

**Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute
15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la ville de
Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe**

**Réponses aux questions et commentaires du ministère du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs**

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
et Bureau de projet A-30
Mars 2005



ÉQUIPE DE TRAVAIL

Directeurs : Bernard Caron, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Paul-André Fournier, Bureau de projet A-30

Chef de service : Jean Iracà, chef par intérim

Chargé de projet : Bernard McCann, urbaniste

Spécialistes : Marcel Beaudoin, agent de recherche
Christine Caron, chef de Service
Souhila Djiar, agente de recherche
Line Gamache, ingénieure
Gildard Lanteigne, ingénieur
Gérald Lavoie, ingénieur
Son Thu Lê, ingénieur
Abdelaziz Manar, agent de recherche
Anna Vizioli, ingénieure

Secrétariat : Nicole Boyer

Cartographie : Lucie D'Auteuil
Peggy Ross

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	1
2. Raison d'être du projet	2
3. Planification et utilisation du territoire	9
4. Projets connexes	14
5. Limites du projet	16
6. Variantes	17
7. Sols contaminés	22
8. Cours d'eau et faune ichthyenne	24
9. Espèces fauniques menacées et vulnérables	28
10. Climat sonore	31
10.1 Données de circulation	31
10.1.1 Situation sans parachèvement de l'autoroute 30 en 2011	31
10.1.2 Situation avec parachèvement de l'autoroute 30 en 2011	32
10.2 Simulations du climat sonore projeté (2011)	32
10.3 Simulation du climat sonore projeté (2011) avec le parachèvement de l'autoroute 30	34
11. Alimentation en eau potable	41
12. Territoire et activités agricoles	42
13. Sécurité publique	46
14. Vibrations	48
15. Représentation cartographique	50
Annexe A Site de la traversée du cours d'eau	A-1
Annexe B Station de pêche expérimentale	B-1
Annexe C Protection de la faune ichthyenne des petits cours d'eau	C-1
Annexe D Lettre d'avis en vertu de la Loi sur les pêches	D-1
Annexe E Limites préconisées par le MDDEP	E-1

LISTE DES CARTES

Carte 1 :	Zone d'étude - tracé de référence _____	51
Carte 2 :	Zone d'étude - variante _____	52
Carte 3 :	Utilisation du sol dans la zone d'étude - tracé de référence _____	53
Carte 4 :	Utilisation du sol dans la zone d'étude - variante _____	54
Carte 5 :	Pédologie du comté de La Prairie - tracé de référence _____	55
Carte 6 :	Pédologie du comté de La Prairie - variante _____	56
Carte 7 :	Possibilités d'utilisation agricole - tracé de référence _____	57
Carte 8 :	Possibilités d'utilisation agricole - variante _____	58
Carte 9 :	Climat sonore - tracé de référence _____	59
Carte 10 :	Climat sonore - variante _____	60
Carte 11 :	Affectations du territoire et périmètre d'urbanisation - tracé de référence _____	61
Carte 12 :	Affectations du territoire et périmètre d'urbanisation - variante _____	62
Carte 13 :	Plan stratégique de développement de la Ville de Candiac - tracé de référence _____	63
Carte 14 :	Plan stratégique de développement de la Ville de Candiac - variante _____	64
Carte 15 :	Principales résistances environnementales - tracé de référence _____	65
Carte 16 :	Principales résistances environnementales - variante _____	66
Carte 17 :	Concept proposé par la Ville de Candiac _____	67

1. INTRODUCTION

Ce document présente les réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP). Celles-ci ont été transmises au ministère des Transports le 24 février dernier.

Ce document répond dans son intégralité à toutes les questions et commentaires du MDDEP. Les annexes ont aussi été conservées par souci de transparence, de façon à permettre au lecteur de retrouver les éléments d'appui aux questions et de se faire une opinion plus nette sur les positions du ministère des Transports.

2. RAISON D'ÊTRE DU PROJET

L'étude d'impact mentionne qu'en plus de permettre le contournement de l'agglomération de Montréal, l'autoroute 30 servira aussi de lien entre les sous-régions de la Montérégie [page 5].

QC-1. Dans quelle mesure l'autoroute 30 servira aussi de lien entre les sous-régions de la Montérégie?

