. 4). Elle ne prévoit pas d'augmentation du débit à la suite du développement des secteurs C, J et L.

Un égout collecteur sanitaire a été construit à partir de la station de pompage située sur le boulevard Marie-Victorin, à l'extrémité ouest de Brossard, jusqu'au secteur J, dans l'axe du boulevard Matte (document déposé PR3.1, p. 4). Les secteurs C et L ne sont pas desservis actuellement par cet égout.

En 1998, la Ville a investi 18 M\$ dans la réfection de l'usine d'alimentation en eau potable pour en doubler la capacité. Selon elle, l'usine pourrait desservir convenablement les secteurs C, J et L. Une conduite maîtresse d'aqueduc approvisionne actuellement l'ensemble du secteur C (document déposé PR3.1, p. 4).

L'alimentation électrique serait garantie par trois postes, soit le poste Brossard situé dans la zone d'étude, le poste La Prairie le long de l'autoroute 30, adjacent au secteur L, et le poste Hertel, à moins d'un kilomètre du secteur J. Ces ouvrages devraient répondre aux besoins des secteurs C, J et L (document déposé PR3.1, p. 5).

En ce qui concerne le transport collectif, l'AMT, en association avec la Ville, a mis en place le stationnement d'incitation Chevrier en septembre 1998, dans le secteur C, en bordure du secteur B (figure 2). Il comprend actuellement 600 places et en contiendra 2 000 en l'an 2000.

À titre complémentaire, la Ville compte sur différents projets qui amélioreraient les conditions de circulation sur l'autoroute 10, entre autres, la réfection de l'échangeur Taschereau et la construction d'une voie réservée pour le transport en commun au centre de l'autoroute 10, entre le stationnement d'incitation Chevrier et l'approche du pont Champlain (document déposé PR3.1, p. 5).

L'évaluation des impacts

Cette section présente les résultats de l'analyse des impacts effectuée par la Ville. L'évaluation se fonde sur l'estimation du degré de résistance selon le type de milieu pour les différents tracés proposés (document déposé PR3.1, p. 27). La méthode utilisée pour évaluer l'importance des impacts environnementaux et visuels prend en compte trois paramètres, soit le degré de résistance face à l'impact, sa durée et son étendue (document déposé PR3, p. 78). En ce qui concerne le milieu sonore, les impacts sont évalués en fonction du niveau sonore prévu et de l'utilisation du sol (document déposé PR3, p. 82). De plus, pour chacun des impacts, le milieu touché et l'importance de l'impact sont précisés. Pour l'ensemble des impacts du projet, le degré de perturbation occasionné par le projet a ainsi été qualifié de faible à moyen. La Ville affirme qu'aucune perturbation ne produirait d'impact fort. Enfin, elle estime que le tracé retenu pour chaque boulevard serait celui de moindre impact.

Les impacts prévus

Des impacts sonores et visuels, qualifiés de moyenne importance par la Ville, toucheraient particulièrement les résidants du secteur urbanisé B à la suite de la construction du nouveau boulevard Lapinière dans l'emprise de l'autoroute 10, à la limite de leurs terrains (document déposé PR3, p. 83). Les résidants du secteur M seraient affectés par la construction d'un viaduc traversant une voie ferrée, à la hauteur du boulevard Rome. Un résidant du secteur C, quant à lui, serait touché par la construction d'un viaduc au-dessus de l'autoroute 10, sa propriété se trouvant près de l'emprise nécessaire (document déposé PR3, p. 86-87).

Les autres impacts du projet ont été qualifiés de faible importance. Il s'agit, entre autres, de la perturbation temporaire de la circulation routière et ferroviaire lors des travaux de construction, de celle du cours d'eau lors de la construction de ponceaux sur le fossé Daigneault et de l'expropriation de propriétés (document déposé PR3, p. 83-85).

Les mesures d'atténuation et les impacts résiduels

La Ville de Brossard prévoit mettre en place trois types de mesures d'atténuation pour les impacts moyens. Une fois les mesures d'atténuation appliquées à certains de ces impacts, il en résulterait un impact résiduel moindre (document déposé PR3.1, p. 36). L'érection d'écrans antibruit de chaque côté du nouveau boulevard Lapinière, dans le secteur B, permettrait d'améliorer le climat sonore (document déposé PR3, p. 97). Des aménagements paysagers limiteraient l'impact visuel des nouveaux viaducs (document déposé PR3, p. 98). Enfin, une entente avec un propriétaire du boulevard Lapinière devrait permettre d'acquérir ou de relocaliser sa résidence. Selon la Ville, ces mesures permettraient de réduire à une faible importance les impacts résiduels (document déposé PR3, p. 100).

La surveillance et le suivi

Lors de la réalisation des travaux, le Service de génie de la Ville aurait la responsabilité de faire appliquer le « Protocole relatif à la réalisation de travaux de génie civil sur le territoire de la Ville de Brossard » (document déposé PR3.1, p. 37). Ce protocole établit notamment les exigences relatives au calendrier des travaux, aux horaires à respecter, aux mesures de sécurité et d'atténuation des inconvénients sur les chantiers (document déposé DA6, p. 1). Pour ce qui est de l'implantation des mesures d'atténuation et de leur suivi, la Ville y veillera par l'entremise de ses différents services (documents déposés PR3.1, p. 37 et PR8.1, p. 49).

Chapitre 2 **Les opinions et préoccupations des participants**

L'audience publique comporte deux parties. La première s'est déroulée du 17 au 20 mai 1999 et a permis, entre autres, à quelque 21 participants de poser des questions au promoteur du projet, la Ville de Brossard. Des personnes-ressources provenant de différents ministères et organismes étaient présentes pour répondre aux questions soulevées en cours d'audience. Lors de la seconde partie, qui a eu lieu les 16 et 17 juin 1999, les participants ont eu l'occasion, au cours de trois séances, de présenter leurs mémoires. Ils ont pu ainsi exprimer leurs opinions et leurs préoccupations face au projet. Des 34 mémoires déposés, 20 ont été présentés publiquement à la commission.

Les préoccupations exprimées par les questions des participants lors de la première partie de l'audience publique sont brièvement énumérées dans la section 2.1. Les opinions exprimées dans les mémoires ou lors des séances de la deuxième partie de l'audience publique sont présentées dans les sections 2.2 et suivantes.

Les préoccupations exprimées en première partie d'audience

Des résidents du boulevard Lapinière se sont interrogés quant au niveau sonore, au contexte visuel, à la qualité de l'air et au caractère résidentiel qui risqueraient d'être perturbés par la construction et la circulation sur le nouveau boulevard Lapinière. Ils craignent aussi une dévaluation de leur résidence engendrée par l'augmentation du niveau sonore. Des mesures de mitigation pouvant être envisagées afin de contrer ces problèmes ont été discutés par des participants. De même, le transport collectif, les accès à l'autoroute 10 ainsi que l'étalement urbain ont fait l'objet de plusieurs questions.

Certains points discutés en première partie de l'audience publique ont été peu développés lors de la deuxième partie. Il s'agit notamment de la répartition des taxes municipales occasionnées par la construction des infrastructures routières et de certains services municipaux, ainsi que de la possibilité d'une entente d'allègement fiscal entre la Ville et un exploitant agricole dans le secteur L. Il a aussi été question de l'échéancier et des coûts de construction liés au projet, du patrimoine archéologique, des espèces animale et végétale à statut précaire, d'un possible retour à l'agriculture sur des terres ayant déjà été utilisées à cet usage, et du fossé Daigneault.

La planification du projet

Selon le représentant de la firme Trafix inc. Spécialisée, entre autres, dans le domaine de la planification routière, le modèle de simulation utilisé par la Ville est conforme aux règles de l'art. Il affirme que le modèle permet une mise en place du réseau routier en fonction du rythme de développement, autorisant ainsi une optimisation des investissements à court, moyen et long terme (mémoire, p. 5).

Le réseau routier de même que les affectations du sol envisagées pour les secteurs C, J et L sont considérés par plusieurs comme étant bien planifiés, puisque des zones industrielles et commerciales sont prévues comme zones tampons isolant les secteurs résidentiels (mémoire de M. Robert Vallée, p. 5). De plus, le développement du parc industriel dans le secteur J et la création de plusieurs zones commerciales sont vus d'un bon œil par la majorité des participants car ces usages devraient favoriser la reprise économique par la création d'emplois à Brossard.

Pour certains, la planification des secteurs C, J et L paraît conforme aux orientations du schéma d'aménagement de la MRC de Champlain ainsi qu'au plan de transport de l'AMT (mémoire de MM. Richard Bérubé, Jacques Poirier et Marc Perreault, p. 4). La STRSM souligne d'ailleurs dans son mémoire que la planification routière de base lui paraît conforme à ses attentes (mémoire, p. 7).

Les enjeux pour les résidents du boulevard Lapinière

Les principaux impacts que redoutent les résidents du boulevard Lapinière, dont les propriétés sont adossées à l'autoroute 10, seraient causés par la construction d'un nouveau boulevard Lapinière dans l'emprise même de cette autoroute. Les préoccupations soulevées dans les mémoires concernent l'atteinte à la qualité de vie à la suite d'une détérioration du climat sonore, le contexte visuel et la qualité de l'air, ainsi que la dévaluation des propriétés résidentielles. À l'opposé, d'autres soulignent que ce nouveau boulevard serait essentiel afin de permettre une desserte adéquate du futur développement du secteur C qui inclut, entre autres, le stationnement Chevrier.

La justification de la construction du nouveau boulevard Lapinière

Plusieurs participants ont souligné la nécessité de construire le nouveau boulevard Lapinière afin d'établir un lien entre le secteur C et le reste de la ville, ce qui permettrait de desservir l'actuel stationnement Chevrier. Toutefois, pour certains, il y aurait lieu de considérer d'autres enjeux avant de le construire :

En autorisant la construction d'une collectrice dans l'emprise nord de l'autoroute 10, entre Milan et la voie ferrée, je crois que les instances décisionnelles ne feront qu'aggraver la situation. En effet, le problème au sujet duquel Brossard fait l'objet de rapports quotidiens dans les médias est relatif à la circulation de transit qui veut accéder à la Rive-Sud en partie et plus particulièrement à l'île de Montréal.
(Mémoire de M. Claude Turcotte, p. 8)

Un autre participant suggère de renoncer à l'affectation résidentielle du secteur C. Ainsi, il ne serait plus nécessaire de construire une collectrice de ce gabarit dans l'emprise de l'autoroute 10 :

À cause du phénomène des « Baby Boomers », il y aura plutôt un surplus de maisons à Brossard, de même que partout ailleurs. Le gouvernement doit prévenir le coup et être proactif dans ce dossier pour éviter une crise éventuelle dans l'immobilier.
(Mémoire de M. Robert Vallée, p. 5)

Le climat sonore et la valeur des propriétés

Selon certains participants, les résidants dont les propriétés sont adossées à l'autoroute 10 subiraient déjà un niveau de bruit considérable. Ils redoutent donc que la construction du nouveau boulevard Lapinière à quatre voies ajoute une nouvelle source de bruit. Ils invoquent également la possibilité que le climat sonore se détériore davantage avec l'établissement d'une nouvelle voie réservée aux autobus sur l'autoroute 10, un projet à l'étude. Ils croient que, malgré les mesures de mitigation proposées, le niveau sonore serait supérieur au niveau actuel. Un participant mentionne à cet égard :

D'abord, selon le document déposé du SCHL [document déposé DB21], on fait clairement état que le niveau de bruit >55 dB(A) est inacceptable sans insonorisation adéquate. Le fait que ce ne soit pas une loi ou qu'il pourrait exister des échappatoires commodes ne rend nullement le processus plus moral ni acceptable pour autant. Que fait-on du gros bon sens ?
(Mémoire de M. Robert Vallée, p. 7)

Dans son mémoire, un autre résidant du secteur B, bien qu'en accord avec la construction du nouveau boulevard Lapinière, soutient plutôt que le bruit engendré par la circulation routière pourrait être limité par les mesures de mitigation proposées, ce qui améliorerait la situation actuelle :

[...] la construction de murs acoustiques aux abords de la nouvelle rue Lapinière et de l'autoroute permettra d'atténuer le bruit causé par la circulation accrue et aussi réduire sensiblement le bruit en provenance de l'autoroute 10 en bas du niveau de son actuel.
(Mémoire de M. Jean-Gilles Sénécal, p. 1)

Les citoyens redoutent que la détérioration du climat sonore entraîne une dévaluation de leur résidence. En accord avec ceci, un participant croit que le problème du bruit a un effet direct sur la valeur de sa résidence. Il se réfère à un agent d'immeuble qu'il a consulté et qui aurait affirmé que « [...] le problème du secteur était le bruit et que toute addition de bruit aurait un impact négatif immédiat ». Ce participant déclare, en s'appuyant sur un document déposé en première partie d'audience publique, que non seulement le phénomène de la dépréciation n'est pas linéaire, mais qu'il s'amplifie à mesure que le niveau de bruit augmente à raison de $-0,4\%$ par décibel (dB) quand le bruit est inférieur à 60 dB(A) et de $-0,6\%$ quand il y est supérieur (mémoire de M. Robert Vallée, p. 10).

D'autres enjeux

Quelques autres enjeux ont été signalés par les résidants du secteur B. D'abord, un participant croit que sa qualité de vie pourrait être diminuée à cause des vibrations du sol occasionnées par la circulation routière sur ce nouveau boulevard qui passerait à proximité des résidences. Le contexte visuel serait également altéré par la construction de deux écrans antibruit à l'arrière des résidences. Ce participant demande à la Ville de consulter les résidants sur le traitement esthétique des écrans afin qu'ils s'intègrent de façon harmonieuse (mémoire de M. Robert Vallée, p. 7 et 9).

Dans un autre ordre d'idées, une conseillère municipale de Brossard s'est dite rassurée, pour sa part, quant aux répercussions fiscales du projet à l'égard des résidants du secteur B :

Les mécaniques d'imputabilité adoptées par la Ville de Brossard résulteront en un impact fiscal neutre pour les citoyens du « B ». Cette année, un fonds environnemental a été créé pour la mise en place de structures (telles que des murs écrans) visant à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.
(Mémoire de M^{me} Nicole Carrier, p. 4)

Les solutions proposées par les participants

Des solutions ont été soumises par des participants afin de minimiser les impacts de la construction du nouveau boulevard Lapinière sur les résidants du secteur B. Pour l'un d'eux, il y aurait lieu de remplacer le boulevard projeté par une voie bordant de chaque côté l'autoroute 10 et de modifier certains éléments de configuration routière afin d'élargir l'espace entre les résidences et la nouvelle voie, permettant de diminuer, selon lui, les impacts du bruit et des vibrations. Il propose également la mise en place de diverses mesures de mitigation comme la diminution de la vitesse sur l'autoroute dans ce secteur et la création d'une loterie pour amasser les fonds nécessaires à la construction des équipements de mitigation (mémoire de M. Claude Turcotte, p. 4-6).

Le transport collectif et le stationnement Chevrier

L'effort que met la Ville de Brossard à relier son projet routier au transport collectif est soutenu par plusieurs participants. Ils voient dans cette approche une façon efficace de désengorger le pont Champlain et les infrastructures autoroutières environnantes :

Le projet [...] accorde une place déterminante au transport en commun régional en consolidant le transport en commun dans l'axe du pont Champlain. Il fournit entre autres au stationnement Chevrier l'infrastructure routière nécessaire à son fonctionnement.

(M^{me} Nicole Carrier, p. 5)

[...] la solution aux problèmes de nuisances et de congestion créés par l'achalandage véhiculaire [...] passe nécessairement par l'amélioration des services de transport en commun. Or, ces derniers ne peuvent s'améliorer que dans la mesure où le bassin de population desservi s'accroît et où le réseau de circulation se développe de façon planifiée et efficace.

(Mémoire de Ivanhoe, p. 2)

De plus, deux participants soutiennent qu'en planifiant des boulevards qui incluraient une voie réservée pour le transport collectif, la Ville contribue à améliorer la qualité de vie des résidents :

Ville de Brossard est le seul organisme municipal à s'être impliqué de façon active dans le dossier « un air d'avenir », programme mis en œuvre par l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. [...] Le transport en commun constitue un des moyens les plus efficaces pour réduire les émissions polluantes du parc automobile.

(Mémoire de M^{me} Breda Nadon, p. 3)

[...] l'ossature du réseau routier accommode facilement le transport en commun, favorisant ainsi une meilleure qualité de vie aux résidents et aux travailleurs des nouveaux développements.

(Mémoire de Consultants Trafic inc., p. 6)

Certains participants ont proposé des modes de transport collectif différents de l'autobus afin de permettre un lien entre l'île de Montréal et la Rive-Sud. La construction d'un train de banlieue qui passerait par Brossard en est un (M. Gilbert Beaulieu, p. 5). La STRSM et l'AMT ont aussi fait référence à un projet actuellement à l'étude qui consisterait en l'implantation d'un métro léger sur rails qui relierait le stationnement Chevrier au centre-ville de Montréal :

Le métro léger sur rails (SLR) est un mode de transport à capacité intermédiaire pouvant satisfaire adéquatement et de façon évolutive la demande en transport dans l'axe de l'autoroute 10 et du pont Champlain. Une étude de faisabilité sur la mise en place d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10 est présentement en cours.

(Mémoire de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, p. 6)

Le stationnement Chevrier dans le secteur C permet aux automobilistes d'y laisser leurs véhicules et d'utiliser les autobus. Un participant affirme que, sans le support d'un réseau d'artères et de collectrices adéquat, ce stationnement ne pourrait être fonctionnel (mémoire de M. Bernard L'Écuyer, p. 3). En appui au projet, l'AMT affirme dans son mémoire que :

L'efficacité d'un stationnement d'incitation tel que le stationnement Chevrier dépend en grande partie de son degré d'accessibilité par rapport à la clientèle visée. [...] Le réseau routier proposé par la Ville de Brossard dans le cadre du développement des secteurs C, J et L correspond aux besoins d'accessibilité [...] et vient ainsi contribuer à la promotion et au développement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal.
(Mémoire, p. 2)

Les perspectives de développement

Plusieurs participants ont souligné que le développement économique d'une ville passait par sa capacité à développer son secteur industriel afin d'offrir des occasions d'affaires intéressantes (mémoires de Construction GFL inc., p. 2, Cermar inc., p. 3 et de Pierre Brossard (1981) ltée, p. 1). En accord avec la Ville, un participant soutient que les objectifs visés dans ce projet vont dans ce sens et respectent la démarche de développement suivie à Brossard depuis les années 1980 qu'il décrit comme suit :

Zone d'emploi occupant 50 % du territoire pour une meilleure autonomie locale en terme de déplacement et pour un meilleur équilibre fiscal et 50 % du territoire à des fins de développement résidentiel en s'assurant de répondre aux besoins des citoyens qui recherchent des solutions abordables au logement et qui veulent éviter de se retrouver dans la deuxième et la troisième couronne urbaine.
(Mémoire de M. Luc Laliberté, p. 4)

D'autres participants, en appui au projet, y voient une façon d'encourager la relance économique de Brossard. L'un d'eux a indiqué :

[...] il est à prévoir que l'aménagement des boulevards prévus donnera l'opportunité d'ouvrir des nouveaux quartiers résidentiels, industriels et commerciaux. La construction de ces nouvelles artères entraînera déjà une activité économique et de création d'emplois. Le développement résidentiel apportera aussi son lot d'emplois pour les gens dans le secteur de la construction. L'apport de nouveaux résidents contribuera à augmenter l'achalandage des commerces. L'implantation de nouvelles entreprises créera des emplois qui pourront être occupés par les résidents de Brossard, certainement, et aussi de la Rive-Sud.
(Mémoire de M. Claude Lachance, p. 2)

Par ailleurs, en se reportant au principe du développement durable qui suppose une utilisation raisonnable des ressources naturelles non renouvelables, un participant se dit surpris d'entendre la Ville affirmer que, pour maintenir une société viable, il faut qu'elle soit en croissance continue. Selon lui, une croissance économique sans fin ne se concilierait pas avec les principes du développement durable (M. John Burcombe, séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 32).

Dans un autre ordre d'idées, comme le mentionne un autre participant, les infrastructures routières envisagées dans le projet desserviront aussi les villes avoisinantes. Cela l'amène à déplorer que ces villes n'en partagent pas les coûts (mémoire de M. Gilbert Beaulieu, p. 9).

Le développement industriel et commercial

En première partie d'audience publique, la Ville a fait valoir que le manque d'espace pour le développement industriel sur son territoire et le taux élevé de résidants qui travaillent à l'extérieur justifient le développement d'un nouveau parc industriel et commercial. Plusieurs participants appuient cette initiative (mémoires des Immeubles Wilfrid Poulin ltée, de M. François Sauvageau, de M^{mes} Gladys Quintal et Colette Bédard et de M^{me} Nicole Carrier). D'autres soulignent divers bénéfices du développement industriel et commercial :

Ce nouveau projet de développement [industriel] viendra aussi modifier l'assiette fiscale. [...] La création de nouvelles zones d'emplois viendra établir un meilleur équilibre fiscal entre les résidants et les entreprises d'affaires. (Mémoire de M. Gaston Dubé, p. 2)

[...] nous avons beaucoup apprécié l'initiative de Brossard de développer sa vocation industrielle [secteurs J et L]. D'ailleurs, celle-ci semblait traîner de la patte puisque les chiffres démontrent que 60 % de ses habitants travaillent à Montréal. (Mémoire de M. Robert Vallée, p. 5)

[...] plus il y aura des opportunités d'emploi disponibles dans Brossard même, plus nous aurons d'opportunités de voir des gens s'établir dans la Ville. [...] plus il y aura de demande pour le parc immobilier. [...] plus les prix des ventes augmenteront. [...] plus les valeurs foncières des maisons refléteront le nouvel engouement des acheteurs et donc, plus la valeur de mes investissements et de ceux de tous les propriétaires immobiliers seront élevées. (Mémoire de M^{me} Patricia Lacroix, p. 2)

Le développement résidentiel

Le manque d'espace pour la construction est un argument de la Ville pour justifier le développement résidentiel. Du reste, plusieurs participants se sont plaints du manque de maisons abordables pour les acheteurs de première résidence. Ce segment, souvent composé de jeunes familles, génère une forte demande. Une propriétaire d'immeuble souligne l'importance actuelle de ce marché des premiers acheteurs de maison :

Le marché du premier acheteur est celui qui est le plus actif et qui le sera encore pour plusieurs années à venir. On ne peut pas dire que Brossard est présente dans ce marché actuellement. [...] un des éléments dans la valeur d'un immeuble est fonction de l'offre et la demande. Plus la demande est importante pour une activité ou un produit donné, plus ce dernier prend de la valeur.
(Mémoire de M^{me} Patricia Lacroix, p. 1)

Un participant mentionne qu'en offrant un produit accessible à ce marché ainsi qu'en promouvant le transport collectif comme principal moyen de transport dans les quartiers résidentiels, la Ville de Brossard contribue à consolider le développement urbain dans la première couronne de Montréal (mémoire de M. Claude Lachance, p. 2).

Enfin, deux participantes ont fait part de leur expérience personnelle :

Présentement, nous, parents demeurant à Brossard depuis fort longtemps, vivons l'exode de nos enfants vers les villes extérieures. Leur rêve de s'établir dans la ville qui les a vu grandir ne peut se réaliser, car il en coûte trop cher pour des jeunes couples avec enfants.
(Mémoire de M^{mes} Gladys Quintal et Colette Bédard, p. 1)

Cette pénurie, selon une autre participante, entraîne une diminution de la valeur foncière des propriétés avec pour conséquence soit l'augmentation de taxes foncières afin de maintenir le même niveau de services, soit le maintien des taxes au niveau actuel mais avec une diminution des services aux résidants (mémoire de M^{me} Patricia Lacroix, p. 2).

L'étalement urbain

Plusieurs participants pensent que le projet ne contribuerait pas à l'étalement urbain puisque la limite de la zone urbaine à développer est fixée par l'autoroute 30. Comme le projet se situe à l'intérieur de cette limite, il ne serait pas considéré comme pouvant encourager l'étalement urbain (mémoire de MM. Richard Bérubé, Jacques Poirier et Marc Perreault, p. 3). Au contraire, il le limiterait comme l'ont indiqué les mémoires de quelques participants, dont l'un mentionne que :

[...] nous croyons que la consolidation du tissu urbain de la ville de Brossard et des diverses municipalités de la banlieue immédiate de Montréal constitue une priorité puisqu'elle permet de contrer l'étalement urbain et de consolider la demande en services publics et commerciaux.

(Mémoire de Ivanhoe, p. 3)

Un autre participant précise, au regard du développement résidentiel du secteur C, que le projet tend à diminuer la congestion routière par son accessibilité au transport collectif :

En offrant un produit sur le marché immobilier qui répond aux besoins de la clientèle des premiers acheteurs de maison et en s'assurant que ceux-ci peuvent utiliser facilement le transport en commun, je crois que la Ville de Brossard consolide le développement urbain dans la première couronne de Montréal et développe un moyen de transport en commun qui permet de répondre, entre autres, aux besoins des futurs résidents du secteur C.

(Mémoire de M. Claude Lachance, p. 2)

D'un autre point de vue, un participant mentionne que l'autoroute 30 n'a pas limité l'étalement urbain comme prévu, ayant permis un accès plus efficace aux deuxième et troisième couronnes de la banlieue de Montréal par le réseau autoroutier. Il ajoute que ce projet contribue autant à l'étalement urbain que le développement des deuxième et troisième couronnes (mémoire de M. Gilbert Beaulieu, p. 4 et 6).

La taxation municipale

Les infrastructures municipales sont partiellement construites dans les secteurs C, J et L. La représentante du Centre de distribution IKEA installé dans le secteur C affirme dans son mémoire que la réalisation du projet lui permettrait de jouir des services municipaux tel l'égout sanitaire (mémoire, p. 1).

Les taxes associées à la construction de ces infrastructures sont toutefois imposées aux propriétaires de ces secteurs même s'ils n'y ont pas encore accès. Deux propriétaires dans le secteur L écrivent ce qui suit :

Depuis 1992, nous payons des comptes de taxes [...] et payerons encore pour au moins 10 ans avant que nous puissions nous en servir [des terres]. [...] la politique de la Ville de Brossard serait « l'utilisateur payeur ». Je me demande quand et où nous avons utilisé ces infrastructures. Concernant le fossé Daigneault, le problème sera le même. [...] le secteur C va utiliser les égouts du boulevard Lapinière pour développer la moitié dudit secteur et ensuite on va utiliser le futur collecteur sanitaire du boulevard Lepage pour développer l'autre moitié. Cela veut dire que le secteur L va être siphonné par les secteurs J et C. Dans le secteur J, ce sera les infrastructures du boulevard Matte et dans le secteur C, par le cours d'eau Daigneault.

(Mémoire de M. Joseph Bisailon, p. 1-2)

[...] Place Québec inc. exprime certaines réserves compte tenu des priorités retenues par la Ville, elle-même propriétaire foncier, dans l'agencement et l'exécution des travaux. [...] si les travaux devaient procéder selon l'échéancier proposé, Place Québec inc. perçoit d'une manière très défavorable qu'elle puisse être appelée à supporter pendant au moins dix ans une écrasante charge fiscale sans que soit maximisé le potentiel de développement économique de ses terrains. (Mémoire de TrizecHahn-Place Québec inc., p. 3)

Un autre participant juge exorbitant le fardeau de taxes imposé aux petits propriétaires. Il relie ce problème aux méthodes d'évaluation et au mode de répartition de la dette municipale entre les contribuables (mémoire de M. John Burcombe, annexe 1, p. 1).

D'autres préoccupations

Des participants ont fait mention dans leur mémoire de certains points soulevés en première partie d'audience et qui leur semblaient toujours litigieux.

