



Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15

et l'échangeur Jean-Leman

à Candiac et à Saint-Philippe

Mémoire de *Fondation Rivières*

Préparé à l'intention du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Le 23 septembre 2005

Fondation Rivières est un organisme à but non lucratif, créé le 26 novembre 2002, qui milite en faveur de la préservation des rivières dans leur état naturel. Elle a pour mission de sensibiliser et éduquer, de faire découvrir la beauté des rivières, de favoriser le développement récréotouristique et de soutenir les citoyens et groupes dans leurs démarches de protection des rivières. La Fondation bénéficie de la participation de personnalités qui parrainent des rivières en collaboration et en appui aux groupes.

Parce que les rivières sont belles, naturelles :

Ruisseaux, rivières et fleuves sont les voies naturelles de l'eau entre le ciel et la mer. Ce sont les veines et les artères essentielles de la Terre. A nos yeux, l'eau offre la beauté. À nos cœurs, elle offre la paix. À nos esprits, la sérénité. À nos enfants, le jeu. À chacun d'entre nous, l'eau offre la vie, la santé.

Le territoire québécois est l'un des plus riches de la planète en voies d'eau, en rivières et en chutes. L'eau qui court, turbulente ou tranquille, n'appartient à personne: elle se prête à tous. C'est un bien commun si précieux qu'elle appelle notre respect, notre responsabilité et notre protection.

Parce que les rivières sont bienfaitrices, naturelles :

Une rivière vive, libre de barrages, exempte de rejets agricoles ou industriels, dont les berges et milieux humides sont protégés, est garante de la qualité de son écosystème. Et nous savons tous que la santé humaine est liée à la qualité de l'air, de l'eau et des sols. Bref, à la qualité de l'environnement.

Lorsque nous polluons, détournons ou asséchons les rivières, nous créons des milieux de vie malsains, sources de maladies, qui peuvent entraîner des désastres écologiques souvent irréversibles. Dans nos environnements urbains, agricoles ou industriels, nous connaissons tous des exemples de rivières qui ne sont plus sources de vie mais de bactéries, des rivières où s'écoulent et s'accumulent divers polluants et produits toxiques. Ces situations interpellent et concernent chacun d'entre nous.

Parce que les rivières sont utiles, naturelles :

Les rivières naturelles sont également source de plaisir, de récréation. Au Québec, elles constituent un patrimoine collectif inestimable et un important facteur de développement économique durable. Le secteur récréotouristique, en pleine expansion, recèle un grand potentiel de création d'emplois qu'il ne faut pas compromettre.

Ainsi, pour des motifs environnementaux, sociaux et économiques, les rivières naturelles doivent être préservées au profit des générations futures.

En janvier 2002, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a reçu le mandat de tenir une audience publique sur le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant la construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. À l'époque, deux tracés ont été considérés; un tracé nord empruntant le tracé de la route 132, et un tracé sud, presque entièrement situé en milieu agricole. Le ministère des Transports, promoteur du projet, privilégiait le tracé nord, mais la Commission du BAPE chargée de tenir enquête et audience publique a plutôt recommandé la réalisation du tracé sud. L'autoroute traversera les rivières à la Tortue, Saint-Régis et Saint-Pierre ainsi que deux ruisseaux et de multiples fossés agricoles. En mai 2004, le MTQ a reçu l'autorisation gouvernementale pour construire ce tracé à travers la zone agricole située au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac. Des études subséquentes ont ensuite démontré que le raccordement de l'autoroute 30 à l'autoroute 15 entraînait des inconvénients susceptibles de compromettre la sécurité des usagers. C'est pourquoi le MTQ propose maintenant de construire un nouveau tronçon d'autoroute entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, de manière à parachever le projet initial.

Fondation Rivières est d'avis que le projet de construire un nouveau tronçon d'autoroute entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman révèle les lacunes importantes de l'étude d'impact de 1998 qui a servi de fondement à la recommandation de la Commission d'enquête du BAPE de préférer le tracé sud au tracé nord.

En effet, le tronçon d'autoroute projetée entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman aurait dû faire partie intégrante du projet soumis à l'attention du BAPE en 2002 et plus spécifiquement du tracé sud qui a été recommandé. À sa face même, la recommandation du BAPE de favoriser le tracé sud est fondée sur des informations incomplètes qui ne permettaient pas, en 2002, d'effectuer un choix éclairé entre le tracé nord, via la route 132, et le tracé sud, en milieu agricole. Comme le tracé nord était celui que le promoteur privilégiait, il n'est pas présomptueux de croire que le tracé en milieu agricole n'a pas reçu toute l'attention qu'il aurait dû avoir de la part du promoteur et de son consultant, ce qui a eu pour effet d'induire la Commission d'enquête en erreur. Pour le vérifier, il est essentiel pour l'actuelle Commission d'enquête de revoir l'ensemble des informations qui ont été soumises à l'attention du BAPE en 2002, y compris, en particulier, l'étude d'impact sur l'environnement qui a été déposée au ministère de l'Environnement en 1998, ainsi que toutes informations connexes.