Actuellement, la Montérégie est scindée en deux par l'autoroute 15 qui parcourt le territoire du nord (pont Champlain) vers le sud (frontière américaine). L'est du territoire est bien desservi par les autoroutes 10, 20 et 30, lesquelles se croisent et se greffent toutes à l'autoroute 15. L'ouest du territoire est mal desservi, en raison de l'absence de liens autoroutiers complets. En effet, on observe actuellement un seul tronçon autoroutier de quelques kilomètres contournant la réserve de Kahnawake située dans la MRC Roussillon et, bien que la MRC Vaudreuil-Soulanges soit traversée par les autoroutes 20 et 40, cette dernière n'est liée à la Montérégie que par le seul pont routier Monseigneur-Langlois (route 201).

Le parachèvement de l'ensemble du projet de l'autoroute aura non seulement pour effet de relier entre elles les MRC de Vaudreuil-Soulanges, Beauharnois-Salaberry et Roussillon, mais il aura aussi pour conséquence de relier l'ouest et l'est du territoire en offrant un accès autoroutier aux voyageurs et marchandises parcourant la Montérégie (voir tableau 1). L'autoroute deviendra par le fait une véritable colonne vertébrale du réseau routier montérégien, à laquelle se grefferont les autoroutes 10 (A-35), 15, 20 (à deux reprises), 530 et 540 (accès à l'autoroute 40).

Tableau 1 : État actuel et futur des liens autoroutiers entre les MRC de l'ouest de la Montérégie

MRC	État actuel	Autoroute 30 complétée
Beauharnois-Salaberry	Aucun lien autoroutier avec le reste du territoire	Sera reliée à l'est du territoire, ainsi qu'à la MRC Vaudreuil-Soulanges
Le Haut-Saint-Laurent	Aucun lien autoroutier avec le reste du territoire	Aucun lien autoroutier, mais accès plus immédiat à l'autoroute 30 via la route 132 et l'autoroute 530
Roussillon	Liée partiellement à l'est, au nord et au sud du territoire par les autoroutes 15 et 30 actuelles	Lien autoroutier complet d'est en ouest de la MRC et permettant un accès vers les MRC Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges
Vaudreuil-Soulanges	Bien que liée à l'île de Montréal par les autoroutes 20 et 40, aucun lien autoroutier avec le reste de la Montérégie	Accès à la MRC Beauharnois-Salaberry et par conséquent au reste de la Montérégie. Accès à l'est et au sud de la région métropolitaine sans avoir à traverser l'île de Montréal.

QC-2. Dans quelle mesure l'autoroute 30 pourrait aussi servir de lien vers l'île de Montréal?

L'autoroute 30 ainsi parachevée offrira un lien rapide vers l'île de Montréal pour tous les habitants de l'ouest de la Montérégie et en particulier les résidents des MRC de Roussillon, de Beauharnois-Salaberry et du Haut-Richelieu. En effet, l'accès à l'île sera désormais facilité via l'ouest par un nouveau pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent, lequel permettra d'utiliser ensuite les autoroutes 20 ou 40, et via l'est par les ponts Honoré-Mercier (indirectement relié à l'autoroute 30) et Champlain.

Cette situation pourrait engendrer un certain étalement urbain, mais ce dernier sera atténué par deux mesures particulières :

- a. l'absence d'accès directs (échangeurs) sur le tronçon localisé à l'est de la réserve de Kahnawake, y compris le segment situé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, le tronçon n'ayant pour effet que de relier d'autres segments autoroutiers;
- b. l'imposition d'un tarif (péage), lequel est envisagé pour le tronçon entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion.

Ces deux mesures auront pour effet de limiter les fonctions de l'autoroute 30 à celle d'autoroute de contournement de Montréal ainsi qu'à celle de lien régional structurant. En effet, en limitant l'utilisation de ce lien par les navetteurs, le Ministère compte réduire de beaucoup les pressions de l'urbanisation sur le territoire agricole adjacent au tracé.

L'étude d'impact mentionne que le parachèvement de l'autoroute 30 permettra le contournement de l'agglomération de Montréal, ce qui amènerait une diminution de la congestion sur le réseau autoroutier métropolitain et sur les ponts de la Rive-Sud [pages 8, 131].

QC-3. Quelles sont les données qui permettent de soutenir cette affirmation?

Le Ministère utilise un modèle (EMME/2) qui simule l'affectation du trafic sur le réseau. Ce modèle est préalablement calibré pour la région montréalaise et il est alimenté par les données de l'enquête régionale sur les déplacements des populations ainsi que par des données sur le transport des marchandises.

