

Le 20 octobre 2005

Mme Renée Poliquin
Coordonnatrice du secrétariat de la Commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Edifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, Bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

**Objet : Questions sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman**

Madame,

Il me fait plaisir de répondre aux questions 1 à 8 que vous avez soumises à Madame Marie Dupont afin de compléter notre étude sur le projet cité en rubrique.

Comme préambule aux réponses j'aimerais soumettre à la Commission que notre mémoire présente la comparaison du tracé de la variante présenté par le MTQ à celui mis de l'avant par la Ville lequel a été bonifié par la région depuis l'automne 2003.

Cependant, nous n'avons pas la prétention d'avoir étudié le tracé proposé par la Ville selon les normes qui sont imposées au promoteur. Cependant, les experts que nous avons mandatés pour nous conseiller s'en sont inspirés pour fins de leur propre analyse. Aussi, nous croyons que concernant certains éléments, des études plus exhaustives seraient probablement souhaitables afin d'améliorer les points de comparaison.

Nous vous soumettons respectueusement nos réponses aux huit (8) questions formulées dans votre lettre du 5 octobre dernier.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous prions de recevoir, Madame, nos salutations les meilleures.

Serge Drouin
Directeur général

Q.1 À la page 25 de votre mémoire, vous mentionnez que votre tracé requiert la relocalisation et l'aménagement du ruisseau Saint-André et de certains fossés agricoles mais vous ne décrivez pas les impacts qui justifient de telles mesures. Fournissez-nous une description des impacts anticipés sur tous les cours d'eau touchés.

R.1 Dans un premier temps, j'aimerais vous mentionner que l'analyse sommaire qui a été réalisée sur les impacts concernant le ruisseau Saint-André a été réalisée sur le premier tracé étudié par la Ville et présenté au MTQ pour les fins de la discussion; c'est ce tracé qui se retrouve dans l'étude d'impact du promoteur. Or, comme nous l'avons mentionné lors des audiences, le tracé Jean-Leman/Roussillon a été légèrement modifié de façon à corriger la grande courbe de sorte que nous ne traversons plus le ruisseau Saint-André. Ce tracé passe plus à l'ouest.

Pour ce qui est des impacts, nos experts nous mentionnent que les impacts anticipés sur la faune ichthyenne se retrouveront pour le tracé Jean-Leman Roussillon seulement pendant la phase de construction.

Impacts en phase de construction

Selon l'article 35 de la Loi sur les Pêches, l'installation de structures permanentes à l'intérieur de la plaine inondable du ruisseau Saint-André occasionnera une perte de l'habitat du poisson (superficie non estimée) au droit du passage de l'autoroute et de ses infrastructures. Les travaux de construction (déboisement, décapage des sols, circulation de la machinerie, etc.) dans les zones situées en deçà de la limite naturelle des hautes eaux causeront également une dégradation temporaire de la qualité de l'eau et des habitats en raison de la mise en suspension de particules fines dans l'eau en aval des suites de construction. Enfin, les activités de construction sont aussi susceptibles de déranger les espèces de poissons présentes durant les travaux.

Outre les mesures d'atténuation habituelles et destinées à maintenir une bonne qualité de l'eau, une mesure particulière est proposée pour atténuer les impacts appréhendés sur l'habitat du poisson en période de travaux. Cette mesure consiste à réaliser les travaux en milieu aquatique hors de la période de fraie des poissons susceptibles d'utiliser les sites en question, soit du début avril à la mi-août. Pour les parties situées directement au droit de l'autoroute, la pose de ponceaux surdimensionnés ou encore de ponceaux arqués en béton de type PBA, qui s'apparentent davantage à des petits ponts, est envisagée. La mise en place de ces ponceaux devra se faire en les enfouissant partiellement dans le lit du cours d'eau et en recouvrant leur fond de matériel granulaire. Ceci aura pour effet de recréer un habitat propice au poisson. La seule perte pour ces milieux correspondra alors à la bande de végétation riveraine. Toutes les mesures de maintien de la qualité de l'eau seront appliquées lors de la pose des ponceaux (barrière à sédiments, bassin de captation, etc.)

En phase de construction, une détérioration temporaire et des pertes permanentes de l'habitat du poisson sont donc attendues. La valeur de la composante affectée est jugée faible puisque, compte tenu de la nature des ruisseaux présents en milieu agricole, aucun habitat du poisson d'espèce à statut précaire n'est attendu et que la richesse et l'abondance de cette faune apparaissent faibles. En tenant compte des mesures d'atténuation courantes et particulières proposées, l'intensité des perturbations attribuables aux travaux sera moyenne. Compte tenu de l'étendue ponctuelle de ces répercussions et de leur longue durée, l'importance de l'impact du projet sur l'habitat du poisson en phase de construction est jugée faible.

Les pertes d'habitat du poisson attribuables aux travaux devront être précisées ultérieurement de sorte que les pertes encourues pourront alors faire l'objet de projets de compensation adéquats. Un réaménagement des berges affectées par les travaux sera réalisé, en sélectionnant des espèces végétales qui limiteront l'invasion du ruisseau par le phragmite et les autres espèces nuisibles.

Nos commentaires sont fondés sur la même base que les études réalisées par le MTQ.

Q.2 Tel que l'indiquait le représentant des pêches et Océans Canada dans sa lettre au promoteur datée du 26 janvier 2005 (PR5.1, annexe D), ce ministère doit être consulté lorsqu'il y a risque d'impact sur le réseau hydrographique. Les avez-vous consultés? Dans l'affirmative, faites-nous parvenir la réponse que vous avez reçue de Pêches et Océans Canada.

R.2 Le tracé de la Ville de Candiac ayant été rejeté selon des critères d'empiètement agricole, son tracé n'as pas fait l'objet de demande de commentaires de la part du MTQ.