Le fossé Daigneault, qui sert d'égout pluvial aux villes de Brossard et de Saint-Hubert, est actuellement un point de litige entre ces deux municipalités comme l'a rappelé la Ville de Saint-Hubert. Invoquant l'ordonnance que le ministre de l'Environnement a déjà émise à ce sujet, elle souligne dans son mémoire l'importance du respect de cette ordonnance afin d'éviter de porter préjudice aux citoyens de la ville de Saint-Hubert (mémoire, p. 1). Dans son mémoire, la STRSM mentionne qu'elle « appuie le projet dans la mesure où le litige entourant l'ordonnance 424 soit réglé selon des dispositions de droit applicables » (mémoire de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, annexe, p. 1).

En ce qui concerne l'aqueduc municipal, un participant propose l'utilisation de deux réseaux d'aqueduc, un à des fins de consommation humaine et l'autre pour diverses utilisations municipales. Ce dernier serait alimenté par de l'eau puisée directement dans le fleuve Saint-Laurent et par celle captée par les égouts pluviaux et préalablement traitée. Il s'appuie sur le fait que l'eau est une ressource épuisable (mémoire de M. Gilbert Beaulieu, p. 8-9).

Un autre participant fait valoir que la Ville de Brossard a déjà beaucoup investi dans l'agrandissement de l'usine de traitement des eaux et dans un réservoir d'eau situé dans le secteur L, en vue de fournir les secteurs C, J et L. Selon lui, ces investissements ont considérablement fait monter le compte de taxes et, pour les rentabiliser, il faudrait rapidement développer les secteurs C, J et L (mémoire de M. Claude Poirier, p. 2).

Par ailleurs, un participant s'est inquiété de la précarité du patrimoine archéologique, déplorant le fait que des travaux de cette envergure détruiraient probablement toute trace de l'occupation pionnière et amérindienne. Il mentionne dans son mémoire que le patrimoine archéologique des secteurs C, J et L n'a pas été pris en considération par la Ville dans les derniers ouvrages qui ont été réalisés dans ces secteurs (mémoire de M. Gilbert Beaulieu, p. 7).

En outre, une participante, membre de l'organisme « Brossard aux aguets » dont la mission est d'analyser la problématique liée aux questions de sécurité civile et de prévention du crime, a affirmé que « ce projet n'entre aucunement en contradiction avec les règles de base établies en matière de protection civile » (mémoire de M^{me} Micheline D'Amours, p. 1).

Enfin, un participant a souligné la question de l'impact visuel des panneaux publicitaires le long des autoroutes. L'implantation de ces panneaux étant de compétence municipale, il affirme qu'il est ironique que la Ville défraye des écrans antibruit à même un « fonds spécial de l'environnement » lui-même financé par des panneaux publicitaires qui constituent une pollution visuelle (mémoire de M. John Burcombe, p. 5).

Dans ce chapitre, la commission analyse la justification du projet d'élargissement et de construction de boulevards à Brossard. Lors de l'audience, le représentant de la Ville a rappelé les éléments appuyant le bien-fondé de son projet : le développement des secteurs C, J et L, la rentabilisation des infrastructures existantes et l'utilisation optimale du transport collectif (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 17-19). La commission examine successivement l'approche générale de planification de la Ville, ses prévisions de développement, le gabarit des boulevards projetés et leur fonction, ainsi que l'intégration de ce projet dans le réseau régional de transport. Pour terminer, elle aborde le fossé Daigneault qui est l'une des infrastructures invoquées pour justifier le projet.

L'approche générale de planification de la Ville

Fondée en 1958, la ville de Brossard est devenue en moins de quarante ans l'une des banlieues résidentielles les plus peuplées de la Rive-Sud. La Ville s'est donnée dès le début un plan et une réglementation d'urbanisme pour contrôler le développement de son territoire. Au moment où s'amorce la mise en valeur des secteurs C, J et L, la Ville entend favoriser un type de développement répondant aux besoins actuels et prévisibles.

Bien qu'une vue détaillée des aménagements rattachés aux boulevards projetés ne soit pas présentement disponible, la Ville a dit vouloir rompre avec l'image traditionnelle de ville dortoir en désignant comme zone résidentielle la moitié des territoires à développer, l'autre moitié étant réservée à des zones d'activités économiques (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 17). Ceci permettrait de rééquilibrer l'une des caractéristiques socioéconomiques de la population, en l'occurrence que la majorité des résidents travaillent à l'extérieur de la ville.

Pour la Ville, il y a lieu de développer un concept axé sur la qualité de vie et orienté vers le transport collectif. Selon son porte-parole, la planification à long terme dont ce territoire fait l'objet offre des avantages :

[...] on a une chance unique, c'est de partir avec une série de critères de performance, une série d'éléments qu'on veut mettre en place dès le début du projet. On veut planifier, non pas qu'on a des réponses d'avance pour ce qui va se passer dans les vingt, trente ou quarante prochaines années, mais de mettre en place des mécanismes qui vont prendre en compte le changement, qui vont pouvoir l'intégrer avec une philosophie de départ qui dégage les orientations tellement claires que le projet va pouvoir évoluer, s'accrocher à des structures de déplacement, de transport, d'espaces verts, assis sur le transport en commun.
(M. Michel-A. Boyer, séance du 20 mai 1999, p. 50)

Ainsi, la Ville souhaite orienter le développement en y intégrant, entre autres, des pistes cyclables en site propre et un réseau piétonnier (*id.*, séances du 18 mai 1999, p. 26 et du 20 mai 1999, p. 50). Cette approche intégrée a été relevée par un participant :

Brossard, dans son projet, a su intégrer un plan de circulation, un plan de piste cyclable, des portions d'espaces verts, des circuits d'autobus, des espaces résidentiels, commerciaux et industriels, pour en faire un concept très convivial pour les futurs résidents et utilisateurs des secteurs.
(Mémoire des Immeubles Wilfrid Poulin ltée, p. 1)

Une autre participante a fait allusion à la politique environnementale de la Ville. Elle a signalé que le développement des secteurs C, J et L doit s'appuyer sur les orientations contenues dans cette politique, particulièrement sous trois volets : la conservation de l'énergie, la gestion optimale des eaux de pluie et l'intégration optimale des réseaux de transport collectif (M^{me} Breda Nadon, p. 3-4).

Un concept préliminaire de développement du secteur C a été présenté lors de la deuxième partie de l'audience publique par le promoteur immobilier qui possède la majorité des lots. En discussion avec les autorités municipales depuis l'automne de 1998, le concept, dont le plan final devra être approuvé par la Ville, reprend à son compte des préoccupations de celle-ci. Le concept présenté « s'inspire de la 'nouvelle' approche de planification connue sous le vocable T.O.D. (Transit-Oriented Development) » (mémoire de 176050 Canada inc. – Gestion Molesini inc., p. 1). Les projets immobiliers ainsi conçus se veulent une alternative au modèle de développement traditionnel. Destinés à une population aux caractéristiques diversifiées, ils regroupent de l'habitation, des services et des lieux emplois et sont aménagés de façon à favoriser les déplacements à pied et l'usage du transport en commun.

- ◆ *La commission note la volonté de la Ville d'inscrire son projet d'élargissement et de construction de boulevards dans une perspective de planification urbaine qui fait place à des solutions novatrices en matière d'habitation et de déplacements.*

L'étalement urbain

L'examen d'un projet routier en banlieue, avec les développements résidentiels qui y seraient rattachés, soulève la question de l'étalement urbain. L'urbanisation de la périphérie d'une ville existante est normale quand elle accompagne la croissance démographique de l'agglomération. L'expansion du territoire urbanisé formera en périphérie, selon la distance, des « couronnes » successives. Si cette expansion est plus rapide que la croissance de la population, ou si elle se poursuit alors que la population de l'agglomération stagne, elle devient de l'étalement urbain. Constitué souvent de projets résidentiels à faible densité destinés à des citadins, l'étalement urbain tend à occuper le territoire rural de façon discontinue, en s'éloignant de plus en plus du centre.

L'un des participants a soutenu que la présence de l'autoroute 30 marquant la limite de la zone agricole n'a pas empêché le développement à l'extérieur de la première couronne et qu'elle peut même y avoir contribué en facilitant les déplacements. Il considère que la première couronne à laquelle appartient Brossard est elle-même la manifestation de l'étalement urbain (mémoire de M. Gilbert Beaulieu, p. 4 et 6 et séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 21).

Pour la Ville, le projet n'accentuerait pas l'étalement vers les deuxième et troisième couronnes urbaines, mais consoliderait plutôt la croissance urbaine dans la première couronne du Montréal métropolitain (document déposé PR3, p. 4). Son représentant a ajouté qu'entre 1990 et 1996, il y a eu déplacement des mouvements de construction tant sur la Rive-Sud que sur la Rive-Nord. Selon lui, depuis cette période, 80 % du développement résidentiel se fait dans les deuxième et troisième couronnes alors qu'antérieurement, il avait lieu surtout dans la première couronne dont fait partie la ville de Brossard (M. Michel-A. Boyer, séance du 20 mai 1999, p. 82-83).

Plusieurs participants accueillent le bien-fondé de freiner la tendance à l'étalement au-delà de la première couronne. D'aucuns estiment que le projet favorise la continuité de la couronne métropolitaine en comblant un secteur d'une superficie significative située dans le périmètre d'urbanisation de la ville. Ils ajoutent :

En favorisant le développement des secteurs C, J et L, la Ville de Brossard participe à la consolidation des villes de la première couronne. Cette consolidation s'effectuera au détriment des villes de la seconde couronne. Par conséquent, ce développement se veut une contribution à la limitation de l'étalement urbain. (Mémoire de MM. Richard Bérubé, Jacques Poirier et Marc Perreault, p. 3)

Le promoteur immobilier du secteur C croit lui aussi que son offre d'habitations à un coût abordable près des axes de transport contrera l'étalement urbain (M. Pierre Bélanger, séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 68). Le représentant du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, quant à lui, a indiqué que l'objectif de la Ville est de rendre possible le développement urbain à proximité d'infrastructures existantes et du centre-ville. Cet objectif s'inscrit dès lors dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement et on ne peut pas parler dans ce cas d'étalement urbain (M. Yvan Rompré, séance du 20 mai 1999, p. 56).

- ◆ *La commission considère que le développement des secteurs C, J et L ne constituerait pas un encouragement à poursuivre l'étalement urbain, puisqu'il contribuerait à retenir des activités et des résidents à l'intérieur des limites de la première couronne d'urbanisation.*

La conformité au schéma d'aménagement de la MRC

L'approche générale de planification du projet routier de la Ville s'inscrit dans une démarche menée à long terme dont l'évaluation des impacts environnementaux n'est qu'une étape. D'autres étapes clés ont été l'acceptation de la modification de son périmètre d'urbanisation par la Commission de protection du territoire agricole du Québec ainsi que la reconnaissance de la conformité du projet au schéma révisé d'aménagement de la MRC.

Dans le cas de la modification du périmètre d'urbanisation, le processus s'était engagé dès 1987 lors de la révision de la zone agricole permanente des municipalités de la MRC de Champlain. Le décret approuvant le plan révisé de la zone agricole porte la date du 20 juin 1990.

La révision du schéma d'aménagement amorcée en 1992 a conduit à un plan stratégique de développement en 1993, et qui a été mis à jour en 1996 pour tenir compte des nouvelles préoccupations régionales liées au développement économique et à l'environnement. Un second projet de schéma, préparé et adopté en février 1997, a fait l'objet de consultations publiques (document déposé DB24, p. 3). Le schéma révisé est entré en vigueur le 25 février 1999, après avoir été approuvé par la ministre des Affaires municipales et de la Métropole (document déposé DB45).

La commission note l'inclusion des tracés des boulevards des secteurs C, J et L de Brossard dans la plupart des plans présentés dans le schéma révisé, à l'exception du boulevard L-01. Le représentant de la Ville a expliqué cette absence de la façon suivante :

Il faut comprendre que l'exercice de la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur de la MRC, c'était la première fois que l'exercice était fait. On a couvert la plupart des artères et des collectrices importantes. On ne s'est pas rendu jusqu'à l'analyse détaillée de cette collectrice-là parce qu'elle n'avait pas un caractère intermunicipal. Elle n'avait pas d'impact sur les autres municipalités. Donc, elle n'a pas été considérée.
(M. Michel-A. Boyer, séance du 20 mai 1999, p. 74)

La MRC de Champlain a confirmé, dans une correspondance avec la commission, que cette collectrice n'est pas une artère intermunicipale, mais qu'un exercice plus détaillé sera réalisé afin de valider la hiérarchisation routière inscrite dans le schéma d'aménagement (document déposé DB47).

La conformité du projet au schéma révisé de la MRC se traduit par la correspondance entre plusieurs composantes du projet et les orientations fixées par la MRC de Champlain. Entre autres, le projet entend répondre à l'orientation de la MRC de favoriser une desserte adéquate et une gestion optimale des modes de transport sur son territoire et d'encourager l'utilisation du transport collectif. Le projet correspond également à l'intention de contenir le développement dans le périmètre d'urbanisation et d'y consolider le milieu urbain. Ce qui est le cas lorsque l'on examine le plan 16 du schéma, qui fixe la limite est

du périmètre d'urbanisation à l'autoroute 30 (document déposé DB24, p. 113). Enfin, la répartition des fonctions par rapport à la trame routière répond à une autre orientation générale, soit le contrôle de l'occupation du sol à proximité des sources de nuisance et de risque. Les affectations du territoire en bordure des autoroutes 10 et 30 sont donc de type « industriel » ou de type « bureau et industrie haute performance » (figure 3) (document déposé DB24, p. 51). Ce à quoi entend se conformer Brossard avec son projet.

- ◆ *La commission prend note que le projet se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation défini par le schéma d'aménagement de la MRC de Champlain et qu'il est conforme aux orientations récemment acceptées par les autorités gouvernementales.*

Si la Ville de Brossard entend mettre en valeur le territoire délimité par le périmètre d'urbanisation, elle affirme aussi vouloir protéger la vocation de la zone agricole permanente qui est située à l'est de l'autoroute 10 (figure 2). Cette intention est tout à fait louable et s'inscrit dans la perspective du développement durable et de la gestion intégrée des ressources. La commission note toutefois qu'à certains égards, la pérennité de la vocation agricole de cette zone apparaît précaire. Il est utile de rappeler que le viaduc qui passe au-dessus de l'autoroute 30, dans l'axe du boulevard Rome, est prévu pour être élargi à six voies et être intégré à un échangeur autoroutier. Bien que la Ville reconnaisse que ce n'est pas pour bientôt, elle estime que cela deviendrait nécessaire à long terme et qu'alors, les travaux de conversion seront possibles (M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 71-72). Originellement prévu dans l'axe du chemin des Prairies, ce viaduc a été déplacé dans l'axe du boulevard Rome à la demande de la Ville de Brossard. Le ministère des Transports a également accepté de le construire en vue de sa conversion ultérieure en échangeur (document déposé PR5.2, p. 11).

- ◆ *La commission relève la position ambiguë de la Ville de Brossard à l'égard de la protection du territoire agricole. Son intention d'agrandir le viaduc sur l'autoroute 30 et de le convertir éventuellement en échangeur apparaît comme un instrument de pression sur le milieu agricole à l'est de l'autoroute 30. Compte tenu de l'intérêt exprimé par la Ville à protéger la zone agricole permanente de son territoire, il y aurait lieu de contenir le développement afin d'assurer la pérennité de la zone agricole. Aussi, les fonctions de ce futur échangeur ainsi que le gabarit du boulevard Rome à proximité et l'élargissement conséquent du viaduc devraient être revus.*

Les prévisions de développement

Dans son étude d'impact réalisée en 1995, la Ville prévoyait qu'à la fin des travaux, dans 20 ou 25 ans, les boulevards projetés desserviraient des quartiers résidentiels dont la population pourrait atteindre 24 000 habitants et des zones d'activités économiques où pourraient travailler 20 000 personnes (document déposé PR3, p. 105 et 13).

En ce qui concerne les populations des quartiers résidentiels prévus, les estimations de la Ville s'appuyaient sur des projections faites pour la STRSM et reprises dans le schéma d'aménagement de la MRC de Champlain. Ces projections estimaient que la population de Brossard connaîtrait un taux de croissance de 5 %, dans le scénario optimiste, ou de 3,9 % dans le scénario de croissance probable. Sachant que les projections de population sont basées sur les tendances observées par le passé, on comprend que les prévisions de population à la base du développement des secteurs C et L aient été fortes puisque le taux de croissance à Brossard entre les années de recensement 1976 et 1991 se situe entre 10 % et 38 % (tableau 3). Sur la base de ces projections, la Ville prévoyait la construction de 4 100 logements dans chacun des secteurs C et L, avec une population de 12 000 personnes par secteur, ce qui donne un ratio de 2,9 personnes par unité résidentielle (document déposé PR3, p. 13).

Tableau 3 La croissance démographique de la ville de Brossard

Année	1976	1981	1986	1991	1996
Population	37 641	52 232	57 440	64 793	65 927
% croissance	38,7	10,0	12,8	1,8	

Source : adapté du document déposé DA3, p. 3.

Or, il a été établi lors de l'audience que le taux de croissance de la population de Brossard a chuté entre 1991 et 1996, année du dernier recensement, pour se situer à 1,8 %, un taux plus faible que celui du scénario de croissance probable proposé par la STRSM. Cette donnée rend donc caduques les projections de développement sur lesquelles s'est basée la Ville. Au cours de l'audience, le représentant de la Ville a révisé ses prévisions du nombre de logements réalisables dans les secteurs à développer, s'ajustant au ralentissement du taux de croissance. Il a notamment réduit considérablement le nombre de logements prévus dans le secteur C :

Le marché ayant baissé, c'est certain que le taux de développement va être plus lent. Des ajustements ont été apportés en terme de quantité totale de logements envisagés dans le secteur en termes de clientèles visées. On parle de 2 000 logements qui est l'objectif à atteindre dans le secteur C, et notre horizon est d'environ vingt ans pour une production, dans ce secteur-là, de 100 logements [par année].

(M. Michel.-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 48)

Cette estimation du nombre de logements produits chaque année correspond à la moyenne annuelle de 108 permis émis pour la construction résidentielle entre 1994 et 1998, soit les années encadrant celle du recensement de 1996. En effet, pour chacune de ces années, le nombre de permis émis par la Ville pour des unités résidentielles a été de 105, 80, 96, 157 et 101 (document déposé DA13).

D'ailleurs, le projet d'ensemble pour le secteur C, présenté en deuxième partie de l'audience publique, a confirmé cette tendance. Ainsi, sur une période allant de 15 à 25 ans, le Groupe Sigler-Molesini prévoit construire entre 2 000 et 2 500 unités d'habitation, selon « l'évolution de la conjoncture économique et la performance du marché résidentiel » (M. Pierre Bélanger, séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 50).

La commission constate que la Ville a choisi de procéder à un ajustement de ses prévisions de développement quant au nombre de logements prévus plutôt que d'étirer dans le temps le développement des nouveaux secteurs. Si ces nouvelles prévisions se concrétisaient, ce ne sont plus 24 000 personnes qui s'installeraient dans les nouveaux secteurs. En effet, sur la base du nombre de logements prévus par le groupe immobilier et du ratio de 2,9 personnes par logement, la population du secteur C varierait entre 5 800 et 7 250 personnes. Quant au secteur L dont la Ville reconsidère la vocation résidentielle, sa nouvelle vocation pourrait avoir un impact sur le nombre de résidents. Tout porte à croire que la population n'atteindrait pas les 12 000 personnes prévues initialement pour ce secteur dans l'étude d'impact

Sur les voies qui desservent des quartiers résidentiels, le volume de la circulation reflète en grande partie la taille de la population. Si les prévisions démographiques sont revues à la baisse pour les secteurs C et L, la circulation devrait également diminuer.

- ◆ *Dans ces conditions, tout en reconnaissant que la démarche de la Ville visant le développement des secteurs C, J et L est légitime, la commission retient que cette importante modification à la baisse des prévisions de développement doit être prise en compte pour ajuster l'ensemble du projet routier.*

Les projections de population ne sont pas le seul facteur dont une révision du projet devrait tenir compte. En effet, les boulevards desserviraient aussi d'importantes zones d'activités économiques susceptibles de couvrir 50 % et plus des secteurs C, J et L. Les boulevards Matte, Lepage et L-01, en particulier, seraient bordés par des bâtiments industriels et des édifices à bureaux.

Dans les zones industrielles et les parcs d'affaires, c'est surtout les usages et les activités qui définissent les besoins en matière de circulation, influençant ainsi le gabarit et la configuration de la voirie. La Ville de Brossard devra, par conséquent, tenir compte de ces facteurs quand elle déterminera les caractéristiques des boulevards appelés à desservir ces zones.

Le gabarit des boulevards

En réponse à une question du ministère de l'Environnement, la Ville a précisé le gabarit des boulevards qu'elle projetait d'élargir ou de construire. Dans le cas des artères majeures que sont les boulevards Lepage, Matte et Rome :

Le gabarit proposé est trois voies dans chaque sens, avec chaussées séparées, sauf pour certaines approches qui nécessitent quatre voies dans chaque sens. Nous avons retenu un gabarit de trois voies dans chaque sens avec chaussées séparées, auquel on ajoutera, au besoin, des voies exclusives de virage à gauche ou à droite, aux approches critiques.
(Document déposé PR5.2, p. 13)

Dans le cas des collectrices que sont les boulevards Lapinière, Chevrier et L-01 :

[...] la section type devrait être constituée de deux voies de circulation dans chaque sens avec terre-plein central, sauf pour certaines approches où trois voies de circulation dans chaque sens seraient nécessaires.
(Document déposé PR5.2, p. 13)

Ainsi, selon la description qu'en fait la Ville, chacun de ces boulevards aurait un gabarit de base auquel pourrait s'ajouter une voie. Par exemple, les boulevards Lepage et Rome pourraient compter, à certains endroits, jusqu'à huit voies. La Ville justifie un tel gabarit pour des raisons de circulation automobile à prévoir et de transport collectif.

La proposition initiale du réseau interne des secteurs C, J et L découle d'une étude de planification effectuée par un consultant de la Ville. En novembre 1998, dans une réponse à une question du ministère de l'Environnement, elle identifie un rapport déposé en 1989 par la Société BBL inc. Ce document apparaît toujours être la référence pour ses prévisions de niveaux de circulation (document déposé PR5.2, p. 10). La Ville résume ainsi la méthode utilisée pour établir des volumes de circulation :

[...] le territoire sous l'étude a été découpé en zones pour lesquelles l'utilisation du sol projetée ainsi que la densité d'occupation ont été déterminées. Les différentes utilisations du sol, en fonction de leur densité, se sont vues affectées différents taux de génération de déplacement. Les différents mouvements ont été répartis en fonction des choix disponibles [...]

Le modèle de simulation utilisé a permis d'établir des volumes de circulation sur chacune des artères et des collectrices à l'étude, et ce, aux différentes heures de pointe. Le processus itératif a permis de définir le réseau routier majeur nécessaire pour répondre à la demande. Il a aussi permis de déterminer les caractéristiques géométriques du réseau majeur.
(Document déposé PR5.2, p. 15)

La commission comprend que le niveau de circulation supérieur à 20 000 véhicules par jour avancé par la Ville et justifiant les trois voies dans chaque sens (document déposé PR5, p. 93) proviendrait de l'étude réalisée en 1989. Or, il est apparu en cours d'audience que l'une des informations à la base de la simulation était surestimée comparativement aux données retenues actuellement.

Dans une réponse à une question du ministère de l'Environnement, la Ville appuie l'argument du niveau de circulation supérieur à 20 000 véhicules par jour par les volumes de circulation actuels de l'ordre de 15 000 véhicules par jour sur certains tronçons des boulevards Rome et Matte et par celui de 20 000 véhicules par jour sur le boulevard Milan (document déposé PR5, p. 94). Or, les niveaux de circulation observés en 1998 par la Ville sur les portions existantes les plus achalandées des boulevards Matte et Rome, soit respectivement 5 000 et environ 12 500 véhicules par jour, sont loin du volume de 20 000 véhicules par jour pouvant justifier la construction de trois voies de circulation dans chaque sens (document déposé DA25).

- ◆ *Dans la mesure où les résultats de l'étude de planification visant à déterminer les volumes de circulation n'ont pas été actualisés, la commission considère que le gabarit proposé pour les boulevards devrait être revu à la baisse puisqu'il n'est supporté ni par les données de circulation ni par les densités d'occupation utilisées pour les prévisions.*

La Ville avance comme autre élément de justification de ce gabarit la possibilité de mettre en place une voie réservée au transport collectif, dans chaque sens, pour chaque artère et voie collectrice (document déposé PR5.2, p. 16). À terme, deux voies dans chaque sens seraient réservées au transport individuel et une voie au transport collectif (document déposé PR5, p. 94). Les voies réservées sur le réseau interne des secteurs C, J et L devraient servir les résidents de ces secteurs ainsi que les travailleurs et la clientèle des zones d'activités économiques. L'installation d'une voie réservée pour autobus se justifie par le nombre d'autobus par heure qui circulent sur la route et le nombre de personnes qui utilisent le transport en commun sur ces circuits d'autobus. Compte tenu des densités de population révisées, il est peu probable que des voies réservées permanentes pour autobus soient un jour justifiées sur les nouveaux boulevards.

- ◆ *Dans ces conditions, la commission considère que l'addition d'une voie réservée exclusivement au transport collectif est injustifiée. Brossard devrait plutôt envisager de réserver pendant les heures de plus grande affluence une voie pour le transport collectif sur des boulevards de moindre gabarit que ceux prévus.*
- ◆ *Il importe que la Ville mette en priorité l'implantation du transport collectif et qu'elle veille à transformer ses intentions en moyens pour y parvenir. Les gabarits retenus ne devraient pas constituer une incitation au transport individuel, freinant ainsi l'implantation du transport collectif.*

En dernier ressort, il semble que le choix du gabarit des boulevards se justifierait davantage par une préoccupation de continuité avec l'emprise des artères existantes en milieu urbanisé. L'exemple des boulevards Rome et Matte donné par la Ville en réponse à une question du ministère de l'Environnement reflète bien cette approche traditionnelle privilégiant l'aménagement de grands boulevards :

Compte tenu du fait que les boulevards Rome et Matte, dans leur partie urbanisée, comportent des emprises permettant la mise en place de trois voies de circulation, il nous apparaît imprudent de ne pas réserver trois voies de circulation dans chaque sens pour ces artères majeures au moment d'entreprendre le développement de nouveaux secteurs.

(Document déposé PR5, p. 94)

Après cet examen des raisons qu'invoque la Ville pour justifier les boulevards projetés, la commission examine le rôle de certains d'entre eux ainsi que l'échéancier à court terme des travaux à réaliser.

À l'instar du boulevard Taschereau, le boulevard Lepage est prévu pour servir d'axe routier intermunicipal, reliant du nord au sud Brossard et les municipalités voisines. Il aurait aussi pour rôle d'absorber la circulation locale dans ce secteur. Toutefois, d'ici à ce qu'il soit construit, c'est plutôt l'autoroute 30, qui passe à proximité, qui jouerait ce double rôle. Peu achalandée, l'autoroute 30 pourra sans doute satisfaire ce besoin pendant de nombreuses années. Pour la commission, il n'est pas possible de confirmer à ce moment-ci le rôle définitif du futur boulevard Lepage.

- ◆ *Considérant qu'il est prématuré de définir précisément la vocation du boulevard Lepage et que celui-ci pourrait même accueillir, dans l'avenir, un système de transport collectif sur rails, la commission reconnaît qu'il convient de préserver toute l'emprise nécessaire à une éventuelle fonction d'artère intermunicipale.*

La situation des boulevards à construire dans le secteur L pose problème quant à l'échéancier des travaux à court terme ainsi qu'au nombre de voies du boulevard Rome (figure 3). En effet, la Ville a prévu la construction d'un tronçon de 700 m du boulevard L-01 ainsi que d'un tronçon de 950 m du boulevard Rome à l'est du secteur N. Or, elle a précisé au cours de l'audience publique que le développement du secteur L était remis à plus tard :

[...] c'est une décision du Conseil de surseoir au développement du secteur L au moins pour les cinq prochaines années. Donc, il n'est pas question d'entreprendre aucune planification détaillée du secteur L au moins pour les cinq prochaines années, à moins qu'on nous présente un projet novateur qui a des chances de succès.