En ajoutant la nouvelle autoroute au réseau simulé, le modèle refait une affectation du trafic selon le principe du chemin le plus court. Ainsi, les usagers déjà sur le réseau qui auront un gain à emprunter l'autoroute 30 seront identifiés par le modèle.

Les résultats de la simulation montrent qu'avec la construction de l'autoroute 30, un volume du trafic de l'ordre de 20 800 véhicules par jour pourra éviter le réseau de l'île de Montréal et la route 132 en 2021. Ce trafic sera constitué d'une importante proportion de camions lourds pour environ 9 900 camions par jour en 2021.

L'étude d'impact mentionne que la circulation quotidienne actuelle sur la route 132 est attribuable au grand transit (3 300 véhicules), au transit régional (12 700 véhicules) et la circulation locale (29 000 véhicules) [page 11].

QC-4. Quelles sont les définitions de grand transit, de transit régional et de circulation locale?

Ces définitions sont retenues en fonction du territoire de l'étude :

Trafic local : Les échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les municipalités suivantes : Châteauguay, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac et La Prairie.

Trafic régional : Les échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les MRC de Roussillon, Champlain (Longueuil) et l'île de Montréal.

Trafic de transit : Les échanges dont l'origine et/ou la destination se localisent en dehors des MRC Roussillon, Champlain et l'île de Montréal.

QC-5. Quels pourraient être des exemples pertinents d'origines et de destinations pour chacun de ces types de circulation?

Voir QC-4.

QC-6. Lequel des types de circulation justifie le mieux la réalisation du projet?

L'autoroute 30 est une autoroute de contournement de Montréal. Le transit régional et le grand transit représentent respectivement 65 % et 26 % du trafic empruntant l'autoroute 30 en 2021.

L'étude d'impact mentionne qu'il se produit 26,5 % plus d'accidents sur ce segment que sur des segments comparables. De plus, la source utilisée vise un secteur plus vaste que celui du projet [page 11].

QC-7. De manière plus précise, quels sont les taux d'accidents et les taux critiques pour le segment de la route 132 qui est problématique dans le cadre de ce projet?

Le taux d'accidents sur la route 132 entre l'autoroute 30 à Sainte-Catherine et l'autoroute 15 à Candiac s'élève à 3,17 acc/10⁶ véhicules-km. Ce dernier est non seulement supérieur au taux moyen pour des segments de routes nationales comparables à chaussée contiguë et ayant 4 voies ou plus de circulation (2,58 acc/10⁶ véhicules-km) mais aussi au taux critique (2,65 acc/10⁶ véhicules-km). Ce segment de route est donc considéré comme problématique et nécessite des interventions majeures en vue d'améliorer le niveau de sécurité.

QC-8. Quel est le nombre d'accidents pour le segment de la route 132 qui est problématique dans le cadre de ce projet?

Sur une période de cinq ans, soit entre 1998 et 2002, 1 747 accidents sont survenus sur ce segment de la route 132 à l'étude (en incluant les intersections).

QC-9. Quelle est la répartition des accidents selon leur gravité (matériels, blessés, mortels)?

Le tableau suivant présente la répartition annuelle des accidents selon la gravité sur ce segment de la route 132 entre 1998 et 2002.

Tableau 1 : Accidents en fonction de la gravité sur la route 132

Gravité des accidents	Année					Moy.	Total
	1998	1999	2000	2001	2002		
Mortels	1	0	2	0	1	1	4 (0,2 %)
Blessés graves	5	6	6	13	9	8	39 (2,2 %)
Blessés légers	50	55	62	56	70	58	293 (16,8 %)
DMS*	272	291	270	299	279	282	1 411 (80,8 %)
Total	328	352	340	368	359	349	1 747 (100,0 %)
DJMA**	43 800	44 100	45 000	45 000	45 000	45 000	n.a.

* Dommages matériels seulement

** Débit journalier moyen annuel

L'étude d'impact mentionne que la croissance du niveau de circulation va engendrer dans le futur une détérioration des conditions de circulation sur la route 132 [page 11].

QC-10. Quelles sont les données et observations qui soutiennent cette affirmation?