La Ville n'a pas pris cette initiative d'obtenir les avis du Ministère des Pêches et Océans Canada. Nous croyons que cette demande doit être acheminée au promoteur.

Q.3 Votre mémoire indique que le tracé serait en dépression à la hauteur des voies ferrées du CN et du rang Saint-André. Sa jonction avec la partie est de l'autoroute 30 se ferait, quant à elle, en surélévation. Par rapport au profil du terrain, à quel niveau se situerait le tracé entre ces deux points? Pouvez-vous nous fournir le profil de votre tracé par rapport aux infrastructures existantes? (Réf. PR3. 1, carte 13)

R.3 Nous n'avons pas de profil exact mais il serait similaire au profil de la variante du MTQ (carte 13 de l'étude d'impact). À l'exception du raccordement à l'autoroute 30 existante, notre profil passerait environ 6,5 mètres au-dessus du terrain naturel à cet endroit afin d'éviter de réaménager le rang St-Joseph. Peu importe l'option, il y aura toujours des chaussées surélevées dans ce secteur puisqu'il y a un croisement entre l'autoroute 30 projetée et l'autoroute 30 existante qui mène à la route 132.

Cependant, notre option permettrait de réduire les travaux au niveau du réseau routier existant.

Q.4 Le tracé que vous proposez serait situé à quelle distance de la résidence de M. André Lemieux, au 99 rang Saint-André? Et à quelle distance des autres résidences et fermes localisées sur le rang St-André?

R.4 Selon nos estimés, le tracé Jean-Leman/Roussillon passerait à environ 300 mètres de la résidence de M. Lemieux. Outre le 99 sur le rang Saint-André, la résidence la plus près se situe approximativement à 425 mètres du tracé proposé.

Q.5 Avez-vous évalué l'impact de votre tracé sur l'eau du puits situé au 5, rang Saint-André?

R.5 Non. Aucun relevé n'a été réalisé afin d'évaluer l'impact sur l'eau du puits du 5, rang Saint-André, mais selon les informations recueillies, il n'y a pas lieu de croire que l'analyse réalisée par le promoteur dans l'étude d'impact au point 4.8.1.2 (p. 97) nous révèle des résultats différents.

Q.6 Les cartes incluses à votre mémoire ne montrent pas la partie nord-est du tracé. Pourriez-vous nous fournir une carte qui nous permettrait de voir la localisation de votre tracé lorsqu'il arrive à proximité des secteurs résidentiels de votre ville et de la municipalité de Saint-Philippe? Avez-vous prévu des mesures d'atténuation du bruit à cet endroit?

- R.6** Vous trouverez ci-joint copie du plan illustrant le tracé Jean-Leman/Roussillon proposé qui montre mieux l'approche à la hauteur de l'autoroute 30 actuelle à proximité des zones résidentielles existantes.

Concernant les mesures d'atténuation du côté nord (Candiac), à cette hauteur, un talus antibruit est déjà construit. Pour ce qui est du projet résidentiel de la ville de Saint-Philippe, nous n'avons pas réalisé d'étude de bruit, mais le promoteur prévoit déjà dans le cadre de ses recommandations le rehaussement du talus antibruit qui protège les habitations des rues Jean et Dupuis et le prolongement du talus jusqu'au rang St-Joseph sud.

- Q.7 En tenant compte de la situation actuelle ainsi que des projets de développement à venir, quelles mesures d'atténuation du climat sonore pourraient s'avérer nécessaires le long du tracé que vous proposez?**

- R.7** La politique du bruit préparée par le MTQ prévoit que l'on ne réalise pas d'étude d'impact sur le bruit au delà d'une distance de 300 mètres des zones d'habitation. En considérant que cette affirmation reflète les règles de l'art en matière d'impact du bruit sur le voisinage, nous considérons donc que la proposition du tracé Jean-Leman/Roussillon ne requiert aucune mesure d'atténuation additionnelle à celle proposée puisque le tracé se situe au-delà de 400 mètres des futures zones d'habitation.

Nous vous rappelons cependant que le tracé du promoteur est bien en deçà de la limite de 300 mètres et ne recommande aucune mesure concrète, même si le secteur sera en grande partie occupé lorsque la construction de l'autoroute sera terminée.

- Q.8 Pourriez-vous nous fournir une estimation détaillée du coût de votre projet de tracé, incluant l'échangeur que vous prévoyez y ajouter au niveau du rang Saint-André, ainsi que la modification du design de l'échangeur A-15/A-30.**

- R.8** En rapport avec l'estimation des coûts détaillés de la proposition présentée dans notre mémoire, nous sommes d'avis que le promoteur serait en bien meilleure position pour répondre à cette question puisqu'il possède tous les paramètres permettant d'établir les coûts, et ainsi par la même occasion, établir les comparaisons que vous souhaitez obtenir.

La Ville ne possède aucun chiffre lui permettant d'établir les coûts de construction d'une autoroute.

Cependant, ce que nous pouvons dire c'est que le tracé proposé soustrait l'expropriation d'une résidence importante, maintient le réseau de route local, ce qui ainsi, nous le croyons, a un effet à la baisse en ce qui a trait aux coûts totaux.

Pour la configuration de l'échangeur A-15/A-30, comme déjà mentionné, nous ne sommes pas en mesure d'établir un coût détaillé; mais selon nos experts, les coûts seraient sensiblement dans le même ordre que les coûts requis pour celui du MTQ.

En ce qui concerne l'aménagement de bretelles à la hauteur du rang Saint-André, nos experts évaluent entre 2 000 000,00 \$ et 3 000 000,00\$ le coût d'aménagement de ces dites structures.