(M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 48)

- ◆ *La commission insiste sur l'importance, pour la Ville, d'ajuster son échéancier de construction à court terme à la nouvelle réalité des développements. Ce ne semble pas le cas des tronçons projetés des boulevards Rome et L-01 dans le secteur L, lesquels devraient plutôt être construits lorsque la Ville sera assurée de développer ce secteur.*

D'autre part, la Ville prévoit un minimum de six voies sur le boulevard Rome qui doit servir d'artère majeure. La commission s'interroge sur les fonctions attribuées à ce boulevard. Alors qu'il est plus aisé de comprendre le rôle d'artère majeure octroyé aux boulevards Matte et Lepage, la situation est ambiguë quant au boulevard Rome. Pour la commission, ce boulevard apparaît davantage comme le prolongement d'une collectrice en place à l'ouest de la voie ferrée. Elle rappelle également l'importance d'assurer la pérennité de la zone agricole et qu'il y a lieu de contenir le développement urbain à l'intérieur du périmètre délimité par l'autoroute 30.

- ◆ *La commission estime que le gabarit du futur boulevard Rome dans le secteur L devrait être revu afin qu'il corresponde à celui d'une collectrice. De plus, ce boulevard devrait présenter un nombre de voies décroissant à mesure qu'il approche de l'autoroute 30 et du viaduc.*

Dans le secteur C, les boulevards Lapinière, Chevrier et Lepage sont tous prévus pour être mis en place d'ici 2005 (figure 3). La commission comprend que la construction de ces boulevards a pour but de desservir le développement immobilier imminent dans le secteur C. Quant à la construction d'un nouveau boulevard Lapinière dans le secteur B déjà urbanisé, elle sera examinée dans son contexte au chapitre 4.

L'intégration du projet dans le réseau régional de transport

Afin de voir comment le projet s'intègre au réseau régional de transport, la commission examine l'apport de la circulation générée par le projet ainsi que les divers projets d'infrastructures routières régionales et leur capacité à absorber la circulation des boulevards projetés.

Les effets de la circulation générée par le projet sur le réseau routier régional

La Ville de Brossard distingue les effets de son projet sur le réseau routier régional selon qu'il s'agit du lien avec Montréal ou avec les autres villes. Avec ses voisines de la Rive-Sud, la Ville compte sur l'amélioration de la circulation sur le boulevard Taschereau et la mise en place du boulevard Lepage comme seconde voie de ceinture dans l'axe nord-sud. Quant au lien avec Montréal, il est important puisque 60 % des emplois occupés par des citoyens de Brossard sont situés au centre-ville de Montréal (M. Pierre Lachapelle,

séance du 17 mai 1999, p. 17). La Ville estime que, « si les tendances actuelles se poursuivent, [...] le développement de Brossard contribuerait pour environ 10 % de l'augmentation annuelle de circulation dans l'axe de l'autoroute 10, sur son territoire » (document déposé PR5, p. 48). L'autoroute 10 et le pont Champlain constituent, rappelons-le, l'un des deux axes en direction de Montréal privilégiés par la MRC de Champlain.

Par ailleurs, le fort achalandage actuel sur l'autoroute 10 et le pont Champlain ne fait de doute pour personne. Selon une étude du MTQ, la circulation sur l'autoroute 10, sur un tronçon allant de l'autoroute 30 jusqu'à proximité du pont Champlain, correspond à un niveau de service classé E, soit des conditions de circulation équivalentes à la capacité de l'autoroute. En 1996, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) de ce tronçon étaient de 74 000 et de 110 000 respectivement dans sa partie à quatre voies et à six voies (document déposé DB5.1). La Ville, prenant en compte les difficultés éprouvées, a intégré à son projet une forte composante de transport collectif.

La Ville compte sur les interventions projetées par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le ministère des Transports (MTQ) pour solutionner une problématique qui englobe la traversée du fleuve Saint-Laurent. Elle mise donc sur l'aménagement de voies réservées aux autobus dans l'axe de l'autoroute 10 entre le pont Champlain et le stationnement d'incitation Panama, l'aménagement d'un stationnement d'incitation dans le secteur C, et l'addition d'une voie réservée aux autobus entre ce stationnement et le stationnement Panama. Elle favorise également la réfection complète de l'échangeur Taschereau et la construction de deux nouvelles voies sur l'autoroute (documents déposés PR3, p. 17 et PR5, p. 49 et 111).

- ◆ *La commission note que, selon une évaluation de la Ville de Brossard, le projet routier, incluant le développement résidentiel afférent, ajoutera au problème actuel de congestion de la circulation dans l'axe de l'autoroute 10, avec une augmentation annuelle d'environ 10 % du trafic sur cette autoroute.*
- ◆ *Au regard de l'importance accordée à juste titre au rôle du transport collectif pour résoudre la problématique régionale du transport, la commission estime que la Ville de Brossard n'a guère de prise sur cet enjeu régional et qu'elle doit s'en remettre à d'autres autorités.*

Les projets du MTQ et de l'AMT

La commission entend examiner succinctement les différents projets à l'étude au moment de l'audience publique et sur lesquels s'appuie la Ville de Brossard pour justifier la pertinence de son projet routier. Ces projets visent à la fois le transport automobile et le transport collectif.

La Ville compte notamment sur la réfection complète de l'échangeur Taschereau et sur la construction d'une troisième voie de circulation dans chaque sens sur l'autoroute 10 (document déposé PR5, p. 49). Questionné à ce sujet, le représentant du MTQ a d'abord informé la commission que le plan de transport de la Montérégie n'était pas encore élaboré et que le plan de gestion des déplacements en était encore à l'étape de la discussion (M. Daniel Filion, séance du 17 mai 1999, p. 83). En ce qui concerne le projet de réfection de l'échangeur Taschereau, le représentant du MTQ a indiqué qu'il était effectivement étudié, mais qu'aucun budget de réalisation n'avait été autorisé. Toutefois, le MTQ en reconnaît le besoin (*ibid.*, p. 84) et la pertinence de le reconstruire en totalité (*id.*, séance du 19 mai 1999, p. 7). Quant à l'addition de deux voies à l'autoroute 10, il y aurait actuellement une étude d'opportunité, mais aucun engagement financier (*id.*, séance du 17 mai 1999, p. 83). Dans un autre document du MTQ, il était précisé que « le besoin n'est pas reconnu à courte échéance » (document déposé DB29).

L'ensemble de ces travaux représentent des coûts approximatifs de l'ordre de 50 M\$ (M. Daniel Filion, séance du 17 mai 1999, p. 85).

- ◆ *La commission note que la réfection à venir de l'échangeur Taschereau semble faire consensus, alors que la construction d'une troisième voie sur l'autoroute 10 demeure en discussion, le besoin n'en ayant pas été confirmé par le MTQ.*

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est l'organisme qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine en favorisant le transport collectif. Elle coordonne les opérations de ses partenaires, les transporteurs régionaux, telle la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) qui dessert la ville de Brossard.

En 1997, l'AMT a annoncé un vaste plan stratégique de transport métropolitain qui prévoit divers objectifs et mesures à mettre en place et qui vise à augmenter la part du marché du transport en commun en la faisant passer de 46 % à 55 %, soit l'équivalent de 4 000 déplacements supplémentaires en autobus. À titre de mesures à privilégier à court terme, l'AMT prévoit, dans le secteur qui nous intéresse, l'insertion de voies réservées sur l'autoroute 10 ainsi qu'un stationnement d'incitation en amont de la congestion, près de l'autoroute 30. L'AMT entend également dresser des plans intégrés de desserte avec les divers conseils intermunicipaux de transport (CIT) et évaluer l'opportunité d'un service ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et Saint-Hilaire, lequel, suivant les résultats obtenus, pourrait être mis en place à moyen terme. C'est également à moyen terme qu'elle envisage la possibilité d'une voie réservée aux autobus aménagée sur l'estacade à proximité du pont Champlain. L'Agence précise que les coûts élevés de ce projet (80 M\$) nécessitent une évaluation des besoins et entraînent la mise en place de mesures d'amélioration de l'actuelle voie réservée sur le pont Champlain ainsi que l'augmentation du nombre de places dans les stationnements d'incitation (document déposé DB10, p. 65-66). Le projet de l'estacade a déjà fait l'objet, en 1992, d'un rapport du BAPE.

Concrètement, l'implantation du stationnement d'incitation prévu en amont de la congestion, soit le stationnement Chevrier, près des autoroutes 10 et 30, a débuté en 1998 (figure 2). Déjà, lors de l'audience publique, le représentant de l'AMT a précisé que, des quelque 600 places actuelles, le stationnement passerait à 1 400 places en 1999 et à 2 000 places en l'an 2000, pour un coût de l'ordre de 3,3 M\$ (M. James Byrns, séances des 17 mai 1999, p. 86 et 17 juin 1999, en soirée, p. 77).

Il s'agit donc d'un projet en voie de se concrétiser et qui sera bientôt complété. Pourtant, selon la Ville de Brossard, son projet est essentiel au fonctionnement de ce stationnement et du terminus Chevrier (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 20). Dans les faits, il semble plutôt que le stationnement Chevrier puisse être mis en place indépendamment du projet de la Ville, ce que partage un consultant en circulation qui note dans son mémoire que « le stationnement Chevrier répond aux besoins de la clientèle extérieure et celui de Taschereau, à la clientèle environnante » (mémoire des consultants Trafic inc., p. 4).

Plusieurs participants ont souligné la vulnérabilité de l'actuelle voie réservée sur le pont Champlain, dont la STRSM qui a précisé : « Bien qu'elle réponde au besoin en transport de la population, la voie réservée actuelle sur le pont Champlain n'est plus une solution viable à moyen et long termes » (mémoire de la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal, p. 5).

Un projet de voie réservée aux autobus est proposé pour relier le stationnement d'incitation Chevrier à la voie réservée existante. Ce projet ne semble pas uniquement dédié aux autobus puisqu'il pourrait servir à un train léger sur rail, lequel est actuellement à l'étude. Ce train léger, qui utiliserait l'estacade pour traverser le fleuve, relierait le stationnement Chevrier et le centre-ville de Montréal. Il est présentement examiné par l'AMT, la STRSM et le MTQ. Le représentant du MTQ signalait qu'il s'agissait de « la solution qui est la plus étudiée à l'heure actuelle et à laquelle on travaille le plus fort » (M. Daniel Filion, séance du 20 mai 1999, p. 69).

Le représentant de l'AMT a indiqué que la réalisation de ce projet pourrait débiter d'ici quatre ou cinq ans, suivant la disponibilité des fonds (M. James Byrns, séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 79). La STRSM a mentionné, pour sa part, que « les secteurs C, J et L [...] bénéficieront grandement de la mise en place du métro léger sur rails et connaîtront un développement accéléré grâce à l'attrait de ce nouveau mode rapide et confortable vers le centre-ville » (mémoire, p. 6). Toutefois, un autre participant a ajouté que « même le projet de train léger favorisera en grande partie les transitaires » (mémoire de M. Gilbert Beaulieu, p. 6).

Des participants ont soulevé la possibilité d'utiliser la voie ferrée jouxtant le stationnement Chevrier afin de rejoindre le centre-ville de Montréal (figure 2). Cette hypothèse n'apparaît toutefois pas avantageuse pour les organismes de transport collectif. Le représentant de la STRSM précisait que l'utilisation de cette voie ferrée, par son passage obligé sur le pont Victoria, implique une augmentation importante du temps de déplacement jusqu'au centre-ville montréalais (M. Richard Blouin, séance du 18 mai 1999, p. 32).

- ◆ *La commission comprend qu'il y a accord entre les différentes autorités responsables du transport pour privilégier le transport collectif comme réponse à la problématique du transport dans le secteur concerné.*
- ◆ *La commission retient également que le volet transport collectif du projet de la Ville de Brossard est tributaire des solutions qui seront retenues pour décongestionner le transport régional. L'absence de décisions quant à ces solutions régionales jette de l'ombre sur le volet transport collectif de son projet routier.*

Le cas du fossé Daigneault

Au regard du fossé Daigneault et d'autres infrastructures, la Ville de Brossard indique que son projet routier et les développements résidentiels et industriels afférents permettront de les rentabiliser, ce qui constitue un élément de justification (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 17).

Comme on l'a vu précédemment, le fossé Daigneault part de la ville de Saint-Hubert et traverse les secteurs C, J et L de la ville de Brossard. Ce fossé draine les eaux pluviales des deux municipalités et se déverse dans la rivière Saint-Jacques (figure 2).

Lors de la première partie d'audience publique, le représentant de la Ville de Brossard a précisé que le fossé serait maintenu dans son emplacement actuel et que ses rives seraient aménagées :

Dans le secteur C et le secteur L où on prévoit un développement, effectivement, il y a des zones tampons qui sont envisagées, qui pourraient servir de couloir récréatif, entre autres, au moins d'un côté du fossé. [...] nous envisageons une largeur d'un minimum de 6 mètres. Mais elle pourrait être plus large là où des espaces récréatifs pourront être créés le long de ce corridor.
(M. Michel-A. Boyer, séance du 17 mai 1999, p. 33)

La Ville prévoit également créer des bassins de rétention des eaux adjacents au fossé. Ainsi, une fois le développement en place, il n'y aurait pas plus d'eau s'écoulant des terrains des trois secteurs C, J et L et le fossé pourrait continuer de drainer le bassin versant (M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 55). Le promoteur immobilier dans le secteur C confirme le tout dans son mémoire qui présente un plan préliminaire où figurent le fossé Daigneault, là où il passe présentement, et des bassins de rétention (mémoire de 176050 Canada inc. – Gestion Molesini inc., au verso de la page 2).

Le fossé Daigneault est à l'origine d'un litige entre les autorités de Brossard et de Saint-Hubert. Ce fossé a fait l'objet en 1994 d'une ordonnance du ministre de l'Environnement émise suivant l'article 35 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. L'ordonnance prévoit, entre autres, le déplacement du fossé, la répartition des débits d'eau entre les

deux municipalités, la modification du gabarit du fossé ainsi que le partage des coûts entre les deux municipalités (document déposé PR3, annexe 5).

La Ville de Brossard a déposé à la fin de 1998 des plans et devis auprès de la Direction régionale du ministère de l'Environnement, responsable de l'émission d'un certificat d'autorisation (M^{me} Linda Tapin, séance du 17 mai 1999, p. 34). Le représentant de la Ville a indiqué, lors de l'audience, qu'il s'attendait sous peu à une approbation ministérielle (M. Michel-A. Boyer, séance du 20 mai 1999, p. 80). Il faut ajouter que celui-ci a soutenu que les bassins de rétention ne faisaient pas partie de l'ordonnance et qu'ils ne nécessitaient pas l'approbation ministérielle liée à l'ordonnance (*ibid.*). Cependant, le ministère de l'Environnement a avisé la commission que ces bassins, qui font partie du réseau d'égout pluvial, y étaient assujettis (document déposé DB44).

La Ville de Saint-Hubert, pour sa part, s'inquiète de l'avenir du fossé Daigneault. Selon elle, la Ville de Brossard « ne saurait, par le biais d'une approbation obtenue dans le cadre d'un projet de construction de boulevards, être autorisée à enfreindre les conclusions obligatoires d'une ordonnance du ministre de l'Environnement rendue en matière de drainage » (mémoire, p. 6). Elle ne croit pas possible la réduction annoncée du débit d'écoulement des eaux pluviales qui, selon elle, impliquerait des contrôles très restrictifs.

Il est utile de rappeler que le fossé Daigneault draine actuellement une grande partie des eaux pluviales de la ville de Saint-Hubert et des secteurs C, J et L de la ville de Brossard (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 18). Un des impacts du développement résidentiel ou industriel résulte en une perte de la capacité d'absorption de la pluie par le sol. Alors que le sol absorbe naturellement la pluie, cette capacité est diminuée dès que sa surface est recouverte par un équipement. Cette perte de capacité varie, entre autres, suivant la surface occupée et la capacité d'absorption même du sol. À cause de l'imperméabilisation partielle attribuable au développement, les eaux pluviales non absorbées risquent d'aller grossir le débit du fossé Daigneault si elles ne sont pas contrôlées d'une façon ou d'une autre.

- ◆ *La commission n'entend pas s'immiscer dans un litige opposant la Ville de Brossard et la Ville de Saint-Hubert relativement à l'interprétation et à l'application d'une ordonnance du ministre de l'Environnement en vertu de l'article 35 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Cependant, la commission estime qu'en réduisant le gabarit des boulevards en fonction des besoins réels de la circulation et de l'option favorisant le transport collectif, l'étendue des surfaces imperméabilisées serait réduite, diminuant d'autant le volume des eaux pluviales susceptibles de se déverser dans le fossé Daigneault.*

Les impacts sur la communauté occasionnés par la circulation

Les répercussions environnementales du projet sont susceptibles de toucher à la fois le milieu naturel et le milieu humain. Ce chapitre aborde l'impact sur le milieu humain ou, plus précisément, sur les résidants des quartiers existants et de ceux à venir. Le tronçon du boulevard Lapinière qui traverse le secteur B a particulièrement retenu l'attention de la commission.

La Ville de Brossard se propose d'ouvrir au développement les parties de son territoire non urbanisées mais destinées à des fonctions urbaines. Les boulevards proposés constituent la trame sur laquelle la mise en valeur de ces secteurs s'appuierait. Leur construction épouserait la progression du développement de chaque secteur, au fur et à mesure que l'état des projets de mise en valeur le justifierait.

Complémentaires aux voies de circulation existantes et aux futures rues locales des nouveaux secteurs, les boulevards proposés sont appelés à assurer plusieurs fonctions :

- la desserte locale des secteurs C, J et L ;
- les liens entre ces secteurs ;
- les déplacements entre les nouveaux secteurs et les autres quartiers de Brossard ;
- les liaisons avec les municipalités environnantes ainsi que les entrées et sorties des autoroutes 10 et 30.

Les déplacements intérieurs emprunteraient principalement des boulevards existants élargis ou prolongés à cette fin : le boulevard Lapinière pour le secteur C, le boulevard Rome pour le secteur L et le boulevard Matte pour le secteur J. L'augmentation progressive de la circulation due au développement des nouveaux quartiers se ferait donc sentir dans les quartiers existants qui bordent ces boulevards. Par ailleurs, à mesure que les secteurs C et L se développeront, leurs résidants pourraient eux aussi être exposés aux répercussions de la présence des nouveaux boulevards.

Le bruit engendré par les voies à grand débit est, de loin, l'impact le plus important sur la qualité de vie des populations avoisinantes.

Le bruit engendré par la circulation

Les sons font partie de notre environnement. Ils peuvent cependant devenir indésirables lorsqu'ils sont insupportables ou qu'ils réduisent d'autres perceptions auditives plus pertinentes ou plus plaisantes (document déposé DB22, p. 11 et suivantes).

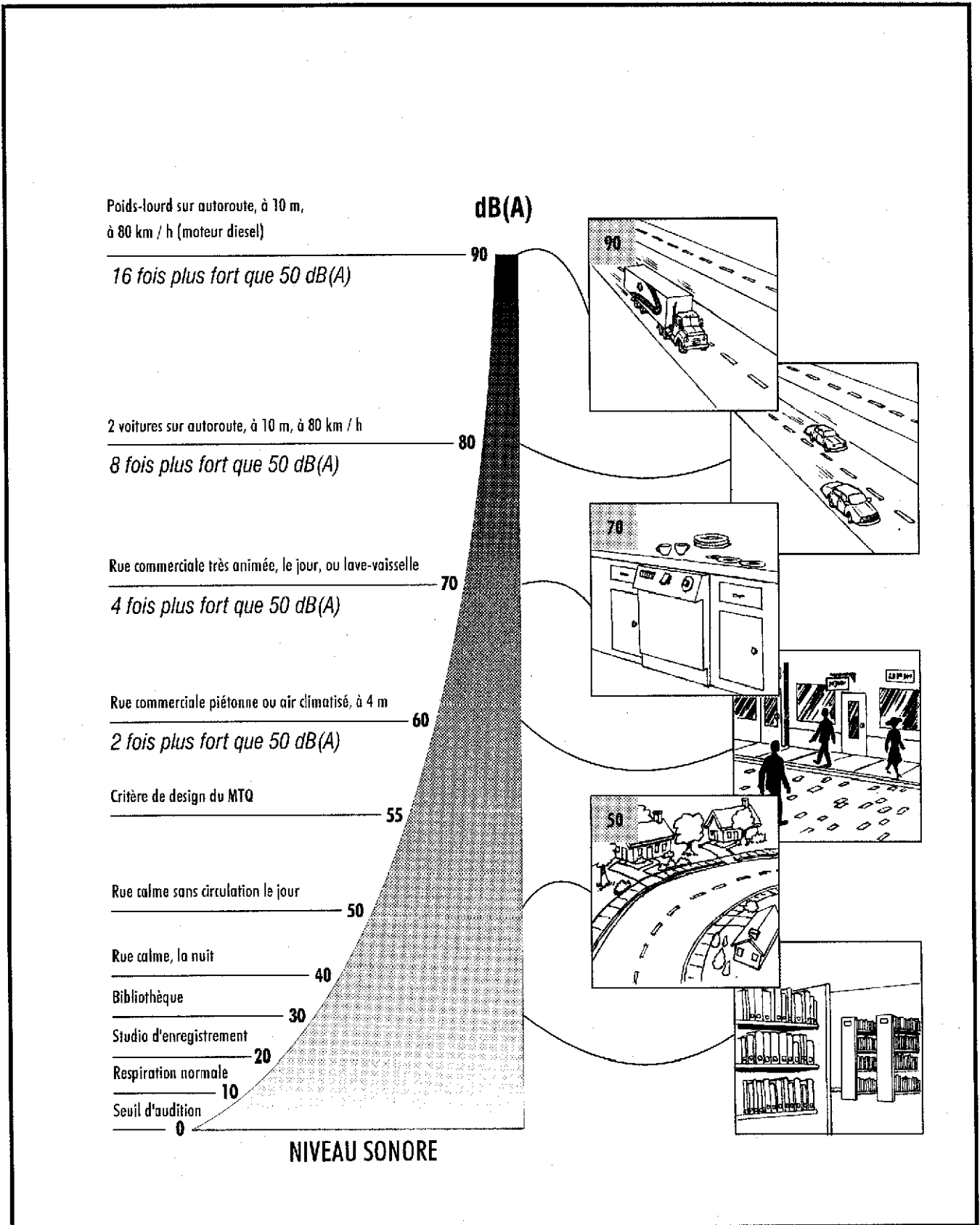
Le bruit de la circulation routière est au nombre de ceux qui peuvent devenir indésirables. Il se fait sentir de façon linéaire, en l'occurrence le long d'une route, à partir d'une source mobile, le véhicule. Il provient principalement du roulement des pneus sur la chaussée, de l'échappement des gaz du moteur, et du moteur lui-même dans le cas des véhicules lourds.

L'intensité du bruit routier, cause principale de désagrément, varie selon le nombre et le type de véhicules, leur vitesse, le nombre d'arrêts et de départs, et les caractéristiques de la route comme sa topographie et l'état de la chaussée. Cela explique, notamment, que les autoroutes et les grands boulevards à débit continu soient souvent les plus bruyants. Ceux qui habitent dans le voisinage d'une telle infrastructure subissent l'impact du bruit qu'elle génère.

L'intensité du bruit est mesurée en décibels (dB), selon une échelle correspondant à la progression de la perception des sons par l'oreille humaine, allant de 0 dB, seuil de la perception auditive, à 140 dB, seuil de la douleur. La progression est logarithmique : chaque seuil de 10 dB correspond à une intensité deux fois plus forte. La figure 4 illustre le climat sonore ambiant selon diverses sources de bruit. Rappelons qu'en règle générale, l'oreille humaine peut percevoir une différence de niveau sonore de 3 dB et plus. Par ailleurs, l'intensité d'un bruit diminue habituellement à mesure qu'on s'éloigne de la source.

Afin de tenir compte de l'influence de la fréquence (sons graves, sons aigus) sur la perception subjective du bruit, on utilise des décibels pondérés, les décibels A ou dB(A), universellement acceptés pour ce qui touche le bruit de la circulation. Enfin, pour refléter l'impact sonore d'une route pour une période donnée, en dépit des variations d'intensité du bruit durant cette période, on le traduit par une valeur appelée niveau acoustique équivalent (Leq) et exprimée en dB(A). La durée de référence la plus courante pour le bruit routier perçu en milieu résidentiel est de 24 heures ; on parle alors de Leq (24 h).

Figure 4 La perception humaine du bruit



Source : adaptée du document déposé DB27.

Les études sur le bruit (document déposé DB22, bibliographie, p. 73 et suiv.) ont confirmé qu'une personne exposée à un niveau sonore élevé peut en subir des effets physiologiques et psychologiques, sans parler de l'inconfort et des difficultés de concentration ou de sommeil. À partir de ces études, divers organismes, dont la Société canadienne d'hypothèques et de logement, ont tenté de refléter la relation entre l'intensité du bruit et le confort à domicile. La SCHL, qui joue un rôle déterminant dans la définition des normes d'habitabilité et des conditions de financement de l'habitation, a ainsi établi à 55 dB(A) le seuil maximum de bruit acceptable à l'extérieur d'une résidence (document déposé DB21). Sans constituer une norme officielle, ce seuil a été repris comme valeur repère par le MTQ (document déposé DB7) et par le ministère de l'Environnement (document déposé DB19 et M^{me} Linda Tapin, séance du 17 mai 1999, p. 40-42).

Divers organismes internationaux recommandent toutefois des critères plus sévères, les modulant avec des paramètres comme la période du jour, le type de milieu, etc. Selon l'Organisation internationale de normalisation, qui œuvre à la définition des normes ISO, le critère de base du niveau de bruit acceptable d'une résidence se situe, le jour à l'extérieur, dans l'intervalle de 35 à 45 dB(A) et de 20 à 30 dB(A) la nuit. En milieu urbanisé, le seuil du niveau sonore susceptible de provoquer des doléances dans la collectivité se situe entre 45 et 55 dB(A), le jour, et entre 30 et 40 dB(A), la nuit. À l'intérieur des résidences, ce seuil est abaissé de 10 dB(A) pour l'intervalle précédent lorsque les fenêtres sont fermées. L'Organisation mondiale de la santé (OMS), quant à elle, recommande un niveau de bruit inférieur à 55 dB(A) à l'extérieur des résidences pour éviter les problèmes avec la collectivité. Elle propose toutefois un niveau souhaitable de 45 dB(A) pour la nuit. Considérant que la perturbation du sommeil constitue une considération essentielle, elle estime qu'il faut limiter à 35 dB(A) le niveau sonore dans une chambre à coucher, la nuit (document déposé DB60).

- ◆ *La commission note qu'un Leq (24 h) de 55 dB(A) semble faire consensus comme seuil d'inconfort acoustique attribuable à la circulation routière parmi les principaux organismes appelés à intervenir en cette matière, soit le MTQ, le ministère de l'Environnement et la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Elle signale cependant que des organismes internationaux, comme l'Organisation mondiale de la santé et l'Organisation internationale de normalisation, proposent des seuils beaucoup moins élevés dans certains cas, particulièrement la nuit et dans les chambres à coucher.*

Le bruit généré par la circulation routière est aujourd'hui considéré suffisamment gênant pour avoir motivé le législateur à obliger les MRC à en tenir compte dans l'élaboration de leur schéma d'aménagement. Depuis 1993, la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) les oblige à inclure les grandes voies de circulation au nombre des usages susceptibles d'imposer des contraintes, dites anthropiques, au territoire environnant. Les schémas d'aménagement doivent dès lors définir, en fonction du climat sonore attribuable à ces voies, des zones où les usages les plus sensibles, comme l'habitation, ne seront pas permis. C'est ainsi que, pour se conformer à cette exigence, la MRC de Champlain a défini une aire de contrainte aux abords des autoroutes 10 et 30 qui limite les usages autorisés à s'y implanter (document déposé DB24.2).