Le transit régional empruntant la future autoroute 30 pourra atteindre 32 100 véhicules par jour alors que le grand transit pourra atteindre 12 800 véhicules par jour en 2021. Ces résultats proviennent des simulations réalisées dans le cadre du projet.

QC-11. Quel est le niveau de service de cette portion de la route 132 (selon différents moments de la journée et les périodes de pointe)?

Actuellement, les niveaux de service varient entre D et F durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi pour un total d'environ 6 à 7 heures en journée ouvrable. En dehors des périodes de pointe la demande est généralement inférieure à la capacité des intersections et le trafic est relativement fluide.

L'étude d'impact présente des débits de circulation sur la route 132 et sur les futurs tronçons de l'autoroute 30 [pages 12-13].

QC-12. À quels endroits sont mesurés et prévus les débits présentés aux figures 2 et 3?

Sur l'autoroute 30, puisqu'il n'y a pas d'entrée ou de sortie, le trafic reste le même entre l'autoroute 15 et la limite de Kahnawake. En ce qui concerne la route 132, la présence de plusieurs rues transversales fait en sorte que le trafic varie d'un endroit à un autre. On a donc opté pour un trafic moyen pondéré. Cependant, pour les besoins de conception, de calcul des niveaux de service, de calcul des niveaux de bruit etc., on a utilisé les débits simulés sur chaque tronçon de la route 132.

QC-13. En fait, ces données sont-elles valides pour le segment de la route 132 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman ou sont-elles plutôt représentatives de l'ensemble du tronçon (de l'échangeur Jean-Leman à Sainte-Catherine)?

Non, le chiffre de 47 600 véhicules par jour est le trafic empruntant la route 132 entre Kahnawake et l'autoroute 15. Quand au tronçon localisé entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, il s'agit de l'autoroute 30 et le débit journalier moyen estimé pour 2021 est de l'ordre de 40 200 véhicules.

3. PLANIFICATION ET UTILISATION DU TERRITOIRE

L'étude d'impact mentionne que le projet respecte le cadre d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Le contenu de l'annexe A est de portée générale et l'objet de l'analyse est imprécis [page 18, annexe A].

QC-14. Pour le ministère des Affaires municipales et des Régions (MAMR), la section 1.2.11.1 et l'annexe A auraient avantage à être présentées différemment. En effet, la conformité du projet au Cadre d'aménagement métropolitain relève d'un processus interne au gouvernement. La décision finale quant à la conformité a été confiée au ministère du Conseil exécutif.

Le ministère des Transports a participé à l'élaboration et à l'adoption par le Conseil des ministres (2001) des orientations gouvernementales contenues dans le Cadre d'aménagement métropolitain. Dans une perspective de cohérence gouvernementale, le ministère des Transports s'assure de la conformité de ses interventions par rapport avec ces mêmes orientations. Dans le cas du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre Saint-Constant et Candiac, cet examen a été effectué pour l'ensemble du projet - voir annexe A. Il en ressort que ledit projet s'inscrit bien dans les orientations et les objectifs socio-économiques du Cadre d'aménagement métropolitain en tant qu'appui à la compétitivité de la métropole sur le plan du commerce international. La vitalité économique de Montréal et de ses pôles est en effet fortement tributaire de la performance des réseaux et des systèmes de transport tant des personnes que des marchandises.

Lors de l'approbation du projet par le gouvernement par décret, le ministère du Conseil exécutif est chargé d'examiner cette conformité du projet par rapport aux orientations du Cadre d'aménagement métropolitain.

QC-15. De quelle organisation ou de quel responsable origine l'analyse effectuée à l'annexe A?

L'analyse présentée dans l'annexe A a été effectuée par le ministère des Transports dans le cadre d'un examen systématique de la conformité de ses interventions aux orientations gouvernementales en vigueur.

QC-16. L'annexe A porte-t-elle spécifiquement sur le tronçon de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman ou considère-t-elle aussi le tronçon de Sainte-Catherine à l'autoroute 15?

L'annexe A porte sur le tracé sud du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre Saint-Constant et Candiac; ce qui comprend le tronçon concerné par la présente étude d'impact (A-15/échangeur Jean-Leman).

L'étude d'impact mentionne que le projet est intégré au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Roussillon [page 19, annexe B].

QC-17. Le MAMSL demande que la section 1.2.11.2 soit étayée davantage pour inclure un compte-rendu des positions de la municipalité régionale de comté et des municipalités au regard du projet. S'il y a lieu, les analyses des impacts devraient être adaptées.