Fondation Rivières est d'avis que le projet de construire un nouveau tronçon d'autoroute entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman constitue un élément nouveau qui remet en question la décision du BAPE de recommander, en 2002, le tracé sud de préférence au tracé nord. La présente Commission se doit par conséquent de revoir la recommandation rendue par la précédente Commission d'enquête, sinon de conclure qu'elle ne peut assumer son mandat actuel à moins qu'il soit élargi de façon à couvrir le tracé nord et le tracé sud allongé. L'actuelle Commission d'enquête ne doit pas cautionner une recommandation basée sur un rapport incomplet.

À la page 19 de son rapport numéro 164, de juin 2002, la Commission d'enquête du BAPE précise que l'analyse du projet d'implantation d'autoroute intègre une approche de

développement durable. Par essence, une approche de développement durable nous amène à privilégier le développement des milieux urbanisés de préférence aux zones naturelles ou agricoles. Dans son rapport, la Commission estimait à 80 hectares la perte de terres cultivables causée par la construction du tracé sud, mais elle ne semble pas avoir évalué la superficie de la zone agricole qui deviendrait isolée en raison de la construction de l'autoroute. De son côté, la Commission de protection du territoire agricole estime à 435 ha la superficie de la zone agricole qui serait enclavée (avis du 9 octobre 2002) et à 94 hectares la perte de terres cultivables directement attribuable à l'autoroute (avis du 11 février 2004). En ce qui concerne le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, le MTQ estime entre 22,9 et 27,4 hectares la superficie supplémentaire de terres cultivables qui serait directement soustraite à l'agriculture et entre 16,0 et 33,7 hectares la superficie supplémentaire qui se retrouverait isolée.

À la lumière des renseignements disponibles, on peut donc estimer entre 117 et 121 hectares la perte de terres agricoles directement imputable à la construction d'un tronçon de l'autoroute 30 dans la zone agricole, et entre 466 et 484 hectares la superficie de terres agricoles qui se retrouverait isolée et directement sous le feu de l'étalement urbain. Au total, c'est plus de 600 hectares des meilleures terres agricoles du Québec qui disparaîtra vraisemblablement à court et à moyen terme en raison de la construction de l'autoroute 30, selon le tracé sud. Dans la conclusion de son rapport de 2002, la Commission du BAPE mentionne, en page 69, que « En dépit de son passage en zone agricole, l'autoroute 30 ne doit pas contribuer à l'étalement urbain ». La Commission formule ici et là quelques recommandations à cet effet, mais ces recommandations sont tellement vagues qu'on doit les assimiler à des vœux pieux qui auront peu de poids face aux promoteurs. Plus encore, la variante actuellement proposée par la Ville de Candiac s'enfoncerait plus profondément encore en zone agricole et causerait la perte supplémentaire de quelque 113 hectares de terres agricoles (28 ha directement et 85 ha par isolement). Bien que cette variante n'ait pas été retenue par le MTQ, elle est révélatrice du fort appétit des promoteurs urbains pour les zones agricoles. On peut déjà considérer que l'ensemble de la zone agricole qui se trouverait isolée, soit près de 500 hectares, disparaîtra à moyen terme. La variante proposée par Candiac est destructrice pour l'environnement et le milieu agricole et contrevient aux principes sous-jacents au concept de développement durable.

Fondation Rivières est d'avis que les impacts sur l'agriculture attribuables au projet de construction de l'autoroute 30 dans la zone agricole située au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac n'a pas fait l'objet d'une analyse suffisante lors des audiences qui se sont tenues en 2002. L'ajout d'un nouveau tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman pour palier aux carences du projet initial vient encore aggraver l'impact sur le milieu agricole, ce qui rend nécessaire une nouvelle évaluation de l'ensemble du projet.

Toujours dans l'esprit du développement durable, il est préférable de donner la priorité aux projets qui permettent de restaurer des milieux dégradés plutôt qu'aux projets qui entraînent la destruction de milieux ayant un potentiel important pour la faune et la flore. Dans son étude d'impact de 1998, le MTQ a recensé dix-sept sites potentiellement contaminés dans l'emprise du tracé nord. En prenant pour acquis que ces sites devront, de toute façon, être décontaminés, le choix de tracé nord permettrait d'accélérer la décontamination de ces sites tout en réalisant des économies d'échelle. L'extension du tracé sud jusqu'à l'échangeur Jean-Leman et les impacts supplémentaires qui en résulteront sur les milieux naturel et agricole offrent une occasion

inespérée de revoir l'ensemble du projet à la lumière des renseignements nouveaux qui sont apparus depuis l'étude d'impact de 1998.