Toutefois, les prescriptions à caractère préventif comme celle-là ne s'appliquent qu'aux usages futurs. Dans les secteurs construits qui subissent l'impact sonore d'une grande voie de circulation, des mesures correctrices doivent être envisagées lorsque le climat sonore devient source majeure d'inconfort ou de malaise. La mesure correctrice la plus courante et la plus visible consiste à ériger des écrans antibruit le long d'une autoroute. On en trouve dans la ville de Brossard même, entre l'autoroute 15 et le secteur S.

Les sections qui suivent abordent la problématique de l'impact sonore des boulevards proposés dans les futurs quartiers résidentiels et dans les quartiers existants.

L'impact des boulevards dans les nouveaux quartiers

L'Étude d'impact traite des répercussions du projet sur le climat sonore dans les secteurs C, J et L (document déposé PR3, p. 94 et suiv.). Dans d'autres documents postérieurs, la Ville a fourni diverses précisions à ce sujet et illustré sommairement, au moyen de plans en coupe, l'impact sonore anticipé sur les nouveaux boulevards (document déposé PR5, plans R1-56.1, R1-56.2 et R1-56.3). Il en ressort que, sur l'ensemble de ces boulevards, la courbe isophonique de 55 dB(A) touche ou englobe les bâtiments riverains :

Suivant les volumes de circulation anticipés pour ces artères, des zones d'une profondeur de 30 mètres à 100 mètres situées de part et d'autre de chacune de ces artères sont susceptibles d'atteindre ou de dépasser le niveau de 55 dB(A).

(Document déposé PR3, p. 94)

Dans les secteurs traversés par les boulevards Matte et Lepage, les usages riverains futurs seraient de type industriel, commercial ou de bureau, ce qui rendrait acceptable le climat sonore généré par ces boulevards (figure 3). Dans le secteur C, des quartiers résidentiels borderont en partie le boulevard Chevrier et le côté nord du boulevard Lapinière. La circulation prévue sur le boulevard Chevrier n'est pas jugée susceptible de générer un impact sonore excédant 55 dB(A). Sur le boulevard Lapinière, les usages industriels bordant le côté sud serviraient de tampon au bruit de l'autoroute 10. De plus, les lots résidentiels du côté nord ne toucheraient pas directement le boulevard Lapinière. Ils devraient en être séparés par une zone tampon qui réduirait « le niveau de bruit bien en deçà de la norme de 55 dB(A) » (document déposé PR3, p. 96).

Quant à la partie centrale du secteur L, le boulevard Rome serait partiellement bordé d'immeubles résidentiels dont le rez-de-chaussée abriterait des commerces et des services. La Ville de Brossard prévoit que ces immeubles devront être insonorisés adéquatement. Elle fait valoir aussi que le gabarit du boulevard Rome, avec ses zones

piétonnes et ses aménagements paysagers, contribuera à atténuer l'impact sonore de la circulation. La partie nord du secteur L, exposée au bruit de l'autoroute 10 et à celui du boulevard L-01, comprendrait pour sa part des usages résidentiels et non résidentiels. La Ville y prévoit un aménagement et des zones tampons semblables à celles proposées pour les abords du boulevard Lapinière dans le secteur C.

- ◆ *La commission estime qu'au moment de son examen, les projections de l'impact sonore des autoroutes et des nouveaux boulevards sur les futures zones résidentielles peuvent difficilement être plus précises que celles soumises par la Ville. L'affectation du territoire y paraît cependant conforme aux prescriptions du schéma d'aménagement qui restreint les usages sensibles aux abords des autoroutes 10 et 30.*
- ◆ *La Ville semble vouloir appliquer la même logique préventive le long des nouveaux boulevards. La commission considère que les normes et les prescriptions touchant l'aménagement des secteurs C, J et L ainsi que la conception, le design et la construction des bâtiments devraient obligatoirement être respectées par les promoteurs immobiliers, sous la surveillance de la Ville de Brossard.*
- ◆ *La commission considère aussi que le climat sonore de l'ensemble du réseau de grande circulation, qui comprend les autoroutes et les nouveaux boulevards, devrait faire l'objet d'un suivi régulier de façon à contrôler l'efficacité des mesures et à permettre les ajustements, s'il y a lieu.*

L'impact des boulevards Matte et Rome sur les quartiers existants

Les déplacements à destination ou en provenance des secteurs C, J et L iront en augmentant au fil du développement de ces secteurs. Ces déplacements emprunteront les boulevards assurant les liens avec les autres quartiers de Brossard, soit le boulevard Lapinière, qui fait l'objet d'une analyse distincte à la section suivante, et les boulevards Matte et Rome.

Le boulevard Matte dessert le sud de la ville, du boulevard Marie-Victorin à l'autoroute 30. Comme le mentionne l'Étude d'impact, « le boulevard Matte est un axe majeur de transport. [...] [et deviendrait] une voie prioritaire pour le camionnage lourd » (document déposé PR3, p. 22). À l'est du boulevard Taschereau, le boulevard Matte traverse la zone industrielle du secteur I ainsi que le secteur J voué à l'expansion de la fonction industrielle. Dans ces secteurs, il est bordé sur toute sa longueur par des usages non résidentiels, bien que ces derniers s'en rapprochent quelque peu dans la partie sud du secteur O. L'impact de la circulation sur la qualité de vie des résidents n'apparaît toutefois pas significatif, ni dans le présent ni pour l'avenir.

Il pourrait cependant en être autrement à l'ouest du boulevard Taschereau, où le boulevard Matte traverse des quartiers résidentiels jusqu'au boulevard Marie-Victorin. Si la circulation lourde augmentait sur ce tronçon, l'impact sonore pourrait y devenir gênant. Si tel était le cas, il serait alors souhaitable de contenir la circulation lourde à l'est du boulevard Taschereau et de privilégier les liaisons via l'autoroute 30, à laquelle le boulevard Matte est lié directement par un échangeur.

Pour ce qui est du boulevard Rome, prolongé vers l'est à partir de la voie ferrée du CN, il serait la principale voie d'accès au secteur L. La MRC de Champlain a donné à ce secteur une affectation surtout résidentielle, avec d'importantes fonctions industrielles et d'affaires en bordure des autoroutes (document déposé DB24, plan 2, p. 51). Toutefois, en audience, la Ville a déclaré qu'elle remettait en question l'importance de la vocation résidentielle du secteur L. (M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 65). La partie sud du secteur L est déjà accessible par le chemin des Prairies qui existe depuis longtemps et qui relie le sud-ouest de Brossard à sa zone agricole.

À mesure que se développerait le secteur L, le boulevard Rome existant et le chemin des Prairies canaliseraient de plus en plus de déplacements vers les autres quartiers de Brossard. Les résidants des secteurs M et N qui bordent l'actuel boulevard Rome et ceux du secteur O voisins du chemin des Prairies seraient susceptibles d'en subir l'impact. Le niveau de bruit aux abords du boulevard Rome existant serait sans doute supérieur à celui des rues locales. Cette question n'a cependant été abordée ni par la Ville ni par des citoyens qui s'inquiétaient des répercussions de l'augmentation de la circulation sur leur qualité de vie.

Selon le schéma d'aménagement de la MRC de Champlain et le plan d'urbanisme de la Ville de Brossard, c'est le boulevard Rome qui serait appelé à drainer la plus grande partie de la circulation intramunicipale générée par le secteur L. Le chemin des Prairies aurait une importance secondaire, et la circulation n'augmenterait pas de façon significative en regard du volume actuel. De fait, une circulation relativement faible contribuerait à maintenir la qualité de vie des riverains du chemin des Prairies et à en préserver le caractère champêtre, un aspect que la commission aborde dans le chapitre 5 du rapport.

Le boulevard Rome existant est une artère importante. Il compte trois voies de chaque côté, un terre-plein central et, aux carrefours importants, des voies réservées pour les virages à gauche. Il comprend aussi sur une bonne partie de son parcours des bandes gazonnées entre la chaussée et le trottoir, ce qui permettrait éventuellement d'aménager une piste cyclable ou une voie supplémentaire pour les automobiles ou pour le transport collectif.

La circulation sur le boulevard Rome a crû de façon significative entre 1992 et 1998, notamment entre le boulevard Taschereau et le boulevard Milan où elle dépasse 10 000 véhicules par jour (document déposé DA25). Par ailleurs, en dépit de son gabarit de grande artère, les véhicules ne peuvent y rouler aussi vite que sur les autoroutes ou le boulevard Taschereau, ne serait-ce qu'à cause des feux de circulation et des arrêts aux carrefours.

Cela dit, la circulation sur le boulevard Rome est appelée à augmenter encore. Du reste, pour prévoir le climat sonore éventuel du secteur L, la Ville avait retenu pour hypothèse une circulation de 20 000 véhicules par jour, à terme (document déposé PR5, p. 124).

- ◆ *La commission estime que rien ne permet de conclure qu'avec le développement du secteur L, la circulation doublerait dans le tronçon existant du boulevard Rome, ni qu'elle générerait un niveau de bruit sensiblement supérieur à celui d'aujourd'hui. Par conséquent, le développement du secteur L ne modifierait pas de façon significative l'environnement sonore des riverains actuels du boulevard Rome. La circulation liée aux travaux publics et à la construction pourrait cependant gêner les citoyens pendant des périodes variables selon les circuits qu'elle emprunterait.*

La problématique du boulevard Lapinière

Comme celle des secteurs J et L, la mise en valeur du secteur C suppose l'existence d'un lien routier adéquat avec le reste de la ville. En ce moment, on ne peut accéder au secteur C que par le boulevard Grande-Allée, à la limite nord de Brossard, ou par le boulevard Lapinière, à côté de l'autoroute 10. Collectrice importante dans le nord-ouest de la ville, ce boulevard se rétrécit à l'ouest de l'avenue Broadway pour devenir une rue résidentielle jusqu'à la voie ferrée du CN, puis une sorte de voie de service longeant l'autoroute 10 et se terminant en cul-de-sac aux abords de l'échangeur de l'autoroute 30.

Considérant le gabarit du boulevard Lapinière entre l'avenue Broadway et la voie ferrée du CN, il deviendrait un goulot d'étranglement si le transit entre les secteurs B et C augmentait le moindrement. Aussi, tout en retenant l'axe Lapinière comme site du principal lien entre le secteur C et le reste de la ville, la Ville propose de relocaliser le boulevard dans l'espace compris entre l'arrière des propriétés riveraines et la chaussée de l'autoroute 10, depuis le viaduc du boulevard Milan jusqu'à la voie ferrée.

La solution proposée par la Ville libérerait le tronçon résidentiel du boulevard Lapinière d'une circulation de transit gênante. Les résidents craignent cependant qu'en juxtaposant une collectrice principale à une autoroute très achalandée, cette solution n'aggrave l'agression sonore dans leur quartier. Ils redoutent aussi que leurs propriétés perdent de leur valeur.

Ces raisons ont motivé la commission à analyser avec une attention particulière l'impact du projet sur le boulevard Lapinière, dans les secteurs B et C, ainsi que la solution proposée par la Ville. À cette fin, la présente section considère successivement les déplacements actuels entre B et C, les besoins à satisfaire et d'autres éléments contextuels pertinents.

Les déplacements actuels entre le secteur C et l'extérieur

Le secteur C est délimité au sud par l'autoroute 10, à l'est par l'autoroute 30 et au nord par le boulevard Grande-Allée qui sépare Brossard et Saint-Hubert. À l'ouest, il est adossé au secteur B, déjà urbanisé, dont il est séparé par la voie ferrée du CN (figure 2).

Jusqu'à récemment, les seuls usages desservis par le prolongement du boulevard Lapinière étaient le golf de Brossard, une propriété résidentielle et un poste d'Hydro-Québec. Les déplacements générés par ces usages sont réduits, comme en témoignent aussi bien les relevés de l'automne de 1992 que ceux de l'automne de 1998 sur le boulevard Lapinière à l'est de l'avenue Broadway (documents déposés DA11 et DA25). Depuis l'automne de 1998, le secteur C comprend aussi un stationnement d'incitation lié au réseau d'autobus, le stationnement Chevrier. Comptant environ 600 places actuellement, ce stationnement est appelé à s'agrandir (M. Pierre Lachapelle, séance du 17 mai 1999, p. 18 et M. James Byrns, séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 76).

Diverses mesures complémentaires ont été prises pour assurer le bon fonctionnement du stationnement Chevrier : de l'autoroute 10, une nouvelle sortie y donne accès directement, alors qu'une entrée d'autoroute accessible aux autobus seulement débouche sur une voie réservée en direction de Montréal, pendant l'heure de pointe du matin. Pendant ce temps, la sortie 9, qui donne accès au boulevard Milan via la rue Broadway, est fermée, et il n'est pas permis d'emprunter le boulevard Lapinière en direction ouest, à partir du stationnement Chevrier. Toutes ces mesures complémentaires ont un caractère provisoire. Elles devraient être remplacées par des solutions permanentes à l'occasion de travaux de réaménagement dont ceux du boulevard Lapinière sont partie intégrante.

La présence du stationnement Chevrier a modifié le régime de circulation sur le tronçon du boulevard Lapinière situé entre la voie ferrée et la rue Broadway. Dès le printemps de 1998, les camions participant à la construction du parc ont emprunté ce parcours. Depuis l'ouverture du parc, la circulation sur ce tronçon comprend le flux des automobilistes de Brossard qui ne peuvent ou ne veulent pas stationner leur voiture dans le parc Panama. À ce jour, ce flux n'a fait l'objet d'aucun comptage. Néanmoins, la Ville de Brossard et l'AMT estiment qu'environ 10 % des usagers actuels du stationnement Chevrier proviennent de Brossard (M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 39). L'achalandage du stationnement a été d'environ 350 voitures par jour entre septembre 1998 et mai 1999 (document déposé DB9).

En résumé, les mouvements de circulation sur le boulevard Lapinière au moment de l'audience publique ne sont plus tout à fait ceux qui prévalaient lorsque la partie sud du secteur C générait peu de déplacements. Le stationnement Chevrier fait maintenant partie du contexte. Il constitue un fait accompli qui crée des besoins immédiats et qui influence de façon déterminante le choix d'une solution.

Les besoins à satisfaire

Le boulevard Lapinière est appelé à répondre, maintenant et dans l'avenir, à deux besoins principaux : assurer le lien entre le secteur C et le reste de la ville, et desservir le parc de stationnement Chevrier. Le secteur C accueillerait à terme 2 000 à 2 500 unités d'habitation. La Ville de Brossard veut permettre l'enclenchement à brève échéance des projets immobiliers de ce secteur. Quant au stationnement Chevrier, qui pourrait compter 2 000 places d'ici un an, il est appelé à jouer un rôle croissant comme point de rupture de charge entre le transport par automobile et le transport collectif.

Qu'ils soient liés au stationnement Chevrier ou au développement à des fins résidentielles ou industrielles, les déplacements ayant le secteur C pour point d'origine ou de destination pourraient augmenter assez rapidement. Le tableau qui suit résume les principales étapes de la croissance probable des déplacements que le boulevard Lapinière serait appelé à assurer.

Tableau 4 Les déplacements en provenance ou à destination du secteur C

Déplacements				
	Actuels	À court terme	À moyen terme	À long terme
Déplacements dus au stationnement d'incitation	Accès au stationnement Chevrier, phase I	Accès au stationnement Chevrier, phase II et phase III	(idem)	(idem)
Déplacements dus au développement du secteur C		Construction et occupation du secteur C, phase I	Construction et occupation du secteur C, phases ultérieures	Construction et occupation du secteur C, phases ultérieures
Autres déplacements			Liaisons via les boulevards Chevrier et Lepage	Liaisons avec le secteur L via les boulevards L-01 et Lepage

Sources : adapté des documents déposés PR3, PR5, PR5.1, DA21 et mémoire de 176050 Canada inc. – Gestion Molesini inc.

Certains des flux de circulation présentés dans le tableau auront pour caractéristique d'être intenses en heure de pointe et, plus particulièrement, le matin. Parmi ces déplacements, ceux dus au stationnement Chevrier correspondent à des mouvements spécifiques. Les mouvements en direction ou en provenance de l'autoroute 10 n'ont qu'un impact limité sur le tronçon du boulevard Lapinière qui traverse le secteur B. D'autres mouvements, au contraire, se feront nécessairement sentir sur ce tronçon :

- l'accès des automobiles en provenance de Brossard et qui empruntent le boulevard Lapinière en vue de stationner à Chevrier, en heure de pointe du matin ;

- l’aller-retour des automobiles conduisant des passagers à l’autobus, en heure de pointe du matin ;
- la sortie des automobiles retournant vers les quartiers résidentiels, en heure de pointe de l’après-midi ;
- l’aller-retour des automobiles cueillant des passagers à l’autobus, en heure de pointe de l’après-midi ;
- le passage de certains autobus assurant la desserte locale du secteur B et du secteur C.

D’autres éléments contextuels

Plusieurs autres facteurs conditionnent les choix qui s’offrent pour aménager un lien entre les secteurs B et C. Ils caractérisent le contexte dans lequel la solution retenue serait mise en œuvre. La commission en retient deux qui sont étroitement liés.

Le premier est la rareté des sites susceptibles de recevoir un lien routier entre les secteurs B et C. En effet, l’urbanisation du secteur B, entreprise dans les années 1960, a pris pour frontière la voie ferrée du CN sans réserver d’emprise pour le passage d’un lien éventuel vers l’est, contrairement à ce qui a été fait pour le boulevard Rome. Dès lors, sur presque toute la longueur de la limite est du secteur B, la création d’un lien en direction du secteur C nécessiterait des expropriations et des réaménagements majeurs dans le secteur B. Elle générerait aussi une circulation de transit dans des rues qui en ont été épargnées jusqu’à maintenant. Le corridor du boulevard Lapinière s’impose donc comme axe préférentiel pour relier les secteurs B et C.

En second lieu, ce corridor est aussi celui de l’autoroute 10. Le tronçon liant l’autoroute 30 et le pont Champlain est l’un des plus achalandés de la région métropolitaine de Montréal. La congestion aux abords du pont Champlain constitue d’ailleurs une problématique aux implications multiples. Elle reflète notamment la croissance démographique que connaît la Montérégie et le fait qu’une grande partie de la population de la Rive-Sud travaille à Montréal (document déposé DB10). C’est donc surtout en heure de pointe du matin que la congestion se fait sentir sur la Rive-Sud (document déposé DB28).

La congestion aux abords du pont Champlain donne naissance, entre autres, à divers comportements compensatoires qui se répercutent sur le milieu : comportements délinquants comme circuler sur l’accotement, ou recherche d’une déviation soit pour contourner la congestion, soit pour accéder à un autre pont. Pour leur part, le MTQ et les autres intervenants cherchent des solutions qui tiennent compte de tous les aspects de cette problématique.

Certaines hypothèses de solution, comme un nouveau pont, le réaménagement de l'échangeur Taschereau ou des voies supplémentaires sur l'autoroute 10 favorisent l'automobile. D'autres sont axées sur le transport collectif : stationnement d'incitation, voies réservées améliorées pour les autobus, utilisation de l'estacade voisine du pont Champlain par les autobus ou par un train léger.

Les personnes qui habitent le long du boulevard Lapinière entre la voie ferrée et l'avenue Broadway, particulièrement celles dont les propriétés sont adossées à l'autoroute 10, sont voisines d'un des tronçons les plus achalandés de celle-ci. Elles appréhendent l'aggravation des inconvénients qu'elles subissent déjà et dont le plus gênant est le bruit, quelle que soit la configuration que le réseau routier prendra, ce qu'est venue confirmer une conseillère municipale (mémoire de M^{me} Nicole Carrier, p. 3). Elles sont en effet confrontées non seulement au projet de la Ville de Brossard, mais aussi à ceux que le MTQ, l'AMT et la STRSM, par exemple, pourraient vouloir mettre en œuvre dans ce secteur. Par surcroît, selon le représentant du MTQ, de tels projets échapperaient probablement au processus d'évaluation environnementale et aux audiences publiques qui y sont associées (M. Daniel Fillion, séance du 19 mai 1999, p. 9).

La commission juge donc important d'examiner la problématique particulière du boulevard Lapinière de façon intégrée, en prenant en compte à la fois l'impact du développement du secteur C et l'évolution des habitudes de déplacement attribuable à l'exploitation du stationnement Chevrier. Elle tiendra compte aussi, dans son analyse, de l'information disponible sur l'ensemble des transformations dont le corridor de l'autoroute 10 pourrait être le théâtre au cours des prochaines années, y compris l'information fournie par la Ville de Brossard quant à ce volet de son projet.

Le nouveau boulevard Lapinière dans le secteur B

La Ville de Brossard a envisagé deux options pour la communication routière entre les secteurs B et C : continuer d'utiliser le boulevard Lapinière existant ou construire un nouveau boulevard dans l'espace qui sépare l'autoroute 10 des propriétés riveraines de l'actuel boulevard Lapinière. Ayant écarté la première option à cause du gabarit du boulevard à cet endroit et des répercussions de la circulation sur la qualité de vie des résidents (document déposé PR3, p. 83), la Ville retient l'hypothèse d'un nouveau boulevard urbain.

Les composantes et caractéristiques principales du projet sont les suivantes :

- occupation de l'emprise nord de l'autoroute 10, c'est-à-dire de tout l'espace compris entre la ligne arrière des propriétés résidentielles situées du côté sud de Lapinière, entre la voie ferrée et Broadway ;
- quatre voies séparées par un terre-plein ;

- érection de deux écrans antibruit, le premier entre l'autoroute et le nouveau boulevard, le second entre celui-ci et les propriétés ;
- réalisation par phases : construction d'une voie dans chaque sens et des écrans d'ici 2005 ; construction des autres voies dans une phase ultérieure ;
- fermeture de l'actuelle sortie 9 de l'autoroute, en direction ouest, qui donne accès à l'avenue Broadway et au boulevard Milan ;
- interruption du lien entre le secteur C et le boulevard Lapinière actuel, qui redeviendrait une rue locale dans le secteur B et pourrait éventuellement retrouver son nom de « rue Bergerac ».

Ces caractéristiques paraissent vouloir répondre à deux catégories de préoccupations. Les unes sont d'ordre technique et fonctionnel. Les autres sont plutôt destinées à préserver ou à rétablir la qualité de vie des résidants les plus directement touchés.

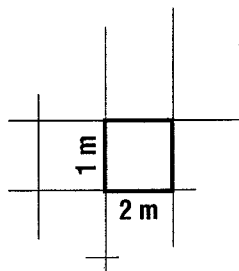
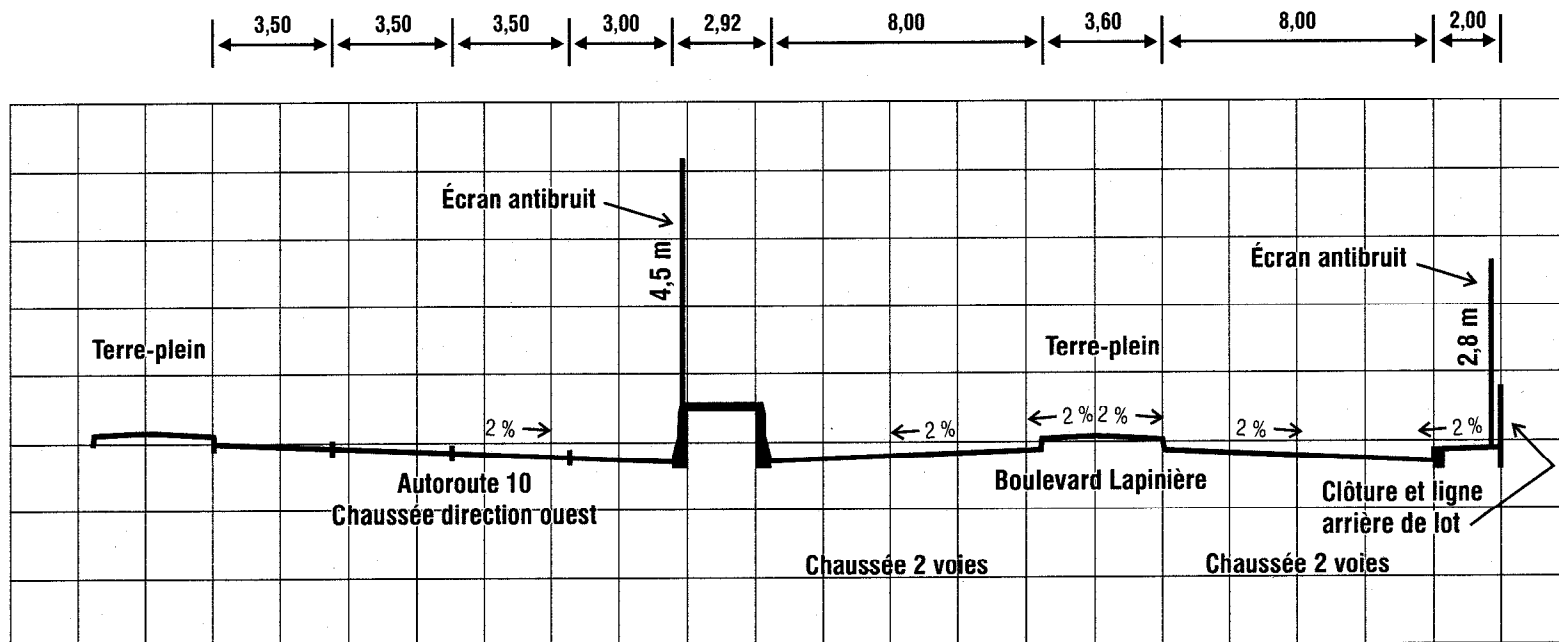
Les aspects techniques et fonctionnels

Les spécifications générales du boulevard Lapinière sont celles d'un boulevard à grande circulation destiné à assurer des déplacements sans entrave, comme le font d'autres boulevards de Brossard. Bien que l'espace compris entre l'arrière des propriétés du boulevard Lapinière et la chaussée de l'autoroute 10 paraisse, à première vue, bien étroit pour accueillir un tel boulevard, les esquisses préliminaires du profil du boulevard projeté montrent qu'il pourrait s'y insérer (document déposé PR3, plan GR-06, p. 75), ce qui a été confirmé par le représentant du MTQ (M. Daniel Fillion, séance du 17 mai 1999, p. 89).

La figure 5 a été tracée à partir d'un document du MTQ (document déposé DB30). Elle montre que l'insertion du nouveau boulevard laisserait un dégagement d'environ 2 m de l'arrière des propriétés et un autre d'environ 3 m de l'autoroute 10. Pour construire ce boulevard, le fossé de drainage qui occupe la plus grande partie de l'emprise devra être comblé et le drainage, assuré par des canalisations souterraines. Comme la Ville de Brossard et le MTQ l'ont fait valoir à l'audience, les paramètres de construction applicables à une autoroute urbaine se substitueraient alors aux paramètres ruraux actuels dans ce secteur :

[...] avec une telle géométrie, on va passer dans une géométrie urbaine, alors qu'actuellement, on est dans une géométrie rurale. C'est ce qui fait qu'on a de la place. Parce que les fossés ouverts qu'on voit actuellement, ils vont être canalisés, puis ça nous donne un espace pour faire des voies de circulation. Effectivement, techniquement, c'est démontré qu'il y aura de la place à faire ça. (M. Daniel Fillion, séance du 18 mai 1999, p. 7)

Figure 5 Le profil de l'autoroute 10 et du boulevard Lapinière tel que proposé, près de la sortie Broadway



Note
 Dans cette illustration,
 l'échelle verticale est
 exagérée par rapport
 à l'échelle horizontale.