Énoncée à la section 1.2.11.2. de l'étude d'impact, le corridor de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, est dans son ensemble accepté à la fois par le Ministère, la MRC et la Ville de Candiac, laquelle s'est montrée intéressée dès l'automne 2003 par le développement de ce tronçon. Dans son schéma, la MRC a même identifié dans son schéma ce corridor comme étant « prioritaire ». Toutefois, le Ministère, la MRC et la Ville poursuivent des discussions en vue de préciser certaines modalités de réalisation du parachèvement de l'autoroute 30. S'il y a consensus sur le corridor (axe utilisé), il se présente encore quelques divergences entre certaines des positions de la MRC et de la Ville eu égard au projet du Ministère.

Ces divergences touchent :

- les modalités d'un péage éventuel;
- la simultanéité de la réalisation d'un boulevard urbain dans l'axe de la route 132;
- les conditions de réalisation;
- la localisation précise du tracé.

Dans son schéma de remplacement de juillet 2003, la MRC souhaite « Assurer la réalisation de l'autoroute 30, sans péage sur le territoire de la MRC, en prévoyant des mesures de mitigation adéquates afin d'assurer la quiétude des zones résidentielles adjacentes et planifier la desserte du pôle industriel régional tout en minimisant les impacts sur la zone agricole. » Le Ministère s'objecte à cette condition puisque la question du péage constitue une prérogative du gouvernement dont l'application est régie par la *Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport*. De plus, même si le péage n'est envisagé que pour le tronçon ouest seulement, soit entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion, il ne serait pas souhaitable, tant du point de vue de la gestion du réseau routier que de celui de l'aménagement du territoire, d'encourager l'utilisation de l'autoroute 30 à des fins locales. Actuellement, la MRC est bien desservie au niveau local par son réseau existant et le parachèvement de la 30 viendra alléger les conditions de circulation sur la route 132. On ne saurait régler des problèmes de circulation sur la route 132 en créant d'autres problèmes sur une infrastructure dédiée essentiellement à la circulation de transit.

Toujours dans son schéma de remplacement, la MRC souhaite « Réaliser des aménagements sur la route 132 simultanément au prolongement de l'autoroute 30, en assurant l'intégration des composantes reliées à la circulation, au transport, à la sécurité, à l'aménagement et au développement. » Le Ministère s'objecte à cette condition, le parachèvement de l'autoroute 30 devant précéder tous travaux dans l'axe de la route 132 afin d'y dégager la circulation de transit. Toutefois, le Ministère s'est montré ouvert aux discussions entourant les aménagements de la route et a pris des dispositions pour que les études techniques, plans et devis puissent être complétés d'ici la fin de 2007, de manière à ce que les travaux de réaménagement de la route 132 puissent être entrepris dès que le nouveau tronçon de l'autoroute 30 sera ouvert à la circulation. Ainsi, des travaux préliminaires pourraient être réalisés afin de préparer le terrain et ainsi accélérer la réalisation du boulevard urbain.

Enfin, la MRC souhaite imposer des conditions additionnelles à la réalisation de l'autoroute 30 : « Toutefois, avant sa réalisation, les aspects suivants du projet de prolongement autoroutier devront être précisés :

- ajustement du tracé de l'autoroute 30 afin de valoriser les secteurs adjacents en fonction de leurs potentiels de développement de façon à privilégier les potentiels de développement commercial et industriel;
- ajustement du tracé de sorte à minimiser les impacts sur la zone agricole et sur les secteurs résidentiels limitrophes;
- application de mesures de mitigation relatives au bruit, à la qualité de l'air, à l'aspect visuel et aux accès aux propriétés agricoles;
- aménagement d'un accès au pôle industriel régional via l'autoroute 15 ou 30;
- intégration des réseaux récréatifs régionaux;
- mise en place des mesures requises visant la diminution de la circulation automobile et du camionnage lourd sur la route 132;
- évaluation des opportunités d'aménager des accès pour les secteurs bâtis. » Le Ministère s'objecte à l'ajout de conditions supplémentaires, voire contradictoires, à celles édictées par les décrets gouvernementaux émis en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* et de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Le ministère des Transports peut toutefois s'entendre avec les municipalités afin de bonifier un projet routier (prise en compte d'un projet de piste cyclable etc.).