Fondation Rivières est d'avis qu'il est nécessaire de réexaminer l'option du tracé nord en raison des nouveaux impacts qui résulteront du prolongement du tracé sud en milieu agricole, en tenant compte de la présence de sites contaminés dans l'emprise du tracé nord. La décontamination éventuelle de ces sols est susceptible de faire pencher encore plus la balance des avantages en faveur du tracé nord. Fondation Rivières estime qu'un réexamen du dossier servira plus adéquatement l'intérêt public.

L'option nord qui était privilégiée par le MTQ lors des audiences publiques de 2002, se situe dans l'axe de la route 132, au centre d'une emprise d'une centaine de mètres de largeur que le MTQ a acquise il y a plus de 30 ans. En ce qui concerne le tronçon sud, le MTQ ne possède aucun des terrains nécessaires à la réalisation du projet. L'ajout d'un tronçon de 3,4 kilomètres entre l'autoroute 30 et l'échangeur Jean-Léman, pour palier aux carences du projet initial, nécessitera l'expropriation de 26 hectares de terrain supplémentaires essentiellement en zone agricole. Selon le BAPE, si l'autoroute est construite dans le tracé sud, le promoteur devra tout de même effectuer des travaux majeurs pour corriger les problèmes de la route 132. Au chapitre de la comparaison des coûts de réalisation, l'évaluation effectuée par le BAPE en 2002 ne tient plus la route.

Fondation Rivières est d'avis qu'il est nécessaire d'effectuer une nouvelle évaluation de tous les coûts des options en présence, à savoir le tracé via la route 132 ou le tracé allongé via la zone agricole, en tenant compte également de la décontamination nécessaire des dix-sept sites contaminés, des coûts d'expropriation, des coûts de l'ajout du tronçon Jean-Léman, etc. Puisque le discours politique nous dit que nous sommes trop taxés, il devient impératif, en toute logique, de mieux mesurer nos coûts.

L'étude d'impact sur l'environnement déposée par le promoteur pour les fins des audiences publiques de 2002 présente l'analyse comparative suivante des impacts environnementaux associés aux tracés nord et sud :

« L'option A, corridor nord, cumule 23 types d'impact dont 14 impacts faibles (trois positifs), 6 impacts moyens (deux positifs) et 3 impacts forts (un positif).

L'option B, corridor sud, cumule 39 types d'impacts dont 12 impacts faibles (un positif), 16 impacts moyens, 10 impacts forts et 2 impacts très forts.

Globalement, il peut être conclu que pour toutes les grandes composantes environnementales, à l'exception de celles du milieu physique qui sont équivalentes, l'option A – corridor dans l'axe de la route 132 – s'avère préférable à l'option B, au sud. »

Considérant que le tronçon d'autoroute proposé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Léman fait partie intégrante du tracé sud, Fondation Rivières est d'avis que l'absence de cette information lors des audiences publiques de 2002 a induit la

Commission d'enquête en erreur. Selon l'étude d'impact de 1998, le tracé sud est plus préjudiciable à l'environnement que le tracé nord et cette situation est encore aggravée par l'omission du tronçon requis entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

Dans l'étude d'impact concernant le parachèvement de l'autoroute 30 jusqu'à l'échangeur Jean-Leman, à Candiac, on trouve un inventaire intéressant des espèces fauniques présentes dans ce court tronçon d'autoroute, telle que :

- 13 espèces d'amphibiens et de reptiles : cinq espèces de grenouilles, trois espèces de rainettes, deux espèces de tortues, deux espèces de couleuvres et une espèce de salamandres;
- environ 90 espèces d'oiseaux : 25 étant des nicheurs confirmés, 36 des nicheurs probables et 25 des nicheurs possibles;
- 26 espèces de mammifères semi-aquatiques (rat musqué, loutre de rivière, castor et vison) et de mammifères terrestres (trois espèces de musaraignes, deux espèces de taupes, cinq espèces de campagnols, deux espèces de muridés et deux espèces de souris sauteuses.

On mentionne également que le cerf de Virginie parcourt régulièrement la zone d'étude. En outre, six espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables seraient potentiellement présentes dans ladite zone d'étude. Il s'agit de la fouille-roche gris, du Bruant sauterelle, de la Buse à épaulettes, du Petit-duc maculé, de la Rainette faux-grillon de l'Ouest et du Campagnol sylvestre. Le Bruant sauterelle en particulier est réputé pour fréquenter les terres en jachère et les anciens pâturages aux sols sablonneux et secs. Le Campagnol sylvestre présente également un potentiel de présence.