La commission considère que l'insertion d'un boulevard à quatre voies dans l'emprise excédentaire de l'autoroute 10 semble faisable. Cette proposition conserve cependant un caractère sommaire et préliminaire autant dans les esquisses qui l'illustrent (documents déposés DA15, DA26 et DB30) que dans les présentations verbales qui en ont été faites.

La commission constate aussi que la programmation de la Ville de Brossard évolue. À titre d'exemple, le plan G5-12 de l'Étude d'impact (document déposé PR3, p. 84) diffère de l'esquisse apparaissant dans un document récent. Cette dernière laisse voir une nouvelle entrée sur l'autoroute 10, en direction ouest, à la hauteur de la sortie 9 qui serait supprimée. Pour construire cette entrée, il faudrait modifier la configuration du boulevard Lapinière dont le tracé est rectiligne sur les plans produits précédemment. Il faudrait aussi exproprier des bouts de terrain résidentiels contrairement à ce qui était envisagé jusqu'à maintenant (document déposé DA26).

De même, comme on l'a signalé plus haut, l'autoroute 10 pourrait faire l'objet de travaux majeurs dans le tronçon allant du pont Champlain à l'échangeur de l'autoroute 30. Parmi les projets envisagés, certains paraissent plus probables que d'autres, même si leur échéancier demeure incertain :

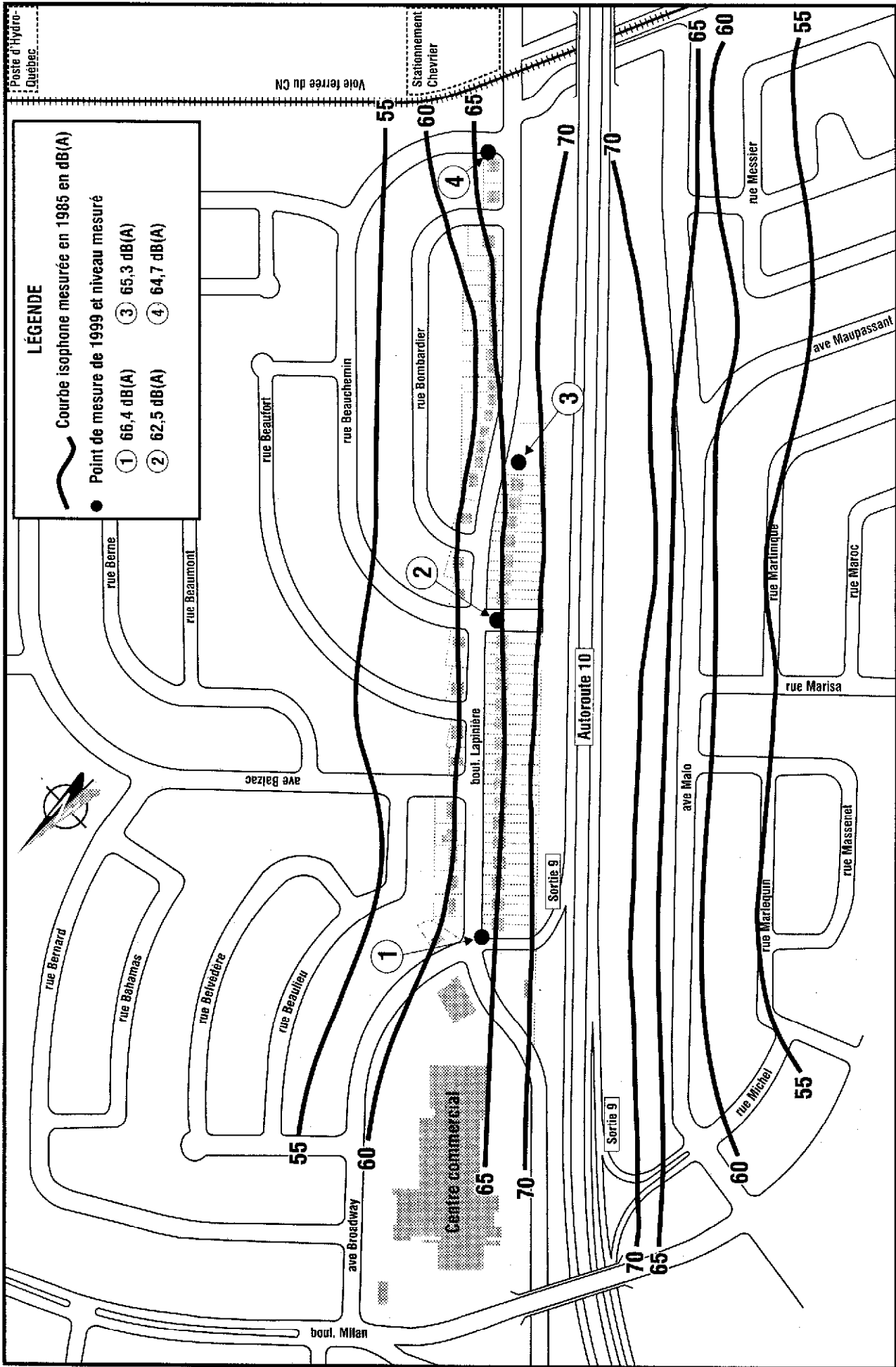
- la construction de voies réservées pour les autobus dans le terre-plein central, depuis le stationnement Chevrier jusqu'au pont Champlain ;
- la fermeture définitive de la sortie 9 «qui n'est pas conforme aux normes» (M. Michel-A. Boyer, séance du 17 mai 1999, p. 61), ce qui donnera naissance à de nouveaux mouvements pour rejoindre le boulevard Milan et le secteur B ;
- le réaménagement de l'échangeur Taschereau pour le rendre plus sécuritaire et plus fluide.

Le caractère évolutif du projet suggère deux considérations : d'une part, il est rassurant de constater que les intéressés s'efforcent d'examiner tous les aspects de la problématique en vue de trouver la solution la plus adéquate. D'autre part, chaque fois qu'une décision est prise, le parti choisi devient une donnée incontournable pour définir les choix ultérieurs.

Le climat sonore aux abords du nouveau boulevard Lapinière

Le tronçon du boulevard Lapinière compris entre la voie ferrée du CN et l'avenue Broadway fait partie d'un secteur particulièrement exposé au bruit de l'autoroute 10. La figure 6 illustre le climat sonore du boulevard Lapinière. Les plaintes des résidents avaient d'ailleurs motivé le MTQ à commander une étude d'impact sonore dont le rapport a été produit en avril 1987 (document déposé DB3).

Figure 6 Le climat sonore actuel du boulevard Lapinière



Source : adaptée du document déposé CA15.

Cette étude comprend une évaluation du climat sonore aux abords de l'autoroute 10, entre la voie ferrée et l'échangeur Taschereau. Elle a été faite par modélisation informatique ajustée au moyen d'échantillons sonores recueillis durant l'été de 1985. Les résultats confirment le niveau élevé du bruit dans tout ce secteur. De façon plus précise, le climat sonore des propriétés du boulevard Lapinière adossées à l'autoroute correspond à l'intervalle des Leq (24 h) de 65 à 70 dB(A) (document déposé DB3, annexe 3, carte 85-12-777).

Le rapport montre ensuite comment l'impact sonore de l'autoroute pourrait être atténué au moyen d'un écran antibruit. La solution proposée comprend plusieurs variantes selon les tronçons considérés. La variante recommandée pour les propriétés riveraines du boulevard Lapinière est une combinaison mur-talus d'une hauteur totale de 4 m érigé en bordure de la chaussée de l'autoroute (document déposé DB3, p. 64). Le climat sonore de ces propriétés s'améliorerait de 6,3 dB(A) en moyenne (document déposé DB3, tableau 5, p. 23). Il se situerait alors dans l'intervalle des 55 à 60 dB(A) (document déposé DB3, annexe 3, carte 85-12-779).

La solution proposée par l'étude de 1987 ne considérait évidemment pas la présence d'un boulevard dans l'emprise excédentaire de l'autoroute. Par ailleurs, les mesures qui y étaient recommandées n'ont pas été mises en œuvre, faute de programme à cette fin (M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 11).

En concevant le nouveau boulevard Lapinière, la Ville a jugé que la réalisation de ce projet lui fournissait l'occasion de mettre en place, à cet endroit, une protection acoustique dont le bien-fondé ne fait pas de doute. Cette protection comprendrait deux écrans antibruit, le premier entre l'autoroute 10 et le nouveau boulevard et le second à l'arrière des propriétés riveraines (document déposé DA15). Selon la Ville, cette solution procurerait une atténuation significative du niveau de bruit aux endroits les mieux protégés.

Les résidants craignent cependant que la construction du nouveau boulevard, en multipliant le nombre des voies de circulation juxtaposées, n'augmente du même coup l'agression sonore qu'ils subissent et cela, en dépit des mesures d'atténuation promises. Les résidants considèrent également que les écrans constitueraient une sorte d'empiétement sur l'espace visuel qui prolonge leur propriété.

Dans son analyse, la commission a d'abord considéré la situation actuelle. Le climat sonore mesuré en 1985, pour l'étude commandée par le MTQ, dépassait le seuil des 55 dB(A), avec des maximums de 85 dB(A) liés notamment au passage de gros camions. Les courbes isophones de cette étude apparaissent à la figure 6. Les relevés plus récents de l'expert de la Ville (document déposé DA15), également reportés sur la figure 6, confirment l'ampleur de l'impact sonore actuel. On note, par exemple, que le niveau sonore équivalent mesuré au point 1 est de 66,4 dB(A).

Le climat sonore attribuable à la présence du nouveau boulevard Lapinière a été calculé par modélisation. L'expert de la Ville a d'abord calculé l'augmentation du bruit avec un nouveau

boulevard proposé à quatre voies, sans protection acoustique. Il a ensuite pris en compte la présence des deux écrans antibruit. Le tableau 5 présente les résultats de ces calculs.

Tableau 5 Comparaison des niveaux sonores équivalents en dB(A)

Points de mesure du bruit	Niveau mesuré équivalent	Niveau projeté avec le nouveau boulevard Lapinière à quatre voies	Niveau projeté avec le nouveau boulevard à quatre voies et deux écrans antibruit
Point n° 1	66,4	67,0	64,4
Point n° 2	62,5	65,2	58,5
Point n° 3	65,3	66,3	59,3
Point n° 4	64,7	63,8	62,3

Source : adapté du document déposé DA15.

À première vue, les niveaux de bruit avec le nouveau boulevard ne paraissent pas tellement plus élevés que les niveaux actuels avec une augmentation moyenne de 0,9 dB(A). Avec les écrans antibruit proposés, le niveau sonore équivalent diminuerait de 2 à 6 dB(A). L'efficacité des écrans serait moindre à leurs extrémités.

Il faut aussi considérer, dans le contexte particulier du voisinage de l'autoroute 10, que plus le niveau sonore actuel est élevé, moins la différence entre celui-ci et le niveau sonore projeté doit être grande pour que l'impact ainsi généré soit significatif (voir document déposé DB7, p. 13). La distance est également un facteur important. En effet, l'intensité du bruit diminue avec l'éloignement : « Quand la distance d'éloignement double, le niveau sonore diminue de 3 dB(A) à 4,5 dB(A) dépendant du type de sol » (document déposé DB22, p. 26). L'expert en acoustique retenu par la Ville a cependant fait valoir que, même si le climat sonore combiné de l'autoroute et du nouveau boulevard n'était que faiblement supérieur au niveau actuel, il faut prendre en compte que le nouveau boulevard serait plus proche des résidences que ne l'est l'autoroute.

La nature du sol influence l'impact sonore dans un lieu, selon qu'il absorbe le bruit ou le réfléchit. Certains sols acheminent aussi des vibrations qui peuvent s'ajouter au bruit (document déposé DB21, p. 11 et M. Jean-Gabriel Migneron, séance du 18 mai 1999, p. 10), ce qu'a d'ailleurs souligné un participant dans son mémoire (M. Robert Vallée, p. 7).

Enfin, dans les résidences du boulevard Lapinière, les chambres à coucher, situées la plupart du temps à l'étage supérieur, sont davantage exposées au bruit que le rez-de-chaussée et elles le demeureraient même avec des écrans antibruit. Les esquisses illustrant des simulations dans le document DA15 montrent une différence de niveau sonore de 2 à 3 dB(A) entre le rez-de-chaussée et l'étage supérieur.

- ◆ *La commission estime que, non seulement le niveau du bruit dans le secteur B, aux abords du boulevard Lapinière existant, justifierait des mesures correctives, mais aussi que la construction d'un boulevard adjacent à l'autoroute 10 ne saurait être entreprise sans protéger adéquatement les riverains contre le bruit. La commission donne ainsi raison à la Ville de vouloir atténuer le climat sonore dans ce secteur.*

La commission s'est ensuite interrogée sur les mesures d'atténuation proposées par la Ville de Brossard. Sans se livrer à une expertise en acoustique, elle tente de tenir compte en même temps des préoccupations des citoyens et des objectifs de la Ville. Pour sa part, celle-ci avait d'abord défini les caractéristiques du futur boulevard Lapinière, à la suite de quoi elle avait conçu les mesures de protection acoustique qui s'y ajouteraient. Ainsi, tel qu'elle le propose, le nouveau boulevard Lapinière comprendrait quatre voies séparées par un terre-plein. Un tel concept exige toutefois une emprise large qui laisserait peu de place pour les protections acoustiques, lesquelles se limiteraient à des écrans, sans aménagement paysager ou avec un aménagement minimal.

La circulation qui emprunterait le futur boulevard Lapinière nécessite-t-elle un boulevard de ce gabarit ? Dans l'échéancier révisé des travaux prévus d'ici 2005, la Ville doterait le boulevard Lapinière de deux voies dans le secteur B (document déposé DA21). Les deux autres voies seraient construites quand le volume de circulation le justifierait.

Or, les projections de développement pour le secteur C ont été revues à la baisse et le nombre d'unités de logement y serait de 2 000 à 2 500 plutôt que de 4 100. En conséquence, la projection d'un volume de circulation de 10 000 véhicules par jour sur le boulevard Lapinière devrait vraisemblablement être révisée à la baisse elle aussi (document déposé PR5, p. 113). Dans cette optique, les flux de circulation actuels et prévisibles dans le secteur B pourraient s'accommoder d'un boulevard de moindre envergure.

Dans le secteur C, divers facteurs devraient être pris en considération pour déterminer le gabarit du tronçon du boulevard Lapinière : usages riverains, desserte du stationnement Chevrier, entrée et sortie d'autoroute, tunnel pour les autobus vers des voies exclusives sur l'autoroute 10 (voir document déposé D8.5.1).

Dans le secteur B, toutefois, le tronçon du nouveau boulevard Lapinière pourrait être à deux voies. Tout en répondant aux besoins de la circulation, il occuperait une emprise plus étroite qu'un boulevard à quatre voies, laissant une bande de terrain assez large pour faire place à une protection acoustique intégrée, combinant des écrans antibruit et des composantes paysagères comme un talus et de la végétation. Cette protection acoustique serait au moins aussi efficace et sans doute plus acceptable, du point de vue visuel, que celle proposée actuellement par la Ville.

À cet égard, la commission rappelle qu'un participant a soumis une proposition visant à préserver l'espace séparant les propriétés du nouveau boulevard Lapinière et l'autoroute 10 (mémoire de M. Claude Turcotte). Le MTQ a analysé cette proposition, y

relevant des problèmes de configuration et de sécurité (document déposé D8.5.1). Tout en faisant place aux préoccupations du Ministère, la solution mise de l'avant par la commission retient l'idée de conserver un espace d'une largeur suffisante pour atténuer l'impact du bruit.

- ◆ *La commission propose que le tronçon du nouveau boulevard Lapinière qui traverserait le secteur B ait deux voies et qu'il soit construit aussi près que possible de l'autoroute 10. La bande de terrain ainsi récupérée servirait de zone tampon entre le nouveau boulevard et les résidences et permettrait d'ériger une protection acoustique efficace combinant des écrans antibruit et un talus végétalisé.*
- ◆ *La commission estime que, pour maximiser les bénéfices du projet et son acceptation sociale, la conception et l'intégration des protections antibruit devraient être faites de concert avec les citoyens concernés.*

Il n'appartient pas à la commission de définir de façon plus précise l'emprise du futur boulevard Lapinière dans le secteur B, ni la protection antibruit à mettre en place. C'est à la Ville de Brossard de le faire, sur la base des caractéristiques générales formulées ci-dessus. Cette nouvelle solution devrait être soumise au ministre de l'Environnement avant de recevoir une autorisation gouvernementale. Enfin, à ceux qui craignent que la solution proposée ne bloque à jamais l'élargissement du boulevard Lapinière, la commission rappelle que, si le besoin s'en faisait vraiment sentir dans deux ou trois décennies et que l'opération était acceptable socialement, la récupération du terrain nécessaire ne serait ni difficile, ni coûteuse.

- ◆ *Enfin, puisque les nouveaux boulevards s'inscrivent dans une perspective de gestion des déplacements où le transport collectif occuperait une place privilégiée, la commission considère que la construction du nouveau boulevard Lapinière et celle de voies exclusives pour les autobus au centre de l'autoroute 10 sont des projets étroitement complémentaires et également prioritaires pour concrétiser l'objectif de consolider des équipements comme le stationnement Chevrier.*

La perte de valeur des propriétés

En plus de redouter l'impact sonore combiné de l'autoroute et du nouveau boulevard, certains résidants craignent que leur propriété ne perde de sa valeur à cause du bruit. Les échanges sur ce sujet lors de l'audience publique laissent à penser que le climat sonore peut influencer à la baisse la valeur marchande d'une propriété.

Une revue de la documentation déposée en audience et portant sur l'atténuation du bruit routier en milieu résidentiel confirme qu'il y a un lien général entre le climat sonore et la valeur marchande d'une résidence. D'après les études réalisées selon l'approche méthodologique dite hédoniste, « les prix et les loyers des logements diminuent avec l'augmentation des niveaux sonores et sont, par conséquent, moins élevés à proximité des voies routières ». Selon la documentation, il apparaît difficile de quantifier cette diminution

parce qu'elle est fonction d'un seuil au-delà duquel le bruit est perçu comme une nuisance. Or, la détermination de ce seuil apparaît comme une question non résolue. D'une étude à l'autre, en effet, le niveau où le bruit n'est plus perçu comme une « intrusion » ayant une influence sur la valeur des propriétés varie entre 50 et 60 dB(A) (document déposé DB58, p. 145).

Une autre revue de la documentation consacrée plus spécifiquement à l'impact des dispositifs de protection acoustique sur la valeur des maisons montre tout d'abord que « les écrans acoustiques n'ont pas un impact négatif sur le prix des maisons » (document déposé DB35, p. 11). L'auteur ajoute cependant qu'il lui est « impossible de dire s'ils ont une influence positive, ou s'il y a absence d'impact ».

À l'examen, la commission note les considérations méthodologiques qui entourent ces études et les réserves exprimées par leurs auteurs. Elle note également que les études recensées ne visent pas tellement à monnayer la perte de valeur qu'un propriétaire subirait à cause du bruit, mais plutôt à préciser le coût social du bruit et à établir le rapport coûts-bénéfices d'un programme de mesures d'atténuation.

Par ailleurs, avec un nouveau boulevard doublé d'une protection acoustique à caractère esthétique, l'actuel boulevard Lapinière retrouverait son statut de rue de quartier et les propriétés riveraines verraient probablement le climat sonore s'améliorer par rapport à la situation actuelle. Dans cette optique, l'hypothèse d'une baisse des valeurs des propriétés ne tiendrait plus. On peut au contraire envisager que les propriétés les plus touchées par le bruit verraient se combler l'écart, s'il en est, entre leur valeur et celle des autres résidences du secteur B.

- ◆ *La commission ne s'estime pas en mesure d'évaluer l'impact du projet sur la valeur des propriétés du boulevard Lapinière. Elle rappelle toutefois que, sans un nouveau boulevard, les résidents du boulevard Lapinière actuel subiraient une circulation de transit qui irait en augmentant, avec les désagréments qui s'ensuivent. De plus, la protection acoustique proposée par la commission, qui combine des écrans antibruit et un talus végétalisé, pourrait améliorer la qualité de vie des résidents du boulevard Lapinière.*

Les impacts du projet dans les secteurs C, J et L

Lors de la première partie de l'audience publique, des participants ont questionné l'impact du projet sur diverses composantes des milieux humain et naturel. Dans ce chapitre, la commission examine les impacts qui ont fait l'objet d'interrogations de la part du public. Les sujets traités sont la présence potentielle de vestiges archéologiques, le caractère patrimonial du chemin des Prairies, la préservation des habitats fauniques et des espèces menacées ou vulnérables, le maintien des activités agricoles et la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules automobiles.

La présence de vestiges archéologiques

En réponse à une question du ministère de l'Environnement, la Ville de Brossard a précisé que le territoire à l'étude comportait des zones de potentiel archéologique, même si aucun site ou vestige n'y était actuellement connu. Sur la base des données géomorphologiques, écologiques et culturelles disponibles, l'analyse théorique réalisée identifiait les abords de la rivière Saint-Jacques et ceux du ruisseau Saint-Claude, pour la période amérindienne, puis un périmètre plus restreint du même secteur dans le cas de la période euro-québécoise (document déposé PR5, p. 66).

Par la suite, la Ville a fait exécuter par la firme Archéotec inc. une étude de l'évolution du territoire visé par son projet. La préhistoire, correspondant à l'occupation amérindienne et les dix-septième, dix-huitième et dix-neuvième siècles furent les périodes d'occupation considérées. Le plan polyphasé réalisé par le consultant a confirmé la valeur patrimoniale du territoire à l'étude : « À la lumière des informations recueillies, il apparaît clairement que le secteur à l'étude recèle une valeur patrimoniale importante. Il est de surcroît possible d'indiquer la nature du potentiel archéologique de chacun des aménagements prévus par la Ville de Brossard » (document déposé PR5.1, p. 44). Toutefois, le consultant indiquait qu'il n'était pas en mesure de préciser les lieux où les vestiges archéologiques pourraient être découverts. Pour ce faire, il a précisé, en conclusion, la nature de l'inventaire archéologique à dresser :

[...] le seul moyen de savoir si des vestiges existent réellement consiste à faire effectuer une inspection visuelle de la surface du sol par des archéologues ainsi que des sondages ponctuels lorsque la végétation masque la surface ou lorsque la possibilité de découvrir des vestiges préhistoriques existe.
(Document déposé PR5.1, p. 46)

Lors de l'audience, la Ville s'est engagée à faire des vérifications archéologiques en suivant les recommandations de la firme Archéotec, laquelle suggérait de procéder à des inventaires archéologiques avant le début des travaux de construction (M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 95). Ces recommandations, reproduites dans le rapport synthèse de l'Étude d'impact (document déposé PR3.1, p. 23-25), concernent l'élargissement du boulevard Matte et la construction du boulevard Lapinière. La portion limitrophe du boulevard L-01 sera englobée dans l'inventaire archéologique du boulevard Lapinière. Dans le cas du boulevard Chevrier, il est recommandé de dresser un inventaire à chacune de ses extrémités, là où il rejoint les boulevards Grande-Allée et Lapinière. Quant au boulevard Lepage, ce sont les intersections avec les boulevards Grande-Allée, Lapinière et le chemin des Prairies qui sont visées par l'inventaire (document déposé PR3.1, p. 24).

- ◆ *La commission ne peut que souscrire à la nécessité de procéder à des inventaires de potentiels archéologiques, d'autant plus que des fouilles effectuées avant la construction du prolongement de l'autoroute 30, dans le secteur, ont révélé l'existence de sites archéologiques d'occupation amérindienne préhistorique.*

L'expertise archéologique réalisée à l'époque par la même firme pour le compte du ministère des Transports avait permis de « mettre en relief la richesse patrimoniale propre aux régions d'arrière-pays » et de mettre en valeur, dans les limites de la municipalité de Brossard, sur le chemin des Prairies, le site Brosseau (BiFi-9). Les recherches ont donné lieu à « la découverte de nombreux vestiges architecturaux rendant compte d'une occupation domestique (lot 285) et agricole (lot 222) du début du XIX^e siècle et du XX^e ». Un autre site (BiFi-10), localisé près du ruisseau Saint-Claude, dans la municipalité de La Prairie, a également fait l'objet de fouilles (document déposé DB57, p. 1).

Selon l'évaluation du représentant du ministère de la Culture et des Communications, les études faites par Archéotec, à la demande de la Ville, « sont très préliminaires ». Il faudra prévoir au fur et à mesure de l'avancement du projet « que des travaux plus complets soient effectués avant le début des travaux » (M. Bernard Hébert, séance du 19 mai 1999, p. 18).

- ◆ *Afin d'éviter que, dans l'éventualité de la découverte de sites, ces travaux se déroulent dans un contexte d'urgence préjudiciable à des fouilles archéologiques complètes, la commission insiste sur le fait que les travaux devraient être menés le plus tôt possible et ce, indépendamment de l'échéancier prévu pour la construction des boulevards.*

Tout en soulignant la volonté de la Ville de dresser des inventaires archéologiques, la commission constate que ses engagements à ce propos ne concernent que la partie du territoire correspondant à l'emprise des boulevards à construire. Qu'en est-il alors du secteur que forme l'ensemble du chemin des Prairies, que le représentant du ministère de la Culture et des Communications considère comme une zone « qui pourrait [...] cacher [...] des vestiges [...] » (M. Bernard Hébert, séance du 19 mai 1999, p. 15) ou encore des vastes superficies appartenant à de grands propriétaires terriens ? L'incidence du

développement de ces propriétés privées sur la présence potentielle de vestiges archéologiques n'a pas été prise en considération. La commission est consciente que, dans l'état actuel de la réglementation, rien n'oblige les propriétaires privés de procéder à des inventaires archéologiques, même si le territoire présente un potentiel reconnu, comme c'est le cas pour la zone visée par le projet à l'étude.

- ◆ *La commission note l'engagement de la Ville de dresser des inventaires archéologiques sur les territoires touchés par la construction et l'élargissement des boulevards. Elle s'en remet toutefois à sa responsabilité pour que l'ensemble des secteurs C, J et L fassent l'objet d'un inventaire archéologique.*

Le caractère patrimonial du chemin des Prairies

Le projet prévoit que le chemin des Prairies, situé dans le secteur L, croiserait le boulevard Lepage à proximité de l'autoroute 30. Les territoires adjacents devraient accueillir des activités industrielles, dans le secteur J, ou des usages résidentiels, dans le secteur L. Lors de l'audience, plusieurs participants ont souligné l'importance de préserver le caractère historique et champêtre de cette ancienne voie de communication. En effet, cette route figure déjà sur la carte détaillée montrant bâtiments et dépendances que trace l'arpenteur Bouchette en 1815 (document déposé PR5.1, p. 36).

Dans son étude d'impact, la Ville considère les abords du chemin des Prairies comme une unité de paysage très particulière à l'intérieur de la zone d'étude (document déposé PR3, p. 62). Elle précise que les « maisons et les quelques bâtiments de ferme du chemin des Prairies ont été construits bien avant la création de la ville de Brossard. Le caractère champêtre de ce chemin représente un point d'intérêt important pour les résidants » (document déposé PR3, p. 57). Entre le chemin de fer du CN et l'autoroute 30, on retrouve actuellement une quinzaine de résidences, dont quelques-unes sont occupées par des citoyens qui habitent le secteur depuis plus de 60 ans (document déposé PR5, p. 109). Le nom de l'une des anciennes familles de résidants, la famille Bisailon, figure sur les actes de concession de terres au XVII^e siècle (document déposé DC2).