Enfin, la Ville de Candiac souhaiterait, dans le cadre du tronçon A-15/Jean-Leman, un tracé situé plus à l'est (voir carte 1), en vue de permettre la réalisation de son Plan stratégique de développement. Le Ministère n'a pas retenu cette variante, essentiellement parce qu'elle a pour effet d'isoler une large part de la zone agricole permanente (environ 85 ha). C'est qu'en définitive, une partie du Plan stratégique de développement de la Ville de Candiac n'est pas conforme aux grandes affectations du territoire établies au Schéma de remplacement de la MRC, lesquelles consacrent une vocation agricole au territoire isolé par la variante proposée. De plus, le concept proposé par la Ville de Candiac aurait pour effet de causer un impact encore plus important sur l'exploitation agricole sise au sud du rang Saint-André de même que sur un cours d'eau canalisé.

Le Ministère poursuit toujours des discussions avec la MRC et la Ville de Candiac en vue de rechercher des compromis sur les positions divergentes. Dans le cas du tronçon Jean-Leman, il souhaite cependant laisser libre cours au processus environnemental actuellement en cours afin d'obtenir un décret d'autorisation, tel que prévu à la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

QC-18. Le schéma de remplacement est-il en vigueur (en date de février 2005)?

Non, le schéma de remplacement n'était pas en vigueur en février 2005.

QC-19. Si non, quel est l'échéancier prévu pour son entrée en vigueur?

Le 18 novembre 2004, le ministre des Affaires municipales et des Régions (MAMR), a accordé un délai de 120 jours à la MRC, en vertu de l'article 56.14 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, pour qu'elle puisse poursuivre ses discussions avec le ministère des Transports au sujet des éléments de divergence.

Le 15 février dernier, la MRC a fait parvenir au Ministère une nouvelle proposition de texte pour le SAR-3 en lien avec les sous-orientations problématiques. Le Ministère lui a fait une contreproposition le 23 février suivant. La MRC étudie actuellement cette contreproposition.

En principe, la MRC doit déposer au MAMR un nouveau schéma d'aménagement et de développement révisé de remplacement avant le 18 mars 2005. Par la suite, le ministre des Affaires municipales aura 120 jours pour lui signifier si le schéma respecte les orientations et projets du gouvernement. Si le schéma respecte ces orientations et projets, le schéma révisé entrera en vigueur le jour de la signification à la MRC de l'avis du ministre.

4. PROJETS CONNEXES

L'étude d'impact énumère certaines autorisations obtenues en vertu de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Quelques éléments doivent être précisés [page 21].

QC-20. Le décret concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac est le 108-2003 et non pas le 102-2003.

Effectivement, le décret dont il est question à la page 21 de l'étude d'impact est bien le décret 108-2003 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac. La mention du décret 102-2003 est une erreur...

QC-21. Le décret 482-2004 vise effectivement la modification du décret no 108-2003 du 6 février 2003 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac.

Effectivement, le décret 482-2004 concernant la modification du décret 108-2003 du 6 février 2003 a été émis le 19 mai 2004.

QC-22. Selon nos informations, aucun décret numéro 480-2004 n'aurait été émis en vertu de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour le parachèvement de l'autoroute 30.

Effectivement, le décret 480-2004 concernant l'utilisation à des fins non agricoles de lots ou parties de lots pour la construction du prolongement de l'autoroute 30

vers l'est jusqu'à l'autoroute 15, a été émis en vertu de l'article 66 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* et vise l'utilisation à des fins non agricoles de certains lots situés sur le territoire des municipalités de Saint-Constant, Delson et Candiac. Cependant, il faut comprendre que ce décret, autorisant le ministère des Transports à utiliser ces lots pour y parachever l'autoroute 30, doit précéder le décret 482-2004, puisqu'en vertu de l'article 97 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, un décret ne peut être émis en vertu de l'article 31.5 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, que si l'autorisation d'utiliser des lots situés en territoire agricole à des fins autres que l'agriculture est acquise.

5. LIMITES DU PROJET

Le titre de l'étude d'impact mentionne seulement la Ville de Candiac alors la description du milieu indique que la municipalité de Saint-Philippe serait aussi touchée [page 23].

QC-23. Toute référence aux territoires municipaux visés devrait aussi mentionner la municipalité de Saint-Philippe.