Malheureusement, on ne trouve pas une évaluation aussi exhaustive dans l'étude d'impact déposée par le promoteur pour les tracés nord et sud qui ont fait l'objet des audiences publiques de 2002. Le tracé sud recommandé par le BAPE en 2002 couvre une distance de 8,8 kilomètres, soit plus que le double du tracé présentement à l'étude entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Or, si on compare le territoire traversé par ces deux tracés, force est de constater que le tracé sud qui a été recommandé par le BAPE en 2002 représente un milieu beaucoup plus diversifié en raison de la présence de plusieurs cours d'eau et de multiples fossés agricoles. On y trouve notamment les rivières à la Tortue, Saint-Régis et Saint-Pierre, ainsi que les ruisseaux Lasaline et la Branche Derome qui sont des affluents de la rivière à la Tortue.

Concernant la rivière à la Tortue, le document PR5.1, déposé lors des audiences publiques de 2002, précise qu'elle « ...constitue le principal corridor vert reliant le fleuve et les basses terres dans cette région. C'est un cours d'eau plus large formant un écosystème plus sauvage grâce à une bande riveraine plus étendue et un lit peu artificialisé offrant également une plus grande diversité d'espèces itchyennes ».

Pour les fins de l'étude d'impact réalisée en 1998, aucun inventaire spécifique ou systématique n'a été effectué pour la faune et ce malgré que les types de milieux présents dans la zone du tracé sud offrent un bon potentiel pour de nombreuses espèces. Les données proviennent essentiellement de la littérature et des informations fournies par les intervenants consultés. Ainsi, la rivière à la Tortue présente un potentiel intéressant pour la faune semi-aquatique, les petits

mammifères et la faune avienne terrestre. Les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre présentent aussi un potentiel intéressant pour la faune semi-aquatique et les petits mammifères. De façon générale, on estime que c'est la zone entourant la rivière à la Tortue qui présente le plus d'intérêt au plan faunique et floristique car il s'agit d'un milieu qui a conservé plusieurs de ses caractéristiques naturelles et qui présente une variété d'habitats pour plusieurs espèces fauniques.

Pour sa part, le couvert arbustif des berges présente une grande diversité, ce qui contribue à en faire un habitat intéressant pour la faune. Ce type d'habitat est propice à accueillir des espèces aviennes désignées menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*. Enfin, la zone agricole comprend également des terres en friche qui servent d'habitat à plusieurs mammifères ainsi qu'à leurs prédateurs. Les fossés agricoles, nombreux dans ce secteur, peuvent également servir d'habitat pour quelques espèces semi-aquatiques.

Fondation Rivières est d'avis que la décision de favoriser un tracé à travers la zone agricole située au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac au détriment du tracé nord via la route 132 a été prise en l'absence d'inventaires fauniques et floristiques précis et sans que soit évalué avec précision les impacts environnementaux sur les rivières à la Tortue, Saint-Régis et Saint-Pierre ainsi que sur les autres cours d'eau situés sur le territoire concerné. Fondation Rivières considère que cette décision vient bafouer les principes mêmes du développement durable.

En conséquence, pour éviter que la notion de développement durable ne soit qu'un slogan sans portée réelle, Fondation Rivières demande à cette Commission d'enquête d'élargir son mandat pour réexaminer en profondeur les tracés nord et sud proposés initialement afin de s'assurer d'un choix optimal en ce qui concerne les aspects humains, environnementaux et économiques.

Compte tenu qu'il existe une solution de moindre impact, ne contribuant aucunement à l'étalement urbain et à la détérioration des rivières à la Tortue, Saint-Régis et Saint-Pierre à court, moyen et long terme, Fondation Rivières recommande de ne pas autoriser la réalisation du tronçon Jean-Léman, lequel cautionnerait la réalisation de l'ensemble du tracé sud.

Fondation Rivières est d'avis que le tronçon d'autoroute proposé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Léman représente l'élément manquant du tracé original proposé dans la zone agricole et que cet élément manquant aurait dû faire partie du projet déposé en audiences publiques en 2002. L'absence de cet élément a eu pour effet de vicier la recommandation du BAPE ainsi que la décision gouvernementale qui en a résulté. À défaut de revoir son mandat, la Commission d'enquête doit en venir à la conclusion qu'elle ne peut en toute équité poursuivre ses travaux.

Rédigé par : Jean-Yves Goupil

Responsable du dossier: Alain Saladzius, ing., coprésident