Cependant, la Ville affirme que ce tronçon du chemin des Prairies « ne constitue plus depuis longtemps un modèle de développement ancestral vivant et bien conservé ». Il appuie entre autres son appréciation sur les faits suivants : « depuis le début des années 60, l'agriculture a cessé d'être le gagne-pain des résidants de ce secteur » et « on y retrouve [...] plusieurs bâtiments mal entretenus ou utilisés à des fins dérogatoires » (document déposé PR5, p. 109). De plus, l'environnement de ce secteur a subi au cours des dernières années des modifications qui ont contribué à perturber le caractère de la route : les territoires qui bordent le chemin sont devenus des zones promues au développement industriel et résidentiel, alors qu'ils étaient de tradition agricole, le boulevard Matte a été prolongé en 1993 jusqu'à l'autoroute 30 et, enfin, un lien a été construit depuis le cul-de-sac qu'est devenu le chemin des Prairies jusqu'à l'actuel viaduc du boulevard Rome.

L'examen de la situation actuelle amène la commission à constater la fragilité de cet espace. Les interventions d'aménagement menées par la Ville de Brossard et le ministère des Transports ne sont pas étrangères à cette situation. Ainsi, le choix justifié par la Ville de ne pas construire un viaduc pour enjamber l'autoroute dans l'axe du chemin des Prairies, en provoquant la rupture de la continuité de ce chemin ancestral, a accentué la position inconfortable de cette composante du milieu dans une dynamique de développement qui lui est étrangère. On peut aussi présumer que la construction à long terme d'un échangeur complet dans l'axe du boulevard Rome signifierait une augmentation de la circulation de transit sur le chemin des Prairies. La commission se questionne aussi sur la compatibilité entre la protection du caractère champêtre de l'actuel chemin des Prairies et la vocation à l'étude pour le secteur L, annoncée lors de l'audience : « [...] un développement qui pourrait être très différent d'un développement résidentiel traditionnel et probablement introduire des notions de développement plus à caractère création d'emplois » (M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 65).

Malgré la situation précaire du chemin des Prairies, le représentant de la Ville a indiqué, lors d'une séance, qu'il avait procédé au cours des deux dernières années à des relevés sur des bâtiments dans la portion comprise entre le chemin de fer et l'autoroute 30. Neufs bâtiments ont été repérés. La Ville a ainsi « identifié des pistes possibles de bâtiments qui, même s'ils ne sont pas reconnus comme tels par le ministère [de la Culture et des Communications], pourraient présenter un intérêt » (M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 16). Après s'être assurée du bien-fondé de ces premières observations, avec l'aide du Ministère, elle entrevoit des pistes de solutions :

[...] au niveau du plan d'urbanisme, qui devra être refait l'an prochain, est-ce qu'il y a des mesures particulières qu'on devrait ajouter quant à la protection de ces bâtiments-là, des aires qui sont autour. Et on veut aussi, au niveau du plan stratégique de la Ville, se positionner si on découvrait qu'il y a des bâtiments qui ont une valeur importante [...].

(M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 16)

Répondant à une question de la commission, le représentant de la Ville a précisé que, parmi les options, il pourrait explorer la possibilité de créer :

[...] un territoire tout autour du boulevard Des Prairies et qu'on décrète que ce territoire-là comme tel a un cachet, a une valeur, en plus, évidemment, de reconnaître qu'il y a peut-être des bâtiments particuliers qui ont une valeur architecturale vraiment importante. Oui, il y a tout un environnement à reconnaître.

(*Ibid.*, p. 18)

Cependant, ce dernier a indiqué que la forme de protection n'était toutefois pas encore précisée (*Ibid.*, p. 20).

- ◆ *La commission ne peut qu'encourager la Ville à conserver le caractère du chemin des Prairies même si, au moment de l'audience, la forme de protection n'était pas arrêtée. Dans le cas du croisement du chemin des Prairies et du boulevard Lepage, la commission considère que la Ville devrait s'assurer que la configuration routière de l'intersection tienne compte du caractère patrimonial du secteur.*

Afin de protéger et mettre en valeur le chemin des Prairies, la Ville dispose, entre autres, des pouvoirs prévus à la *Loi sur les biens culturels* (L.R.Q., c. B-4). Cette possibilité a été évoquée par le représentant du ministère de la Culture et des Communications lors de l'audience :

Maintenant, la *Loi sur les biens culturels* confère aux municipalités la possibilité de citer des monuments historiques sur son territoire. Alors, c'est [...] un statut de protection qui est d'ordre municipal, et à ça, une municipalité peut très bien, par voie de résolution municipale, en plus greffer un règlement de protection qui accompagne la citation du monument.
(M. Bernard Hébert, séance du 19 mai 1999, p. 21)

La Ville de Brossard pourrait aussi avoir recours au Plan d'intégration et d'implantation architecturale (PIA) comme outil de gestion et de protection d'une zone à valeur historique. Sans remplacer la réglementation d'urbanisme, cet outil s'y ajoute. Il permet à une municipalité d'exiger, lors d'une demande de permis ou de certificat, non seulement le respect des dispositions contenues dans son règlement d'urbanisme, mais aussi d'atteindre certains objectifs concernant l'implantation et l'intégration architecturale dans un secteur de la municipalité.

- ◆ *La commission est d'avis que la Ville devrait s'engager dans la mise en place de mesures de protection du caractère patrimonial du chemin des Prairies en associant les citoyens à cette démarche, tel que son représentant l'a proposé lors de l'audience.*

Les habitats aquatiques et la présence de la Rainette faux-grillon de l'Ouest

La rivière Saint-Jacques et le fossé Daigneault sont les deux éléments à « caractère aquatique » traités dans l'Étude d'impact (document déposé PR3, p. 33). La rivière Saint-Jacques borde au sud le secteur J tandis que le fossé Daigneault, un tributaire de la rivière Saint-Jacques, traverse les trois secteurs à développer.

Le potentiel faunique de la rivière Saint-Jacques et du fossé Daigneault

Les abords de la rivière Saint-Jacques jusqu'aux limites de l'emprise de la ligne à haute tension d'Hydro-Québec constituent l'une des unités environnementales analysées dans l'Étude d'impact. La détermination du potentiel de la rivière Saint-Jacques a fait l'objet d'un inventaire biologique en 1993. Le résultat amène les experts qui l'ont réalisé à faire le constat suivant :

Malgré les altérations qu'elle a subies au cours des ans et le fait que les berges dans certains secteurs de la rivière soient sous l'effet de processus érosifs, la rivière Saint-Jacques est un habitat du poisson fort intéressant. Près d'une vingtaine d'espèces y ont été recensées.
(Document déposé DB13, p. 1)

En effet, la rivière et son tributaire, le ruisseau Saint-Claude, sont des lieux de reproduction, d'alevinage et d'alimentation pour des espèces telles le Grand Brochet, le Doré jaune, la Perchaude, la Barbotte, l'Achigan à petite bouche, le Crapet de roche, la Marigane noire, ainsi que plusieurs espèces de « ménés » exploitées par les pêcheurs commerciaux. Les rives de la rivière sont fréquentées également par le butor, le héron, le canard. La Chélydre serpentine et la Tortue peinte y ont été observées. Des rainettes faux-grillon ont été entendues près du ruisseau Saint-Claude. La confirmation du potentiel faunique du territoire de la rivière Saint-Jacques et de son affluent, le ruisseau Saint-Claude, a ravivé l'intérêt d'en assurer la protection et la mise en valeur.

La qualité de la faune et de la flore des abords de la rivière a été reconnue par la Ville. Lors de l'audience publique, son représentant affirmait : « Il y a un milieu naturel d'une richesse absolument inouïe dans ce secteur-là et on n'en est absolument pas conscient » (M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 64). Afin de protéger cette richesse, tout en la rendant accessible, la Ville a proposé des mesures qui seront présentées et discutées à la section suivante.

Le potentiel du fossé Daigneault, l'un des éléments « aquatiques » de la zone à l'étude, a aussi fait l'objet d'examen. Dans sa première série de réponses aux questions du ministère de l'Environnement, la Ville considérait comme faible la valeur du fossé en tant qu'habitat faunique :

Le fossé Daigneault n'est pas un ruisseau ou un cours d'eau naturel. C'est un fossé de drainage dont la construction remonte au début du siècle. Les derniers changements du parcours de ce dernier sont effectués suite à l'ordonnance de la Régie des eaux en 1965. [...] Le potentiel de reproduction de petites espèces est faible dans le fossé Daigneault. De plus, le taux de déverse sanitaire accepté de 2,3 m³/sec. en provenance du concentrateur du réseau sanitaire de Saint-Hubert en période de pointe n'améliore pas la qualité de cet habitat déjà caractérisé de qualité inférieure.
(Document déposé PR5, p. 55)

Toutefois, cette appréciation de la qualité du fossé Daigneault ne correspond pas à l'avis du représentant du Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune du ministère de l'Environnement et de la Faune qui, depuis, fait partie de la nouvelle Société de la faune et des parcs du Québec. Lors de l'audience publique, ce dernier a précisé que :

Ce qu'on peut dire également sur le fossé Daigneault, de même que sur plusieurs autres cours d'eau, c'est que, souvent, malgré leur apparence rébarbative, eaux troubles, faible débit et souvent même au-delà de l'apparence dans les faits, faible concentration en oxygène, haute température en été, on remarque que le moindre filet d'eau peut accueillir des poissons comme les ménés qui ont une bonne résistance, les espèces les plus résistantes qui vont s'y reproduire pendant tout l'été.

(M. Jean Dubé, séance du 18 mai 1999, p. 63)

À la demande du ministère, la Ville a poursuivi sa recherche et a fait produire un inventaire qui consistait « à vérifier la composition spécifique et les habitats de la communauté de poissons du ruisseau Daigneault » (document déposé DA5, p. 5). Un échantillonnage a donc été effectué du 4 au 6 mai 1999 par la firme BPR Groupe-conseil. Au total, dix-huit espèces de poissons furent recensées dans le fossé Daigneault, dont certaines avaient un intérêt sportif et commercial. C'est dans le secteur J que le fossé présente la plus grande capacité d'accueil, avec une récolte de seize espèces qui, pour la plupart, étaient des spécimens adultes (document déposé DA5, p. 9-10).

Compte tenu des résultats de l'inventaire, le consultant a identifié plusieurs mesures de mitigation visant la protection de ce milieu lors des travaux d'aménagement, par exemple effectuer les travaux en dehors des périodes de fraie, limiter la remise en suspension de particules, utiliser des matériaux exempts de matières susceptibles de polluer le milieu. Une attention particulière devrait être apportée à la section en aval du ponceau de chemin de fer qui présente le meilleur potentiel de fréquentation par les poissons, vu la présence d'eau à l'année. Le consultant préconise également la protection des arbres qui bordent le fossé, ainsi que l'instauration d'une zone de protection de cinq mètres (document déposé DA5, p. 10).

Lors de l'audience publique, la Ville de Brossard s'est prononcée en faveur de la conservation des arbres et de la mise en place d'une zone tampon :

Mais au sud du fossé, dans le secteur J, entre autres, il y a une présence assez importante d'arbres et on nous recommande, en fait, de faire en sorte de conserver, dans toute la mesure du possible, ces arbres-là. [...] Nous allons nous attarder à cette recommandation-là et tenter, dans la mesure du possible, de garder l'aspect naturel de la partie sud du fossé. [...] Par contre, [pour la zone tampon], nous envisageons une largeur d'un minimum de six mètres. Mais elle pourrait être plus large là où des espaces récréatifs pourront être créés le long de ce corridor.

(M. Michel-A. Boyer, séance du 17 mai 1999, p. 33)

Il est à noter que la méthodologie utilisée par le consultant et les recommandations contenues dans son rapport reçoivent l'assentiment du représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec (document déposé DB36, p. 3).

La mise en place d'une zone de protection

Après des discussions avec le ministère de l'Environnement, la Ville s'est engagée à protéger les zones humides qui bordent la rivière Saint-Jacques (document déposé PR5, p. 59). Une modification au plan d'urbanisme a été déposée lors de l'audience (figure 7). Par cette modification, la Ville a créé une aire d'affectation publique qui englobe la zone à protéger (document déposé DA12). Cette zone, PAJA, est délimitée à l'ouest par la voie ferrée du CN, au sud par la rivière Saint-Jacques, à l'est par le fossé Daigneault et au nord par la limite du terrain d'une usine de recyclage de béton et d'asphalte et une partie de l'emprise d'Hydro-Québec. Pour la Ville, la zone PAJA :

[...] est un espace vert qui permettrait l'accès pour le public sur la partie évidemment qui est blanche et non pas dans la zone de protection, mais permettre aux gens, d'abord, d'avoir un accès visuel avec la rivière Saint-Jacques, il y a des points de vue qui sont vraiment extrêmement intéressants dans le secteur, et en même temps de voir ces zones-là. Donc, on compte aménager un petit observatoire situé dans la partie blanche de la zone PAJA. Et ces changements-là ont été incorporés au schéma d'aménagement. Donc, on peut donner toutes les garanties de pérennité de cette zone.

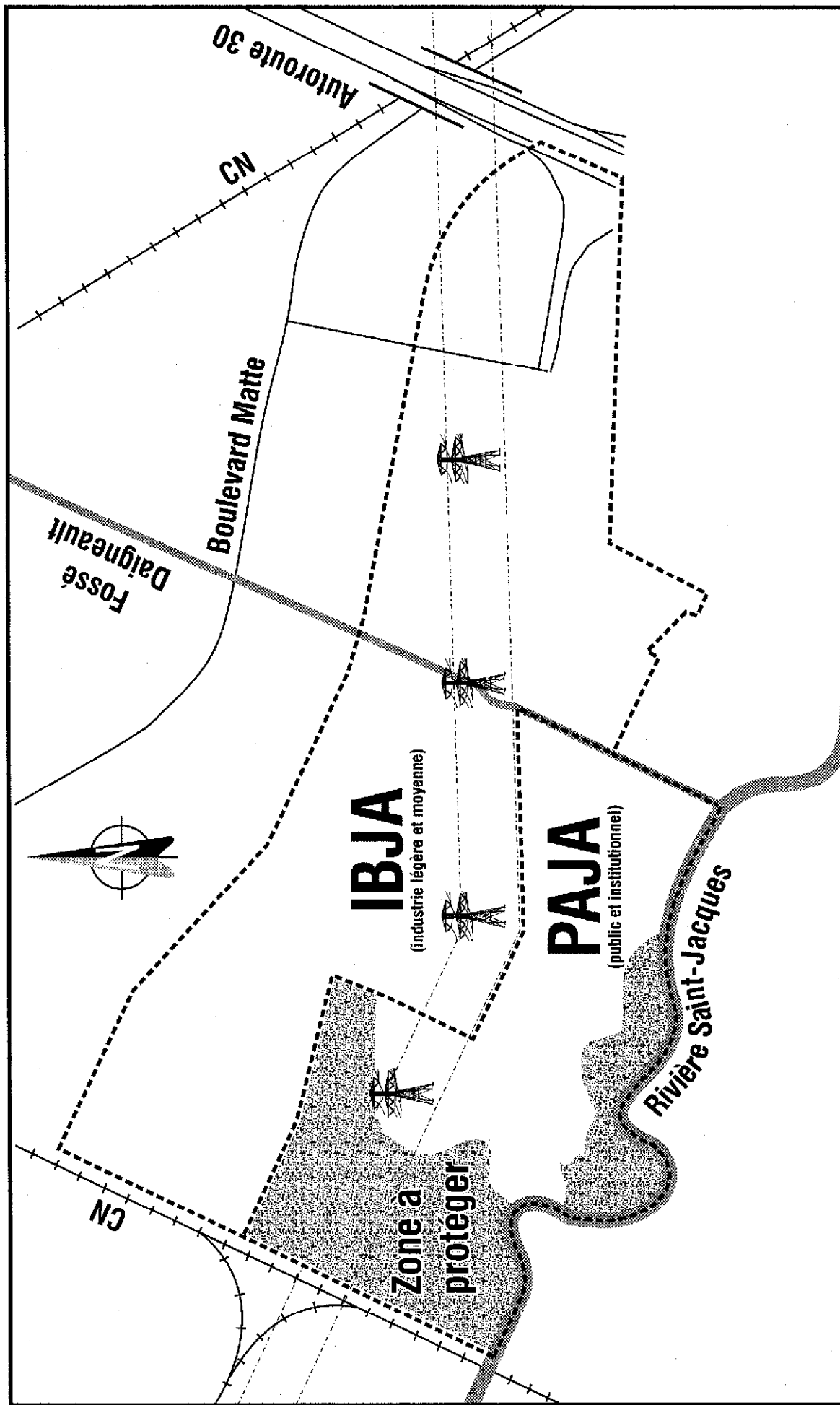
(M. Michel-A. Boyer, séance du 18 mai 1999, p. 61)

La commission constate en effet que le parc de la rivière Saint-Jacques est expressément désigné dans le schéma révisé de la MRC. Le schéma attribue à cet espace une vocation récréative. Cette affectation désigne « des espaces à forts potentiels récréatifs et naturels (faune, flore, plein air, nautisme, etc.) » (document déposé DB24, p. 87). De plus, la rivière Saint-Jacques compte parmi les territoires d'intérêt écologique identifiés dans le schéma révisé :

La rivière Saint-Jacques offre également des conditions uniques pour la faune et la flore. Elle est protégée en tant qu'habitat du poisson tel que reconnu par la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, pour ses aires de reproduction (frayère), d'élevage (alevinage) et d'alimentation de poissons en eau calme. [...] De plus, elle tient lieu d'aire d'alimentation pour de nombreux oiseaux, tels le Grand Héron, le Héron vert, le Bihoreau, le Butor d'Amérique ainsi que pour la sauvagine. On y dénombre également de nombreuses espèces d'amphibiens et de reptiles (tortues). La valeur faunique de celle-ci est indéniable, aussi est-il important de la désigner comme territoire d'intérêt.

(Document déposé DB24, p. 121-122)

Figure 7 L'aire d'affectation PAJA établie par amendement au plan d'urbanisme de la Ville de Brossard



L'audience a mis en évidence que les cours d'eau et leurs abords dans le secteur J constituent des habitats fauniques à protéger. Cependant, le territoire sur lequel s'étendent ces habitats ne peut bénéficier d'une protection en vertu du *Règlement sur les habitats fauniques* [C-61.1, r. 0.1.5] puisque, aux fins de l'application de ce règlement, les propriétés municipales sont considérées comme privées (document déposé DB44).

- ◆ *La commission souligne l'importance des choix de protection de la Ville de Brossard dans ce secteur. À cet égard et prenant à son compte le questionnement d'un participant lors de l'audience, la commission considère que la Ville devrait envisager l'extension de la zone de conservation PAJA, à l'est du fossé Daigneault, afin d'englober les deux rives du fossé. La superficie de cette extension devrait être déterminée conjointement avec le ministère de l'Environnement et la Société de la faune et des parcs du Québec. Toute décision en ce sens de la part de la Ville ne serait que la confirmation de sa volonté de préserver un espace dont elle a reconnu le riche potentiel faunique.*

Par ailleurs, un participant a souligné l'importance de constituer une « grande zone de conservation » regroupant les terres humides le long de la rivière Saint-Jacques, dans les territoires de Brossard et de La Prairie (mémoire de M. John Burcombe, p. 3). Il importe en effet d'assurer la protection des deux rives de la rivière Saint-Jacques. Une vérification auprès de la MRC de Roussillon montre que son schéma révisé attribue aux abords de la rivière Saint-Jacques, dans la municipalité de La Prairie, une affectation récréative. En plus des fonctions liées à la récréation, aux loisirs, à la culture et à l'éducation, « les activités liées à la sauvegarde et à la mise en valeur des potentiels de ces secteurs sont autorisées » (document déposé D8.3.1). La commission constate que ces objectifs rejoignent les interventions d'aménagement et de protection annoncées par la Ville lors de l'audience.

- ◆ *Afin d'assurer une protection cohérente de cet espace de part et d'autre de la rivière, la commission souhaite que les Villes de Brossard et de La Prairie concertent leurs interventions dans cette zone limitrophe de leur territoire respectif.*

La protection de la Rainette faux-grillon de l'Ouest, une espèce susceptible d'être désignée menacée

La zone d'étude se situe dans l'aire de répartition d'une espèce d'amphibiens susceptible d'être désignée menacée selon la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01) : la Rainette faux-grillon de l'Ouest (*Pseudacris triseriata triseriata*). Cette Rainette, considérée rare et en diminution, a été entendue près du ruisseau Saint-Claude lors de l'inventaire du potentiel faunique de la rivière Saint-Jacques réalisé en 1993 (document déposé DB13, p. 2). La Rainette faux-grillon de l'Ouest :

[...] habite les milieux ouverts, souvent herbeux, où des étangs temporaires se forment lors de la fonte des neiges. Les terrains en friche, les fossés naturels ou artificiels, les emprises de lignes de transport d'énergie électrique, les champs, les aulnaies clairsemées, etc. fournissent les conditions nécessaires à la reproduction de l'espèce si des étangs temporaires s'y retrouvent. Elle recherche de préférence les endroits où la végétation offre suffisamment de couvert et humidité.

(Document déposé PR5.1, p. 21)

Une évaluation sommaire des secteurs C, J et L réalisée en novembre 1998 par le Groupe HBA experts-conseils, à la demande de la Ville, indique que la zone de conservation retenue par cette dernière, dans le secteur J, « constitue probablement le meilleur milieu non encore perturbé par les activités anthropiques dans cette région » (document déposé PR5.2, p. 7). Le consultant préconisait de mener un inventaire au printemps de 1999 pour confirmer ou infirmer la présence de la Rainette faux-grillon de l'Ouest.

Un inventaire a donc été dressé par une autre firme, BPR Groupe-conseil, les 26 et 29 avril 1999, au coucher du soleil, pour chacun des secteurs visés par le projet. Puisque cette espèce ne peut être répertoriée que lors de sa période de chants printaniers, c'est par l'écoute des chants de reproduction qu'a été effectué l'inventaire. Le rapport de l'étude indique qu'aucune trace de la Rainette faux-grillon de l'Ouest n'a été relevée. N'ayant pas constaté la présence de l'espèce dans la zone d'étude, le consultant n'a donc suggéré aucune mesure particulière de mitigation (document déposé DA5, p. 4-5). La conclusion de cette dernière étude a toutefois été remise en question par le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec sur la base du nombre insuffisant de soirées d'écoute. Selon son appréciation, « une seule tentative ne suffit pas pour affirmer que l'espèce n'est pas présente ». Selon lui :

Il serait donc approprié que toutes les mesures de mitigation qui auraient été proposées si la Rainette faux-grillon de l'Ouest avait été entendue soient mises en œuvre pour l'ensemble des habitats potentiels de reproduction de cette espèce sur le territoire à l'étude, spécialement pour le secteur J [...].

(Document déposé DB36, p. 2)

De plus, il a précisé, lors de l'audience, que la sécheresse qui a eu cours au printemps de 1999 a défavorisé la reproduction de cette espèce. En effet, celle-ci a besoin de mares d'eau temporaires lors de sa période de reproduction qui, de plus, est de courte durée (M. Jean Dubé, séance du 18 mai 1999, p. 57).

- ◆ *Compte tenu que la Rainette faux-grillon de l'Ouest a été entendue dans quelques villes voisines et qu'elle pourrait être probablement présente dans l'un des secteurs du territoire à l'étude, selon le représentant de la Société de la faune et des parcs du Québec, la commission est d'avis que la Ville de Brossard devrait mettre en application les recommandations émises par l'un de ses consultants dans le cadre de l'évaluation du potentiel du secteur « PAJA – Zone de conservation ».*

Les mesures préconisées ont trait à l'interdiction de tout remblai et de toute circulation de machinerie lourde dans les limites de la zone de conservation, à la revégétalisation du talus qui borde les terrains d'une usine par des essences favorables au maintien de la rainette, à la conservation des essences arbustives et arborescentes localisées en bordure du fossé Daigneault. De plus, la zone de conservation pourrait être considérée comme secteur potentiel pouvant recevoir les larves de populations avoisinantes dans le cas où des relocalisations seraient nécessaires (document déposé PR5.2, p. 7-8).

La présence d'une espèce de plante vasculaire menacée : le Podophylle pelté

Dans le cours du processus d'évaluation des impacts de son projet, la Ville a reconnu que la zone à l'étude recelait l'une des espèces floristiques désignées menacées au Québec, soit une espèce dont la disparition est appréhendée. En effet, dans une réponse à une question du ministère de l'Environnement en décembre 1997, la Ville précisait que la MRC de Champlain, en collaboration avec la Direction du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement et de la Faune, avait identifié une plante menacée ou susceptible d'être ainsi désignée sur le territoire à l'étude. Il s'agit du Podophylle pelté (*Podophyllum peltatum* L.), communément appelé Pomme de mai (document déposé PR5, p. 62).

Le Podophylle pelté est une plante forestière printanière très répandue dans l'est des États-Unis mais rare au Québec, où il atteint la limite nord de sa répartition. Cette plante herbacée se propage principalement par la ramification de son rhizome. Les Amérindiens et les colons cultivaient la plante et préparaient des confitures avec les fruits mûrs. Enfin, elle est reconnue pour ses propriétés curatives exceptionnelles. Actuellement, les principes actifs contenus dans la résine extraite de son rhizome sont utilisés dans la fabrication de produits médicamenteux recommandés dans les cas de cancers de la peau. Cependant, la plante est toxique, la manipulation sans protection du rhizome pouvant entraîner des dermatoses et des éclaboussures aux yeux risquant de causer une cécité temporaire.

L'inventaire réalisé à la demande de la Ville au printemps de 1999 a confirmé la présence d'une colonie de Podophylle pelté sur une surface de 20 mètres carrés, dans l'un des secteurs visés par le projet (document déposé DA5). En conclusion de son rapport, le consultant a proposé les mesures de mitigation suivantes :

Dans la mesure où cette colonie serait touchée par le projet, elle pourrait être délogée à l'aide d'une rétrocaveuse en prenant soin de ne pas endommager les rhizomes. Les plants ainsi récupérés pourraient ensuite être chargés dans une camionnette et relocalisés en région dans un habitat plus propice et plus statique comme par exemple un parc municipal ou une réserve écologique. (Document déposé DA5, p. 14)

Lors de l'audience publique, le représentant de la Ville a indiqué que celle-ci entendait suivre les recommandations de son consultant, en précisant qu'« il y a des démarches qui sont entreprises actuellement pour tenter de trouver un site récepteur pour cette plante-là, et aussitôt que ça va être fait, ça va être déménagé » (M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 92). Il est à noter que les intentions de protection avancées par la Ville rejoignent celles émises par la MRC dans son schéma révisé alors que cette dernière compte entreprendre, en collaboration avec le ministère de l'Environnement et ses villes membres, les démarches nécessaires à la protection des sites supportant ces espèces (document déposé DB24, p. 122).

- ◆ *La commission rappelle que, comme espèce menacée, le Podophylle pelté bénéficie d'une protection légale en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables. Cette loi fait obligation à la Ville de prendre les mesures qui s'imposent pour protéger l'espèce avant toute intervention de construction ou de développement dans le secteur visé.*

En ce qui concerne les mesures envisagées par la Ville, le représentant du ministère de l'Environnement a admis lors de l'audience que « la mesure préconisée par le promoteur semblait acceptable » puisque la colonie identifiée dans la zone à l'étude provenait d'un ancien jardin et pouvait être relocalisée dans un habitat naturel (M. Louis Messely, séance du 19 mai 1999, p. 93). Cet avis a été confirmé par la Direction de la conservation et du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement, en précisant toutefois que le type de zone d'accueil pour la colonie pourrait être un parc municipal ou un jardin botanique (document déposé DB59).

L'exploitation du territoire à des fins agricoles

Historiquement, les secteurs C, J et L ont été exploités à des fins agricoles. L'Étude d'impact mentionne le maintien d'exploitations agricoles dans ces secteurs. Les surfaces encore cultivées représentent 19 % de l'ensemble de ces zones, soit 143 hectares (document déposé PR3, p. 42). Les activités agricoles exercées consistent surtout en culture fourragère (document déposé PR5, p. 104) ou maraîchère (M. Joseph Bisailon, séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 39). Lors de l'audience, des questions ont été posées par les participants sur le potentiel agricole actuel de ces terres et sur les conditions faites aux agriculteurs exploitants qui doivent assumer les lourdes charges d'un terrain situé dans le périmètre d'urbanisation de la municipalité.