Effectivement, le parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman est localisé sur les territoires de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe. Ce n'est que dans une infime portion que la municipalité de Saint-Philippe est touchée (un seul lot). Le titre du projet fait plutôt référence à l'échangeur Jean-Leman, lequel est situé en totalité sur le territoire de la ville de Candiac.

6. VARIANTES

Avant d'analyser le projet de référence et la variante, l'étude d'impact présente d'autres variantes dont celle dans l'axe de l'autoroute 15 [pages 68-71].

QC-24. Le rejet de cette variante à partir d'objectifs de continuité, de fluidité et de sécurité devrait être documenté davantage.

Les autoroutes sont généralement conçues pour recevoir d'importants débits de circulation dont la vitesse est élevée, et d'en permettre un écoulement ininterrompu. Elles relient entre elles les agglomérations urbaines et les régions périphériques. Elles servent également de liaison entre les provinces et pays. L'autoroute 30 agira, à ce titre, non seulement comme voie de contournement de Montréal, mais aussi comme lien interrégional, interprovincial et international.

Quelques éléments de conception

D'après les études réalisées, la circulation, dont le DJMA prévu en 2021 est d'environ 50 000 véhicules, aura un fort pourcentage de grand transit (de l'ordre de 25 %) et tout près de 10 000 véhicules lourds (20 % de la circulation). Il importe donc de concevoir cette infrastructure majeure en tenant compte des critères suivants :

- fonction de circulation directe et mobilité optimale;
- forts débits de circulation;
- écoulement ininterrompu de la circulation;
- vitesse de marche élevée;
- proportion élevée de véhicules lourds;
- raccordements aux autoroutes et, plus rarement, aux routes nationales et régionales.

Dans le cas de l'autoroute 30, il importe d'offrir les meilleures conditions d'utilisation et d'exploitation possibles compte tenu du type de route projetée, soit un niveau de service élevé, lequel permet un écoulement libre de la circulation de

même qu'un niveau de confort et d'aisance excellent pour l'automobiliste comme le camionneur.

La vitesse de base

La vitesse de base est la vitesse choisie en conception qui permet la corrélation des éléments géométriques d'une infrastructure et l'évaluation qualitative de cette infrastructure. Elle est considérée comme la vitesse continue la plus élevée à laquelle un véhicule peut circuler en toute sécurité lorsque les conditions météorologiques sont favorables et que la densité de circulation est faible. Pour une autoroute en milieu rural, la vitesse de base recommandée varie de 110 à 120 km/h.

Pour l'autoroute 30, à la hauteur de Saint-Constant, Delson et Candiac, la vitesse de base recommandée est de 120 km/h, essentiellement parce les tronçons existants à l'est sont pratiquement tous en alignement droit et qu'à l'ouest, la vitesse de base utilisée est également de 120 km/h. Lors de la conception d'un tronçon autoroutier, il est souhaitable d'établir une vitesse de base constante.

C'est la vitesse de base qui commande les distances de visibilité d'arrêt et d'anticipation requises, lesquelles vont déterminer à leur tour la géométrie du tracé et de son profil. Ainsi, pour une vitesse de base de 120 km/h, le rayon de courbe circulaire minimal est de 750 mètres sur une voie rapide.

La continuité

La continuité dont il s'agit ici, est la continuité dans les éléments de géométrie qui composent la route et qui permettent aux automobilistes et camionneurs de maintenir un niveau de confort et d'aisance constant. Tout élément de géométrie qui modifie la vitesse de base (accidents de terrain, autres contraintes etc.) va entraîner des réductions de vitesse chez les conducteurs. Cette réduction peut être la source de perturbations et/ou de congestion (absence de fluidité), essentiellement parce que les distances de visibilité sont réduites. Parallèlement, plus les distances de visibilité sont réduites par rapport aux distances minimales, plus la sécurité d'une voie rapide est réduite. Ainsi, plus la vitesse de base est

maintenue sur une autoroute, par des éléments de géométrie appropriés, plus l'infrastructure sera sécuritaire et efficace pour quiconque l'utilisera.