L'ensemble du territoire à l'étude se situe effectivement en dehors de la zone agricole protégée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Alors que les secteurs C et J étaient déjà exclus de la zone agricole, ce n'est qu'en 1990 que le secteur L, dans le cadre de la révision de la zone agricole de la MRC de Champlain, s'est retrouvé en zone blanche dans le périmètre d'urbanisation de Brossard. À l'époque, en 1987, la MRC avait invoqué les arguments suivants pour justifier sa demande lors des

représentations auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) :

Il s'agit d'un secteur localisé au sud du territoire urbanisé de la Ville de Brossard. Ce secteur serait délaissé de l'agriculture. On y retrouverait qu'une activité agricole très marginale. On projette affecter ce secteur aux fonctions résidentielles, commerciales et industrielles.

Le réseau d'aqueduc et d'égout serait déjà en place à proximité sur les boulevards Rome et Lapinière.

Le secteur visé serait également en partie enclavé par une voie ferrée, une autoroute et des corridors de transports d'énergie.
(Document déposé D8.1.1)

Il est à noter que, lors des travaux de la CPTAQ, la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield s'était opposée à la demande de modifications présentée par la MRC : horizon de planification trop éloigné, superficies vacantes disponibles en zone non agricole et suffisantes pour les cinq prochaines années, bon potentiel agricole du territoire visé et impact sur le domaine agricole existant (document déposé D8.1.1). Cependant, lors de l'assemblée publique de consultation, la Fédération signifiait son accord au plan révisé (document déposé DA2).

Le décret du 20 juin 1990 a défini une nouvelle limite à la zone agricole permanente. Selon le représentant de Brossard, l'objectif poursuivi en était un de planification « où les règles du jeu sont connues et sont stables pendant des périodes relativement longues » (M. Michel-A. Boyer, séance du 19 mai 1999, p. 88).

En dépit du fait que les secteurs C, J et L soient en zone blanche, des activités agricoles y ont été maintenues. Cependant, la dynamique de planification qui régit maintenant ces secteurs et les interventions d'aménagement qui y ont cours créent des contraintes majeures pour la poursuite de ces activités. Des investissements importants seraient nécessaires pour reconstituer des infrastructures de drainage adéquates vu la présence des autoroutes et l'absence d'entretien des terres enclavées (M. Martin Van Lierop, séance du 19 mai 1999, p. 71). L'absence d'entretien des terres sur plusieurs années favorise l'implantation des mauvaises herbes ; la remise en état peut exiger de « trois à quatre ans de contrôle de ces mauvaises herbes avant de pouvoir laisser la place à la culture » (*Ibid.*, p. 66). De plus, la proximité du milieu urbain limite le type d'activités agricoles possibles ; par exemple, on ne peut pas envisager la production animale. Pour ce qui est des grandes cultures, « elles ne génèrent pas tellement de revenus intéressants sur des petites superficies » (*Ibid.*, p. 67).

La modification de la valeur foncière de ces territoires est une autre conséquence du passage d'un zonage agricole à un zonage résidentiel ou industriel, tant du point de vue du marché que de la valeur municipale. Les secteurs C, J et L ont été, du reste, l'objet de

spéculation depuis de nombreuses années. Le représentant de la Ville a précisé les différentes valeurs inscrites au rôle d'évaluation, selon les secteurs. La valeur générale des terrains est de l'ordre de 0,80 \$ le pied carré dans le secteur C, de 0,40 \$ le pied carré dans le secteur L, alors qu'en zone agricole, elle est de l'ordre de 0,10 \$ le pied carré (M. Michel-A. Boyer, séance du 20 mai 1999, p. 7). Cette situation a un effet direct sur le compte de taxes municipales. Lors de l'audience, un agriculteur exploitant dans le secteur L est venu témoigner à ce propos : avant 1992, son compte de taxes annuelles était « une affaire de 300 \$, 400 \$ », alors qu'il est actuellement de l'ordre de 25 000 \$ (M. Joseph Bisaillon, séance du 17 juin 1999, en soirée, p. 41-42). Selon le représentant du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), « avec des taux de taxation comme ceux-là, ça remet passablement en question la survie de l'entreprise [agricole] » (M. Yvon Pesant, séance du 19 mai 1999, p. 68). À ce contexte il faut ajouter le fait qu'une exploitation agricole située en zone blanche ne peut bénéficier des subventions du MAPAQ ni du remboursement des taxes foncières comme c'est le cas, à certaines conditions, en zone verte (M. Yvon Pesant, séance du 19 mai 1999, p. 104-105).

Selon l'inventaire des terres du Canada, les sols du territoire à l'étude sont de classes 2 et 3. Une bonne exploitation de ces sols peut assurer une productivité variant de modérée à élevée pour un choix passablement grand de cultures pour des sols de classe 2 et une productivité de passable à modérée E pour un assez grand choix de cultures pour ceux de classe 3 (document déposé DA20). Selon le représentant du MAPAQ, malgré les éléments de contraintes qui caractérisent ces sols, entre autres un excès d'humidité, « le sol de surface est quand même un bon sol pour la production agricole » (M. Yvon Pesant, séance du 19 mai 1999, p. 67). Cette appréciation rejoint celle de la CPTAQ émise lors de la révision de la zone agricole permanente de la MRC de Champlain (document déposé D8.1.1). Le dossier d'élargissement et de construction de boulevards à Brossard remet en lumière le fait que le processus d'urbanisation s'accompagne presque inévitablement d'une déstructuration du milieu agricole. Cette situation n'est pas propre à Brossard : elle caractérise l'ensemble du territoire agricole en périphérie des agglomérations urbaines.

- ◆ *Tout en admettant que le maintien d'activités agricoles sur ce territoire fait face à de sérieuses difficultés, la commission constate que le processus d'urbanisation permet, en dépit de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, la perte de la ressource collective que représente l'exploitation d'un territoire dont les sols présentent un bon potentiel d'activités agricoles.*

L'audience publique a permis d'aborder la problématique du maintien des activités agricoles dans des secteurs voués à l'urbanisation. Les représentants du ministère des Affaires municipales et de la Métropole et du MAPAQ ont indiqué qu'il était possible de mettre en place des mesures favorisant le maintien de ces activités en zone blanche. Ainsi, en ce qui concerne les valeurs des propriétés en attente de développement, le représentant du ministère des Affaires municipales et de la Métropole a souligné que les

municipalités peuvent attribuer à ces territoires un zonage « agricole municipal ». Un tel zonage permet de réduire la valeur des propriétés et, en même temps, d'atténuer les conséquences d'un zonage résidentiel. L'évaluation des terrains ne se fait pas sur son potentiel de développement résidentiel, mais sur son potentiel agricole (M. Yvan Rompré, séance du 19 mai 1999, p. 61). L'application d'un zonage agricole municipal est assortie de normes incitant les propriétaires, en particulier les grands propriétaires, à maintenir leurs terres dans un état de productivité minimale. À cet égard, le représentant de ce ministère a déposé des extraits du règlement d'urbanisme de la Ville d'Aylmer, dans lequel ce type d'usage est prévu à l'intérieur du périmètre d'urbanisation (document déposé DB61).

Selon le représentant du MAPAQ, il importe de maintenir la reconnaissance d'un statut « agriculture » et d'adopter un rôle d'évaluation en conséquence afin de permettre la poursuite d'activités agricoles en milieu périurbain. Certains types d'entreprises agricoles qui génèrent des revenus assez intéressants peuvent être préconisés, par exemple les entreprises serrioles ou d'horticulture maraîchère (M. Yvon Pesant, séance du 19 mai 1999, p. 68-69).

Même si, en zone blanche, aucune subvention n'est disponible pour les producteurs, le représentant du MAPAQ a précisé qu'ils peuvent avoir accès à une aide technique de la part du Ministère, à condition qu'ils soient reconnus à titre d'agriculteur. Cette reconnaissance est dépendante du revenu généré par l'entreprise. Le seuil de revenu est fixé à 10 000 \$ (*Ibid.*, p. 104). Selon le représentant du MAPAQ, cette mesure pourrait s'appliquer dans le cas d'un producteur encore actif dans l'un des secteurs à développer, à Brossard.

Ce producteur fait partie d'un groupe que le représentant de la Ville désigne par le terme de « pionniers ». Lors de l'audience, la Ville a indiqué qu'elle envisageait de mettre en place une mesure particulière dans l'attente du développement du secteur :

La voie de solution qu'on a imaginée pour ces gens-là, c'est de trouver un système [...] sous la forme, disons, d'un prêt, qui ferait en sorte que ces gens-là pourraient... si je donnais un exemple pratique, ce serait comme prendre une hypothèque, si on veut, sur leur terrain ou trouver un prêteur qui leur prête de l'argent pour payer des taxes pendant un certain temps, jusqu'à un certain pourcentage de la valeur des terrains, de sorte que, pendant un certain nombre d'années, ces gens-là auraient un répit, en ce sens qu'ils pourraient faire financer leurs taxes. De sorte que le jour où ils trouveront preneur, bien, à ce moment-là, au niveau de la vente, les taxes qui ont été ainsi financées pendant ce temps-là pourraient être remboursées et ces gens-là pourraient profiter de la vente. [...] on ne veut l'adresser qu'aux pionniers. Il ne s'agit pas pour nous de subventionner la spéculation d'aucune façon.
(M. Michel-A. Boyer, séance du 20 mai 1999, p. 7)

- ◆ *La commission considère que, si la mesure d'allégement fiscal mise de l'avant par la Ville constitue une atténuation de la situation difficile vécue par les pionniers, elle ne contribue pas nécessairement au maintien d'activités agricoles dans ce territoire. Pour la commission, la Ville devrait envisager de recourir à des*

mécanismes comme ceux décrits lors de l'audience publique et utilisés par d'autres municipalités, surtout si le développement du secteur L devait être différé de plusieurs années.

La pollution atmosphérique liée à la circulation sur les autoroutes

La ville de Brossard est traversée par plusieurs voies de circulation de gros gabarit et à fort débit. La plus grande partie des véhicules qui empruntent ce réseau traversent la ville pour accéder au pont Champlain. Ce dernier, qui relie l'autoroute 10 et l'île de Montréal, avait en 1996-1997 un débit estimé à environ 110 000 véhicules par jour (document déposé DB5). Selon l'enquête origine-destination de 1993, les déplacements en automobile entre 1987 et 1993 ont crû de 14 % dans la grande région de Montréal, alors que les déplacements en transport en commun subissaient une diminution de 8 % (document déposé PR3, p. 14). Les conséquences de l'augmentation de la circulation de véhicules automobiles sur la qualité de l'air dans la ville, à la suite de la construction des boulevards dans les secteurs C, J et L, ont été soulevées par des participants lors de l'audience.

Les questions posées ont amené le représentant du ministère de l'Environnement et celui du ministère de la Santé et des Services sociaux à donner de l'information sur les types de polluants liés à la circulation des véhicules automobiles et leurs effets généraux sur la santé humaine. La pollution de l'air par les autos provient de la combustion imparfaite de l'essence et de l'évaporation de composés organiques volatils (COV) contenus dans le réservoir d'essence et le système d'alimentation. Cette combustion entraîne la formation et le rejet dans l'air de dioxyde de carbone (CO₂), d'hydrocarbures (des fractions d'essence ou d'huile à moteur), de monoxyde de carbone (CO). Des oxydes d'azote (NO_x) sont aussi formés durant le processus de combustion par oxydation dans l'atmosphère du NO qui prédomine à l'émission (document déposé DB40, p. 2).

La formation des oxydes d'azote constitue la première étape du smog photochimique qui se produit surtout en été, au Canada. Le smog photochimique se caractérise par de fortes concentrations d'ozone. « L'augmentation des concentrations d'ozone est le produit de réactions chimiques entre des contaminants précurseurs émis en grande quantité dans les agglomérations urbaines d'importance, notamment le monoxyde d'azote (NO), le dioxyde d'azote (NO₂) et les composés organiques volatils (COV) » (document déposé DB16, p. 23). Alors que les concentrations de la plupart des polluants diminuent rapidement lorsque l'on s'éloigne des centres urbains, « les concentrations d'ozone restent souvent élevées à des sites éloignés de plus de 50 km des grandes villes. L'utilisation des concentrations d'ozone comme indice du smog implique que le niveau calculé de smog peut être élevé hors des grandes villes » (document déposé DB41, p. 5-6). Au Québec, les régions les plus touchées par le smog photochimique s'étendent le long des vallées de l'Outaouais et du Saint-Laurent (*ibid.*, p. 10).

L'ozone agit aussi comme un gaz à effet de serre dans la troposphère (couche de l'atmosphère la plus près du sol) et peut avoir une incidence sur les changements climatiques et le réchauffement global (*ibid.*, p. 22).

Les polluants produits par l'utilisation des véhicules automobiles ont un effet sur la santé humaine. Par exemple, l'ozone cause des symptômes d'irritation de la gorge, de souffle coupé, de douleur à la poitrine et d'enchifrènement. Si le smog est intense, l'ozone agit en combinaison avec d'autres contaminants pour aggraver des maladies respiratoires. Quant aux oxydes d'azote, lorsqu'ils sont absorbés dans les voies respiratoires, ils altèrent les constituants des membranes cellulaires et détruisent une partie des cellules responsables des échanges gazeux dans les poumons (*ibid.*, p. 29 et suivantes).

Des informations concernant le niveau de pollution observée dans la ville de Brossard ont été apportées en audience. Dans le cadre de la gestion de son *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* [Q-2, r. 20], le ministère de l'Environnement recueille des données sur la qualité de l'air à partir de plusieurs stations de prélèvement. L'une de ces stations se trouve dans le secteur O de la ville de Brossard. La représentante du Ministère a précisé lors de l'audience que les données sur la qualité de l'air à Brossard, issues de cette station, ne montrent aucun dépassement horaire des normes en 1997 et 1998 dans le cas du monoxyde d'azote (NO) et du dioxyde d'azote (NO₂). Par contre, dans le cas de l'ozone (O₃), des dépassements horaires de la norme ont été observés ; en 1997, la norme horaire de 80 parties par milliard en volume (ppb) a été dépassée neuf fois, alors qu'elle l'était quinze fois en 1998 (M^{me} Linda Tapin, séance du 18 mai 1999, p. 81). Quant à pouvoir évaluer l'apport du développement d'un secteur d'une municipalité ou l'implantation d'un nouveau boulevard, les experts au Service de la qualité atmosphérique du ministère de l'Environnement considèrent qu'il serait difficilement quantifiable et mesurable (M^{me} Linda Tapin, séance du 18 mai 1999, p. 83). Ces difficultés proviennent, entre autres, du temps de formation de l'ozone au sol et des conditions atmosphériques qui prévalent dans le secteur. C'est ainsi que :

[...] les épisodes qu'on a à Brossard proviennent de contaminants qui sont d'origine de Montréal. [...] ceux qui pourraient être produits par [...] l'implantation d'un nouveau secteur et un apport plus important du parc automobile, l'ozone qui pourrait être créé par cet apport [...] serait probablement ressenti à une dizaine de kilomètres plus loin que Brossard.
(*ibid.*, p. 82)

Même si le niveau de pollution se situe, dans l'ensemble, en deçà des normes actuelles, la question de la réduction de la pollution issue du fonctionnement des véhicules automobiles demeure. Selon la représentante du ministère de l'Environnement, deux grandes interventions sont à envisager. D'abord, l'amélioration des performances des véhicules et l'utilisation d'essence moins polluante. Toutefois, la réglementation et les normes québécoises sur les émissions atmosphériques ne concernent que les sources fixes d'émissions, en particulier celles des industries. Les émissions provenant des véhicules automobiles étant de

compétence fédérale (*ibid.*, p. 80), la deuxième grande intervention réside dans l'aménagement et la planification du territoire :

[...] au niveau de l'aménagement du territoire, de favoriser le transport en commun, aller dans des mesures où on favoriserait plutôt ces tendances vers des banlieues plus autonomes, où l'implantation du travail, du commerce et de la résidence viendrait à limiter les déplacements des gens en véhicule ou plutôt favoriser, disons, la circulation à pied dans un quartier, le vélo pour aller au travail, donc des développements qui seraient multifonctionnels, où il y aurait une mixité des fonctions qui favoriserait finalement une réduction des apports des contaminants par les véhicules automobiles.
(*ibid.*, p. 83)

La commission rappelle que, selon le Plan d'action québécois de mise en œuvre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, « Le transfert d'une partie des automobilistes vers le transport en commun représente un enjeu important dans le cadre d'un effort global pour diminuer la pollution de l'air et assurer une fluidité de la circulation » (document déposé DB15, p. 15). Cette convention internationale prône les principes du développement durable. La réalisation des plans de transport régionaux et la mise en application des programmes d'intervention relèvent de cette préoccupation.

- ◆ *Dans le cas du projet soumis à son examen, la commission considère que la stratégie de développement du transport collectif mise de l'avant par la Ville de Brossard dans son projet d'élargissement et de construction de boulevards est d'autant plus opportune qu'elle contribuerait à atténuer la pollution atmosphérique.*

Conclusion

Après avoir examiné publiquement le projet d'élargissement et de construction de boulevards à Brossard, la commission en arrive à la conclusion qu'il apparaît justifié mais que certaines réserves s'imposent, notamment en ce qui a trait au nombre de voies de chaque boulevard.

Avant tout, il convient de signaler que l'approche de planification retenue par la Ville l'a amenée à concevoir globalement son projet. Elle a aussi choisi de présenter les boulevards prévus jusqu'à leurs dimensions finales et ce, pour l'ensemble des secteurs à développer dans le périmètre d'urbanisation. Cette façon de procéder assujettissait le projet à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement qui inclut les audiences publiques. La commission salue la démarche de la Ville, qui reflète une volonté d'agir avec transparence.

La commission a porté une attention particulière aux considérations liées au gabarit des boulevards. La Ville propose que les boulevards Lepage et Rome aient six voies avec des voies supplémentaires occasionnelles ; elle entend élargir l'actuel boulevard Matte selon le même modèle. Quant aux boulevards Chevrier, L-01 et Lapinière dans le secteur C, ils auraient quatre voies de circulation avec certaines sections à six voies. Bien que la Ville entend construire progressivement ces boulevards, elle en justifie les gabarits par des prévisions de volumes de circulation automobile ainsi que par l'implantation de voies réservées au transport collectif. Pour la commission, le choix du gabarit des boulevards relève aussi, sinon davantage, d'une préoccupation de continuité avec l'emprise des artères existantes en milieu urbanisé.

La commission estime que le transport collectif ne peut justifier à lui seul une voie supplémentaire réservée exclusivement à cet usage. Il lui paraît préférable de réserver une voie pour le transport collectif pendant les heures de plus grande affluence. Il importe aussi que la Ville donne priorité au transport collectif et qu'elle veille à concrétiser ses intentions qu'elle voit elle-même comme une condition de succès des futurs développements immobiliers. En effet, compte tenu des conditions actuelles de la circulation routière de la Rive-Sud de Montréal et sachant que la plupart des travailleurs de Brossard traversent à Montréal, l'utilisation du transport collectif dans les nouveaux secteurs à développer est devenue prioritaire. Il est utile de rappeler que le transport collectif, par sa participation à la réduction de la pollution atmosphérique, contribue au développement durable. À cet effet, son implantation est inscrite dans le Plan d'action québécois de mise en œuvre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques.

La commission estime que les gabarits des boulevards devraient être revus puisqu'ils ne sont supportés ni par les données de circulation, ni par les densités d'occupation utilisées pour les prévoir. Ils doivent être ajustés pour tenir compte d'une importante réduction des prévisions de développement consécutive à une diminution du taux de croissance. Il convient également qu'ils soient construits progressivement et que les gabarits retenus ne constituent pas une incitation au transport individuel, freinant ainsi l'essor du transport collectif.

La Ville compte également sur l'intégration de son projet au réseau routier régional. Les solutions envisagées pour désengorger ce réseau relèvent par contre d'organismes tels l'Agence métropolitaine de transport, le ministère des Transports et la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal. Il semble y avoir accord autour du transport collectif comme solution à la problématique régionale du transport. La commission retient cependant que la Ville n'a guère de prise sur ces solutions, que ce soit l'addition d'une voie réservée aux autobus à même l'autoroute 10, l'accès à cette dernière par un tunnel rejoignant le stationnement d'incitation Chevrier ou la mise en place d'un éventuel train léger qui utiliserait cette voie réservée et l'estacade voisine du pont Champlain pour se rendre au centre-ville de Montréal. L'absence de décisions quant à ces solutions régionales jette de l'ombre sur le volet transport collectif du projet de la Ville.

La commission estime que les boulevards devraient également être construits selon les phases du développement immobilier. Dans cette perspective, elle comprend que la mise en place rapide des boulevards Chevrier, Lepage et Lapinière dans le secteur C réponde au développement immobilier imminent de ce secteur. Toutefois, la Ville propose pour le secteur L la construction de tronçons des boulevards Rome et L-01 alors qu'elle y a suspendu le développement pour les cinq prochaines années. La commission estime qu'elle devrait ajuster ses travaux en conséquence et ne construire ces boulevards que lorsqu'elle sera assurée de réaliser le développement de ce secteur.

L'attention de la commission a été attirée par le gabarit du boulevard Rome dans le secteur L avec ses six voies prévues et l'actuel viaduc au-dessus de l'autoroute 30 dans l'axe de ce boulevard. Elle y voit une éventuelle menace pour la zone agricole permanente. Cette autoroute délimite le périmètre d'urbanisation de la ville. Or, la Ville entend élargir un jour ce viaduc et l'intégrer à un échangeur autoroutier, ce qui créerait une ouverture sur le territoire agricole situé à l'est de l'autoroute. Compte tenu de l'intérêt de la Ville à protéger le territoire agricole, il y aurait lieu de s'assurer de contenir le développement résidentiel et industriel à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Pour ce faire, les fonctions du viaduc et du futur échangeur devraient être revues. Le gabarit du boulevard Rome à proximité devrait l'être également afin qu'il soit davantage conforme à son rôle de collectrice, ce qui implique un nombre décroissant de voies à mesure qu'il approche de l'autoroute 30.

Par ailleurs, la commission a analysé les impacts sur la qualité de vie des résidants occasionnés par la circulation sur les boulevards projetés. Il s'agit principalement de ceux ayant trait au bruit et aux écrans antibruit. En général, le développement du secteur L ne modifierait pas de façon significative l'environnement sonore des résidants du chemin des Prairies et de ceux du boulevard Rome, sauf temporairement lors des travaux de construction des boulevards. Il en va autrement des résidants du boulevard Lapinière dans le secteur B, puisqu'il sert actuellement de lien entre le milieu bâti et le secteur C, là où un stationnement d'incitation est déjà en place. La présence de ce stationnement modifie la situation avant même que le développement immobilier du secteur C ne soit commencé. La commission a examiné de façon particulière la solution proposée par la Ville, qui consiste à implanter un nouveau boulevard Lapinière dans l'emprise de l'autoroute 10 bordant l'arrière des propriétés. Les résidants craignent la dégradation du climat sonore et une possible dévaluation de leurs résidences par suite du passage d'un boulevard à quatre voies dans l'emprise de l'autoroute et ce, malgré les écrans antibruit proposés comme mesure d'atténuation.

La commission donne ainsi raison à la Ville de vouloir atténuer les impacts sonores du nouveau boulevard, les citoyens subissant déjà un niveau de bruit qui dépasse la valeur repère généralement utilisée comme seuil d'acceptabilité. Les résultats des travaux de l'expert en acoustique de la Ville montrent qu'avec des écrans antibruit entre l'autoroute et le nouveau boulevard, ainsi qu'entre ce dernier et les propriétés, le climat sonore s'améliorerait par rapport à la situation actuelle.

Selon la commission, le gabarit du boulevard Lapinière doit être révisé. Les flux de circulation actuels et prévisibles pourraient s'accommoder d'un boulevard à deux voies avec le même dispositif d'écrans antibruit. La réduction du nombre de voies serait conséquente avec la diminution significative du nombre de résidants prévu dans le secteur C. Il y aurait, selon les dernières prévisions, de 5 800 à 7 250 résidants dans ce secteur au lieu des 12 000 prévus antérieurement.

La construction du nouveau boulevard Lapinière aussi près que possible de l'autoroute 10 permettrait de dégager l'espace nécessaire à l'érection d'une protection acoustique la plus efficace possible, incluant un aménagement paysager élaboré, ce que ne permettrait pas l'actuelle proposition de la Ville, faute d'espace. Cette solution présente également l'avantage d'augmenter la distance entre la source de bruit et les résidences, un facteur d'importance en ce qui a trait au climat sonore. Enfin, pour toutes ces raisons, cette proposition paraît avantageuse sous l'angle de l'amélioration de la qualité de vie des résidants.

La commission précise qu'il appartient à la Ville de poursuivre dans ce sens sa recherche d'une solution à la problématique du bruit dans le secteur B. Une nouvelle proposition efficiente doit être élaborée et présentée au ministère de l'Environnement avant qu'une éventuelle autorisation soit donnée au projet.

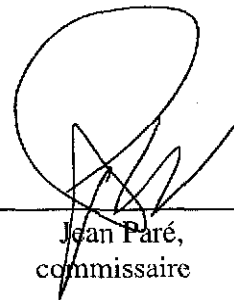
La présence de terres agricoles de bonne qualité dans le périmètre d'urbanisation de la ville pose le problème de leur utilisation hors de la zone agricole protégée par la loi. Certains propriétaires sont dans cette situation depuis dix ou vingt ans, selon le cas. Ils se retrouvent en attente d'un développement qui tarde à se concrétiser alors que leurs taxes municipales sont relativement élevées et qu'ils n'ont pas droit aux subventions réservées aux producteurs de la zone agricole permanente. L'examen du projet met en lumière que le processus d'urbanisation s'accompagne presque inévitablement d'une déstructuration du milieu agricole et de la perte de la ressource collective que représente un territoire à bon potentiel agricole. Tout en admettant que le maintien d'activités agricoles fait face à de sérieuses difficultés, la commission souligne l'existence de mécanismes propres à favoriser le maintien de telles activités dans des secteurs voués à l'urbanisation jusqu'au moment de leur développement.

Enfin, la commission retient un ensemble de mesures proposées lors de l'audience publique, qui touchent un ensemble d'impacts. Elles visent la protection des vestiges archéologiques et du caractère patrimonial du chemin des Prairies. Il y a lieu aussi de prendre des mesures de conservation adéquates afin d'assurer la survie d'une plante désignée menacée, le Podophylle pelté, et d'une espèce animale susceptible de l'être, la Rainette faux-grillon de l'Ouest. Par ailleurs, la commission croit que la protection accordée par la Ville à la rive de la rivière Saint-Jacques devrait être extensionnée pour englober la partie aval du fossé Daigneault, lequel s'avère être un riche habitat faunique.

Fait à Québec,



Alain Cloutier, commissaire
Président de la commission



Jean Paré,
commissaire

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

M^{mes} Myriam Bergeron, analyste-stagiaire
Solanges Hudon, analyste

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

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

Les requérants de l'audience publique

Les requérants

Ville de Saint-Hubert
M. Gilbert Beaulieu, citoyen
M. Michel Aubin, citoyen
Mouvement Au Courant

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 de ses constatations et de son analyse.

Période du mandat

Du 17 mai au 17 septembre 1999

La commission et son équipe

La commission

Alain Cloutier, président
Jean Paré, commissaire

Son équipe

Myriam Bergeron, analyste-stagiaire
Thérèse Daigle, agente d'information
Johanne Desjardins, agente de secrétariat
Solanges Hudon, analyste
Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat
Martine Tousignant, coordonnatrice du secrétariat

avec la collaboration de Frédéric Beaulieu, analyste

L'audience publique

1^e partie

17, 18, 19 et 20 mai 1999
Centre socioculturel de Brossard
Brossard

2^e partie

16 et 17 juin 1999
Centre communautaire La Résurrection
Brossard

Les participants

Le promoteur et ses représentants

Ville de Brossard	M. Michel-A. Boyer, porte-parole M. Pierre Lachapelle M. Jean-Gabriel Migneron M. Gilles Frigon M. Mario Potvin M. Martin Van Lierop
-------------------	---

Les personnes-ressources

	Représentant	Mémoire
Agence métropolitaine de transport	James Byrns	DM20
Ministère de la Culture et des Communications	Bernard Hébert	
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Yvon Pesant	
Ministère de la Santé et des Services sociaux Direction de la santé publique	Claude Tremblay	
Ministère de la Sécurité publique	Robert Lapalme	
Ministère de l'Environnement	Linda Tapin Louis Messely Nicole Trépanier	
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole	Yvan Rompré	
Ministère des Transports	Daniel Filion Serge Montagne	
MRC de Champlain	Céline St-Cyr Shirley Vanasse	
Société de la faune et des parcs du Québec	Jean Dubé	
Société de transport de la Rive-Sud de Montréal	Richard Blouin Pierre Del Fante	DM7, DM7.1

Les associations, entreprises et organismes

	Représentant	Mémoire
Aster Corporation		DM12
Pierre Brossard (1981) Itée		DM13
Cermar inc.		DM10
Construction GFL inc.		DM8
Groupe Park Avenue	Gaétan Courchesne	DM31
Hervé Pomerleau inc.		DM24
Ikea		DM14
Ivanhoe		DM2
Les consultants Trafix inc.	Ottavio Galella	DM28
Les immeubles Wilfrid Poulin Itée		DM4
Mouvement Au Courant	John Burcombe	DM32, DM32.1, DM32.2
TrizecHahn – Place Québec inc.	Pierre Laliberté Bernard Roy	DM23
Ville de Saint-Hubert	Guy Benedetti Michel Delorme Pierre Turmel	DM29
176050 Canada inc. – Gestion Molesini inc.	Pierre Bélanger	DM33

Les citoyens

	Mémoire
Michel Aubin	DM17
Gilbert Beaulieu	DM18
Colette Bédard	DM11
Sylvie Bédard	
Richard Bérubé	DM6
Joseph Bisaillon	DM1
Nicole Carrier	DM27
Micheline D'Amours	DM19
Gaston Dubé	DM22
Danielle Dumontet	
Claude Girard	
Gérald Hudon	

Claude Lachance	DM30
Patricia Lacroix	DM25
Luc Laliberté	DM9
Colette Larose	
Bernard L'Écuyer	DM16
Jean Létourneau	
Robert Michaud	
Breda Nadon	DM21
Marc Perreault	DM6
Claude Poirier	DM15
Jacques Poirier	DM6
Edmond Poitras	
Gladys Quintal	DM11
François Sauvageau	DM5
Gérard Séguin	
Jean-Gilles Senécal	DM34
Claude Turcotte	DM3
Lise Vallée	
Robert Vallée	DM26, DM26.1

Annexe 2

La documentation

- ◆ Les centres de consultation
- ◆ Les documents de la période d'information et de consultation publiques
- ◆ Les documents déposés au cours de l'audience publique

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Brossard
Brossard

Bibliothèque centrale
Université du Québec à Montréal

Centres de consultation du BAPE
Québec et Montréal

Les documents de la période d'information et de consultation publiques

Procédure

- PR1** VILLE DE BROSSARD. *Avis de projet*, 14 mai 1992, 9 pages et 5 cartes (les cartes sont disponibles au centre de consultation du BAPE de Québec seulement).
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Directive du Ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, octobre 1992, 11 pages.
- PR3** VILLE DE BROSSARD. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune*, Module d'aménagement, août 1995, 107 pages et annexes.
- PR3.1** VILLE DE BROSSARD. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement et de la Faune – rapport synthèse*, Module d'aménagement, décembre 1998, 38 pages.
- PR4** *Ne s'applique pas.*
- PR5** VILLE DE BROSSARD. *Réponses aux questions et commentaires concernant l'élargissement du boulevard Matte et construction des boulevards Rome, Lepage, Lapinière, Chevrier et L-01 dans les nouveaux secteurs de développement CJL*, Module d'aménagement, décembre 1997, 128 pages.
- PR5.1** VILLE DE BROSSARD. *Réponses aux questions additionnelles des ministères de l'Environnement et de la Faune, de la Métropole, des Affaires municipales*, Module d'aménagement, août 1998, 49 pages.
- PR5.2** VILLE DE BROSSARD. *Réponses aux questions additionnelles concernant l'établissement du boulevard Matte et construction des boulevards Rome, Lepage, Lapinière, Chevrier et L-01 dans les nouveaux secteurs de développement CJL*, Module d'aménagement, novembre 1998, 17 pages.
- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis des ministères consultés sur la recevabilité de l'étude d'impact*, octobre 1995 à octobre 1998, non paginé.

- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Avis des ministères consultés sur la recevabilité de l'étude d'impact*, octobre 1995 à octobre 1998, non paginé.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, Direction générale du développement durable, janvier 1999, 5 pages.
- PR8** VILLE DE BROSSARD. *Liste des lots des secteurs C, J et L de Brossard*, 40 pages.
- PR8.1** VILLE DE BROSSARD. *Acétates de la présentation du projet de la Ville de Brossard lors de la séance d'information tenue par le BAPE*, 10 mars 1999, 50 pages.

Correspondance

- CR1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de rendre publique l'étude d'impact à compter du 24 novembre 1998 au 8 janvier 1999*, 19 novembre 1998, 1 page.

Communication

- CM1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation ouverts pour la période d'information et de consultation publiques*, mai 1999, 2 pages.
- CM2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse annonçant la période d'information et de consultation publiques*, 19 février 1999, 2 pages (version anglaise disponible).

Avis

- AV4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Compte rendu de la période d'information et de consultation*, 9 avril 1999, 7 pages.

Les documents déposés au cours de l'audience publique

Par le promoteur

- DA1** VILLE DE BROSSARD. *Acétates de la présentation de la Ville de Brossard à l'audience publique*, 18 mai 1999, 26 pages.
- DA2** VILLE DE BROSSARD. *Décret et décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec relatifs à la Ville de Brossard*, pagination diverse.
- DA3** VILLE DE BROSSARD. *Données socioéconomiques du recensement de 1996 de Statistique Canada*, 18 mai 1999, 77 pages.
- DA4** VILLE DE BROSSARD. *Évaluation des coûts du réseau routier et échancier 2005*, 18 mai 1999, p. 44 et 46.

- DA5** BPR GROUPE-CONSEIL. *Inventaires fauniques et floristiques complémentaires dans les secteurs C, J et L de la Ville de Brossard*, rapport d'étude présenté à la Ville de Brossard, 14 mai 1999, 16 pages et annexe.
- DA6** VILLE DE BROSSARD. *Protocole relatif à la réalisation de travaux de génie civil sur le territoire de la ville de Brossard*, Module génie, 18 mai 1999, non paginé.
- DA7** MIGNERON, JEAN-GABRIEL. *Études de bruit préparées pour la Ville de Brossard*, 18 mai 1999, non paginé.
- DA8** VILLE DE BROSSARD. *Comptages de circulation effectués sur le chemin Des Prairies de 1990 à 1998*, 18 mai 1999, non paginé.
- DA9** VILLE DE BROSSARD. *Comptages de circulation effectués sur le boulevard Matte de 1990 à 1998*, non paginé.
- DA10** VILLE DE BROSSARD. *Comptages de circulation effectués sur le boulevard Rome de 1990 à 1998*, non paginé.
- DA11** VILLE DE BROSSARD. *Comptages de circulation effectués sur le boulevard Lapinière de 1991 à 1998*, non paginé.
- DA12** VILLE DE BROSSARD. *Amendement au plan d'urbanisme relativement à la zone protégée le long de la rivière Saint-Jacques*, non paginé.
- DA13** VILLE DE BROSSARD. *Relevés du nombre de permis émis et du nombre de nouveaux logements 1963-1998 et prévisions relatives à la construction de nouveaux logements 1999-2010*, non paginé.
- DA14** VILLE DE BROSSARD. *Simulation visuelle d'écrans acoustiques lors de la présentation de M. Jean-Gabriel Migneron le 18 mai 1999*, non paginé.
- DA15** VILLE DE BROSSARD. *Résumé des présentations de M. Jean-Gabriel Migneron aux séances des 17 et 18 mai 1999*, 10 pages et cartes.
- DA16** GOUVERNEMENT DU QUÉBEC. *Extraits de la Loi sur le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (L.R.Q., c. M-14)*, 1997-1999, 24 pages.
- DA17** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Recueil statistique des fiches d'enregistrement des exploitations agricoles par municipalité*, juin 1997, non paginé.
- DA18** LE COMITÉ DE RÉFÉRENCES ÉCONOMIQUES EN AGRICULTURE DU QUÉBEC. *Références économiques en agriculture pour le foin de luzerne et le fléole, le maïs-grain, les fraises, l'avoine, le soya et l'orge*, août 1987, pagination diverse.
- DA19** AGRICULTURE CANADA. *Fiches descriptives et de classification des sols dans les régions de Boucherville, Sainte-Rosalie et Saint-Damase*, tirées de l'Étude pédologique du comté de Verchères (Québec), Direction générale de la recherche, vol. 2, 1990, pagination diverse.
- DA20** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE. *Classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole*, 1 page.

- DA21** VILLE DE BROSSARD. *Évaluation des coûts du réseau routier et échancier 2005 tels que révisés le 21 mai 1999*, non paginé.
- DA22** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE. *Carte pédologique et rapport de laboratoire*, comté de Laprairie, 1943, non paginé.
- DA23** ENVIRONNEMENT CANADA ET MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DES RESSOURCES. *Évaluation des coûts du réseau routier et échancier 2005 tels que révisés le 21 mai 1999*, 2 pages.
- DA24** LE COMITÉ DE RÉFÉRENCES ÉCONOMIQUES EN AGRICULTURE DU QUÉBEC. *Tableau sommaire des revenus agricoles pour différentes cultures*, 1 page.
- DA25** VILLE DE BROSSARD. *Relevés comparatifs (1992-1998) des débits de circulation sur les boulevards Lapinière, Rome, Matte et sur le chemin Des Prairies*, 1^{er} juin 1999, non paginé.
- DA26** VILLE DE BROSSARD. *Aménagement du nouveau boulevard Lapinière à la hauteur de la sortie 9 de l'autoroute 10*, 16 juin 1999, non paginé.
- DA27** JAVET TURNER BROUSSEAU. *Acte de vente du golf municipal de Brossard par la Ville de Brossard à 3597318 Canada Inc.*, 12 avril 1999, 28 pages.
- DA28** VILLE DE BROSSARD. *Planification stratégique de développement. Objectifs 1999-2004*, document administratif, projet à être soumis au Conseil de la Ville de Brossard, mai 1999, 12 pages.
- DA29** VILLE DE BROSSARD. *Lettre adressée à la commission concernant le mémoire déposé par la STRSM*, 14 juillet 1999, 1 p. et annexes.

Par les ministères et organismes

- DB1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Programme d'intervention 1995 et 1996*, 29 pages et cartes.
- DB2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase 1 : choisir diagnostic et orientations*, document de consultation, 1995, 85 pages et cartes.
- DB3** GÉOPHYSIQUE G.P.R. INTERNATIONAL INC. *Étude d'impact sonore – Autoroute 10. Ville de Brossard*, présentée au ministère des Transports, avril 1987, 74 pages, annexes.
- DB4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plans des mesures d'urgence : différents scénarios impliquant la fermeture du réseau supérieur dans le secteur concerné et Structure de communication dans le cadre des mesures d'urgence*, 1999, 2 pages et 8 cartes.

- DB5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débits de circulation journaliers moyens annuels (DJMA 1996-1997)*, 1 page.
- DB5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Complément d'informations concernant le diagramme de circulation déposé le 17 mai 1999 – Municipalité de Brossard*, Direction de l'Est-de-la-Montérégie, 8 juin 1999, 4 pages.
- DB6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroute 10 – Projets inscrits, programmation/planification des travaux*, 17 mai 1999, 3 pages.
- DB7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.
- DB8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de politique sur l'implantation et le réaménagement des échangeurs autoroutiers*, Service des politiques d'exploitation, septembre 1996, 14 pages et annexes.
- DB9** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL. *Horaire du trajet de l'express 90 et différentes informations relatives à l'utilisation du stationnement incitatif Chevrier*, non paginé.
- DB10** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Partenaires, maintenant vers 2007. Une vision métropolitaine. Plan stratégique de développement du transport métropolitain*, 7 novembre 1997, 114 pages.
- DB11** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Partenaires, maintenant vers 2007. Une vision métropolitaine. Plan stratégique de développement du transport métropolitain. Annexe technique, sous région Rive-Sud Est/Rive-Sud Centre/CUM*, mai 1997, non paginé.
- DB12** AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Partenaires, maintenant vers 2007. Une vision métropolitaine. Plan stratégique de développement du transport métropolitain. Annexe technique, sous région Rive-Sud Ouest/CUM*, mai 1997, 21 pages.
- DB13** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Rivière Saint-Jacques. Sommaire des résultats de l'inventaire biologique de 1993*, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune, non paginé.
- DB14** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Ravage de Brossard. Extrait du Plan des habitats fauniques*, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune, 1 carte.
- DB15** MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE ET MINISTRE D'ÉTAT DES RESSOURCES NATURELLES. *Plan d'action québécois de mise en œuvre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. État d'avancement des mesures et bilan des émissions de gaz à effet de serre*, 1996, p. III à VIII.
- DB16** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *La qualité de l'air au Québec de 1975 à 1994*, 1997, p. iii à vii.
- DB17** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Le Québec et les grandes problématiques atmosphériques*, avril 1999, 2 pages.
- DB18** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Informations concernant différents contaminants contenus dans l'air*, Direction du milieu atmosphérique, 30 septembre 1998 au 18 février 1999, non paginé.

- DB19** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Niveau sonore maximum des sources fixes*, tiré du document *Problématique du bruit communautaire et élaboration d'une politique québécoise*, 1 page.
- DB20** MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE. *Norme (SI). Acoustique – Estimation du bruit par rapport aux réactions des collectivités*, 24 septembre 1979, 15 pages.
- DB21** SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMENT. *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation*, 1982, p. 1 à 11.
- DB22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET AUTRES. *Combattre le bruit de la circulation routière. Techniques d'aménagement et interventions municipales*, 1987, 96 pages.
- DB23** MINISTRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES MUNICIPALES ET À LA MÉTROPOLE, MINISTRE RESPONSABLE DES AÎNÉS ET MINISTRE RESPONSABLE DE LA RÉGION DU BAS-SAINT-LAURENT. *Lettre adressée à M. Claude Gladu, préfet de la MRC de Champlain, relativement à la conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire de la seconde version du schéma d'aménagement révisé*, 25 février 1999, 2 pages.
- DB24** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE CHAMPLAIN. *Schéma d'aménagement révisé*, 20 octobre 1998, 226 pages et annexes.
- DB24.1** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE CHAMPLAIN. *Les aires d'affectation du sol*, plan 24 du schéma d'aménagement révisé, échelle 1 : 20 000, 20 octobre 1998, 1 plan (ce document est disponible au centre de consultation du BAPE de Montréal ainsi qu'à la Bibliothèque municipale de Brossard seulement).
- DB24.2** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE CHAMPLAIN. *Sites d'intérêt et de contraintes*, plan 25 du schéma d'aménagement révisé, échelle 1 : 20 000, 20 octobre 1998, 1 plan (ce document est disponible au centre de consultation du BAPE de Montréal ainsi qu'à la Bibliothèque municipale de Brossard seulement).
- DB25** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL. *Total des déplacements auto-conducteur en direction de la CUM en période de pointe du matin (6 h 30 à 9 h 30)*, Service développement, 1993, 1 page.
- DB26** SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL. *Territoire de résidence des clients-usagers du stationnement incitatif Panama*, Direction planification et développement, février 1999, 1 page.
- DB27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, Service de l'environnement, 1994, brochure.
- DB28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Diagrammes sur les files d'attente et la durée pour les mois de mars, avril et mai 1998 à 7 h 20 et 17 h 20*, mai 1999, 6 pages.
- DB29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Lettre adressée au président de la commission du BAPE concernant le projet de reconstruction de l'échangeur Taschereau/A-10 et la construction d'une troisième voie sur l'A-10 dans la ville de Brossard*, 18 mai 1998, 2 pages.
- DB30** LES CONSULTANTS ROCHE-DELUC. *Profil en travers au chaînage 5+783,44 de l'autoroute 10 et du futur boulevard Lapinière (près de la sortie Broodway)*, préliminaire, avril 1999, 1 page.

- DB31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, vidéo VHS, 1994 (les vidéos sont disponibles au centre de consultation du BAPE de Montréal ainsi qu'à la Bibliothèque municipale de Brossard seulement).
- DB32** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Détermination des contraintes de nature anthropique*, Direction générale de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, mars 1994, 66 pages.
- DB33** GAÉTAN ARNAUD. *L'impact des baby-boomers sur le développement immobilier*, Chaire UQAM-SITQ immobilier, Études spécialisées en affaires immobilières MBA-Recherche, École des sciences de la gestion, décembre 1997, 40 pages.
- DB34** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA FAUNE. *Guide de présentation des demandes d'autorisation au ministère de l'Environnement et de la Faune pour les projets d'aqueduc et d'égouts en vertu de l'article 32 de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Direction des politiques du secteur municipal, Service de l'assainissement des eaux et du traitement des eaux de consommation, 11 mai 1998, 20 pages et annexes.
- DB35** PAUL LANOIE. *L'impact des écrans acoustiques sur la valeur des maisons : une revue de la littérature*, École des hautes études commerciales, septembre 1998, 23 pages.
- DB36** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Commentaires sur le document intitulé « Inventaires fauniques et floristiques complémentaires dans les secteurs C, J, et L de la ville de Brossard »*, 25 mai 1999, 3 pages.
- DB37** MINISTÈRE DE LA MÉTROPOLÉ. *Résultats de l'enquête menée auprès des municipalités de la région métropolitaine de Montréal sur la contribution des promoteurs au financement des infrastructures municipales*, document pour les municipalités, travail réalisé dans le cadre d'un stage universitaire par Mélanie Turgeon sous la supervision de Yvan Rompré, 25 juin 1998, 18 pages et annexes.
- DB38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *La gestion des corridors routiers*, 3 décembre 1992, 30 pages.
- DB39** ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE. *Un air d'avenir*, projet pilote sur l'inspection et l'entretien des véhicules automobiles au Québec, rapport final déposé au ministre de l'Environnement, avril 1999, 118 pages.
- DB39.1** ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE. *Un air d'avenir*, projet pilote sur l'inspection et l'entretien des véhicules automobiles au Québec, annexes du rapport déposé au ministre de l'Environnement du Québec, avril 1999, pagination diverse.
- DB40** ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE. *Étude sur les impacts environnementaux de l'automobile*, avril 1993, 168 pages et annexes.
- DB41** CIRRUS ENVIRONNEMENT. *Problématique du smog au Québec*, rapport final préparé pour le ministère de l'Environnement et de la Faune, 31 décembre 1997, 120 pages et annexe.
- DB42** TABLE RONDE NATIONALE SUR L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE. *Les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports urbains*, rapport de synthèse, 1998, 130 pages.
- DB43** ENVIRONNEMENT CANADA. *Informations concernant les émissions des principaux contaminants atmosphériques du secteur du transport pour la province de Québec en 1996*, 4 pages.

- DB44** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponses aux questions de la commission lors de la séance publique du 20 mai 1999, concernant les remblais et les bassins de rétention des eaux pluviales*, 26 mai 1999, 2 pages.
- FAUNE ET PARCS. *Réponse à la question de la commission lors de la séance du 20 mai 1999, concernant les habitats fauniques*, 26 mai 1999, 2 pages.
- DB45** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE CHAMPLAIN. *Lettre adressée à la commission confirmant que le projet est conforme au schéma d'aménagement de la MRC, tant au niveau du réseau routier qu'au niveau de l'utilisation du sol et des orientations de développement*, 2 juin 1999, 2 pages et annexe.
- DB46** COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Rapport annuel 1997-1998*, juin 1998, 91 pages.
- DB47** MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE CHAMPLAIN. *Réponse à la question de la commission relativement à la collectrice L-01*, 7 juin 1999, 1 page.
- DB48** DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE, DE LA PLANIFICATION ET DE L'ÉVALUATION. *Réponse à la question de la commission relativement à l'impact de l'arrivée de nouveaux habitants à Brossard sur le réseau de la santé et des services sociaux en Montérégie*, 4 juin 1999, 2 pages.
- DB49** ENVIRONNEMENT CANADA. *Le smog*, fiche d'information, Service de l'environnement atmosphérique, septembre 1998, 4 pages.
- DB50** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL ET AUTRES. *Programme Info-smog*, Info-smog, fiche 1, 4 pages.
- DB51** COMMUNAUTÉ URBAINE ET AUTRES. *Réduction du smog*, Info-smog, fiche 2, 5 pages.
- DB52** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL ET AUTRES. *Fiches d'information santé*, Info-smog, fiche 3, 1 page.
- DB53** DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL-CENTRE. *Programme Info-smog, volet santé publique*, juin 1995 à septembre 1995, non paginé.
- DB54** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL ET AUTRES. *Programme de communication, programme de prévision et d'information sur le smog pour la grande région de Montréal*, 3 pages.
- DB55** COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL ET AUTRES. *Programme de prévision de smog pour la grande région de Montréal (été 1995)*, non paginé.
- DB56** BROOKS, STUART M. ET AUTRES. *Différentes informations concernant la qualité de l'air tirées de Environmental Medicine*, p. 43-44, 253, 464-466.
- DB57** ARKÉOS INC. *Fouilles archéologiques aux sites BiFi-9 (site Brosseau) et BiFi-10 (ruisseau Saint-Claude), La Prairie*, extraits de l'expertise archéologique préparée pour le ministère des Transports du Québec, Division des études environnementales Ouest, décembre 1994, p. 1-3 et 24-96.

- DB58** UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL. *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense*, revue et analyse de la littérature, rapport final préparé pour le ministère des Transports du Québec, octobre 1997, 155 pages.
- DB59** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis relatif au Podophylle pelté dans le cadre du projet d'élargissement du boulevard Matte et construction des boulevards des nouveaux secteurs CJL à Brossard*, 13 juillet 1999, 1 page.
- DB60** *Extraits de critères relatifs au bruit de l'Organisation mondiale de la santé et de l'Organisation internationale de normalisation*, 1980 et mai 1971, non paginé.
- DB61** AYLMEYER-QUÉBEC. Extraits du Règlement d'urbanisme n° 500 approuvé par le Conseil municipal le 30 avril 1984 et sanctionné par la Communauté régionale de l'Outaouais le 7 juin 1984, pagination diverse.

Par le public

- DC1** CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT. *Différents extraits du Document Action 21. Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement. Déclaration de principes relatifs aux forêts*, New York, 1993, 48 pages.
- DC2** YVON LACROIX. *Les origines de La Prairie (1667-1697)*, Cahier d'histoire des Jésuites, Éditions Bellarmin, p. 96-101, 104-111, 114-117 et 173-175.
- DC3** COMITÉ CONSULTATIF SUR L'ENVIRONNEMENT DE BROSSARD. *Projet de politique environnementale soumis au Conseil municipal le 21 novembre 1995*, 23 pages.
- DC4** VILLE DE BROSSARD, SERVICE DE POLICE – BUREAU DU DIRECTEUR. *Achalandage du chemin de fer traversant les secteurs C, L, J*, 1 page.
- DC5** GILBERT BEAULIEU. *Photos du boulevard Matte prises de différents points de vue*, 18 mai 1999, 6 photos.
- DC6** GILBERT BEAULIEU. *Lettre adressée à la commission concernant le boisé écologique des Sansonnets*, 14 juillet 1999, 1 page et annexe.

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'élargissement du boulevard Matte et construction des boulevards Rome, Lepage, Lapinière, Chevrier et L-01 dans les nouveaux secteurs de développement C, J et L dans la ville de Brossard*.

- D5.1 Séance tenue le 17 mai 1999, Brossard, 93 pages.
- D5.2 Séance tenue le 18 mai 1999, Brossard, 99 pages.
- D5.3 Séance tenue le 19 mai 1999, Brossard, 111 pages.
- D5.4 Séance tenue le 20 mai 1999, Brossard, 102 pages.
- D5.5 Séance tenue le 16 juin 1999, Brossard, 98 pages.
- D5.6 Séance tenue le 17 juin 1999, en après-midi, Brossard, 48 pages.
- D5.7 Séance tenue le 17 juin 1999, en soirée, Brossard, 94 pages.

Les demandes d'information de la commission

- D8.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec relativement à la demande de révision de la zone agricole de la MRC de Champlain*, 1^{er} juin 1999, 1 page.
 - D8.1.1 COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC. *Dépôt des tableaux relatant l'évolution de la négociation avec la MRC de Champlain quant à la révision de la zone agricole*, 2 juin 1999, 11 pages.
- D8.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à l'Agence métropolitaine de transport à la suite de questions adressées lors des séances publiques*, 2 juin 1999, 1 page.
 - D8.2.1 AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. *Réponses aux questions adressées lors des séances publiques des 19 et 20 mai 1999*, 4 juin 1999, 2 pages.
- D8.3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à la municipalité régionale de comté de Roussillon afin de connaître les affectations du sol du schéma d'aménagement en vigueur et révisé pour le secteur qui longe la rivière Saint-Jacques dans la ville de La Prairie*, 28 mai 1999, 1 page.
 - D8.3.1 MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE ROUSSILLON. *Réponse à la demande de la commission concernant les affectations du sol*, 31 mai 1999, 2 pages et annexes.
- D8.4 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée au Canadien National relativement à la ligne de chemin de fer qui longe les secteurs actuellement urbanisés de Brossard*, 28 mai 1999, 1 page.
 - D8.4.1 CANADIEN NATIONAL. *Réponse à la demande de la commission concernant la ligne de chemin de fer*, 10 juin 1999, 1 page.
- D8.5 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée au ministère des Transports du Québec demandant d'examiner la faisabilité de l'alternative proposée par M. Claude Turcotte dans son mémoire déposé lors de l'audience publique*, 23 juin 1999, 2 pages.

D8.5.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Réponse à la demande de la commission concernant la faisabilité de l'alternative proposée par M. Claude Turcotte*, 7 juillet 1999, 6 pages et annexe.

D8.6 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à la Ville de Brossard concernant la consolidation de terrains morcelés*, 23 juin 1999, 1 page.

D8.6.1 VILLE DE BROSSARD. *Réponse à la demande de la commission*, 9 juillet 1999, 1 page.

Correspondance

CR1 MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Lettre mandatant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique*, 3 mai 1999, 1 page.

CR2 *Nomination des membres de la commission*

CR2.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre du président à M. Alain Cloutier, membre, lui confiant la présidence de la commission*, 4 mai 1999, 1 page.

CR2.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre du président à M. Jean Paré le nommant membre de la commission*, 4 mai 1999, 1 page.

CR3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Requêtes d'audience publique adressées au ministre de l'Environnement et de la Faune*, 31 mars au 6 avril 1999, 5 requêtes.

Communication

CM1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Liste des centres de consultation ouverts pour la durée de l'audience publique*, mai 1999, 2 pages.

CM2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqués de presse*.

CM2.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Début de l'audience publique le 17 mai 1999*, 11 mai 1999, 2 pages (version anglaise disponible).

CM2.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Deuxième partie de l'audience publique : votre opinion*, 31 mai 1999, 2 pages (version anglaise disponible).

CM3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Curriculum vitae des commissaires*, 1 page.