Un tracé dans l'axe de l'A-15 ne permet pas de maintenir cette continuité dans les éléments de géométrie nécessaires au maintien d'une vitesse de base constante. En effet, il est possible de concevoir des options de tracé dans cet axe, mais les courbes circulaires ne peuvent être conçues qu'avec des rayons maximum de 440 mètres, alors que le rayon minimum sur le tronçon qui sera construit immédiatement à l'ouest est de 790 mètres. Un rayon aussi faible que 440 mètres (qui correspond à une vitesse de base de moins de 100 km/h) réduit considérablement la distance de visibilité à l'arrêt. De plus, la topographie du terrain et l'alignement des autres tronçons sont tels qu'ils ne consentent pas à l'introduction de modifications graduelles, lesquelles permettraient aux conducteurs de s'adapter progressivement à la réduction de la vitesse de base, ce qui est recommandé en conception routière.

Finalement, cette variante comporte des zones additionnelles de divergence et de convergence sur un court segment qui comprend des courbes serrées et un profil en long plus accidenté. Cela aura pour effet de déconcerter l'utilisateur, de perturber la circulation et d'augmenter ainsi les risques d'accidents.

La fluidité

Comme il y a été mentionné précédemment, une contrainte aussi subite qu'un élément de géométrie conçu pour une vitesse de base inférieure de 20 km/h à celle des autres sections de l'autoroute, entraînera nécessairement des réductions de vitesses de parcours chez les conducteurs. Une telle réduction de vitesse, associée à des débits élevés de circulation, dans lesquels on retrouve bon nombre de véhicules lourds et d'utilisateurs en transit, provoquera nécessairement des ralentissements et possiblement de la congestion dans ce secteur de l'A-30. Cette réduction de la fluidité de la circulation aura pour effet de réduire le niveau de service à cet endroit, et il ne sera plus possible alors d'assurer un écoulement ininterrompu de la circulation avec les conséquences qui lui sont associées (risque accru de congestion et d'accidents).

La sécurité

Enfin, la réduction des distances minimales de visibilité d'arrêt et d'anticipation, conséquentes à l'introduction d'un élément de géométrie non conforme à la vitesse de base appliquée sur l'ensemble de l'autoroute, aura pour effet de réduire la capacité des conducteurs à s'adapter à des événements imprévus et demandant des temps de réaction brefs. La distance minimale de visibilité d'arrêt se compose de la distance de perception-réaction de freinage (temps écoulé entre l'instant où le conducteur aperçoit l'objet qui l'oblige à arrêter et le moment où il réagit) et la distance de freinage comme telle (temps écoulé entre le moment où le freinage débute et l'arrêt complet du véhicule). Elle est de 285 mètres à une vitesse de base de 120 km/h et de 200 mètres à une vitesse de base de 100 km/h. Dans la mesure où l'usager de la route n'abaisse pas immédiatement sa vitesse de parcours lorsque qu'il rencontre un élément géométrique non conforme à la vitesse de base (en fait, il ne le reconnaît pas immédiatement, même si on le lui signale), ce dernier élément devient un risque parce que la distance de visibilité d'arrêt s'en retrouve forcément réduite.

La distance de visibilité d'anticipation est celle requise pour permettre à un conducteur de déceler une source de danger, de la reconnaître et de décider de l'action à prendre. Cette distance, supérieure à la distance minimale de visibilité d'arrêt, donne au conducteur une marge de manœuvre supplémentaire pour lui permettre d'agir. À 120 km/h, cette distance se chiffre entre 360 et 470 mètres. Il en est de même que pour la distance de visibilité d'arrêt, lorsqu'un conducteur rencontre une courbe non conforme, il ne réduit pas nécessairement sa vitesse de parcours alors que la distance de visibilité d'anticipation est pour sa part diminuée.

Au Québec, le climat hivernal impose également des contraintes à la conduite sur les routes et les conducteurs se retrouvent plus souvent à la limite des vitesses sécuritaires. Comme ceux-ci ne perçoivent pas immédiatement les conditions qui demandent une réduction de vitesse, une courbe sous-standard sur un tronçon autoroutier ajoute un facteur de risque à la conduite hivernale.

Conclusion

Pour toutes ces raisons, il n'est pas souhaitable de retenir un tracé dans l'axe de l'autoroute 15, qui s'inscrit comme **une discontinuité** dans le cadre du parachèvement de l'autoroute 30, essentiellement parce que les contraintes qu'il impose à la conception de l'infrastructure réduisent grandement sa fonctionnalité tout en augmentant les facteurs de risque en matière de sécurité routière.

7. SOLS CONTAMINÉS

L'étude d'impact identifie les sites où pourraient se trouver des sols contaminés [page 33].

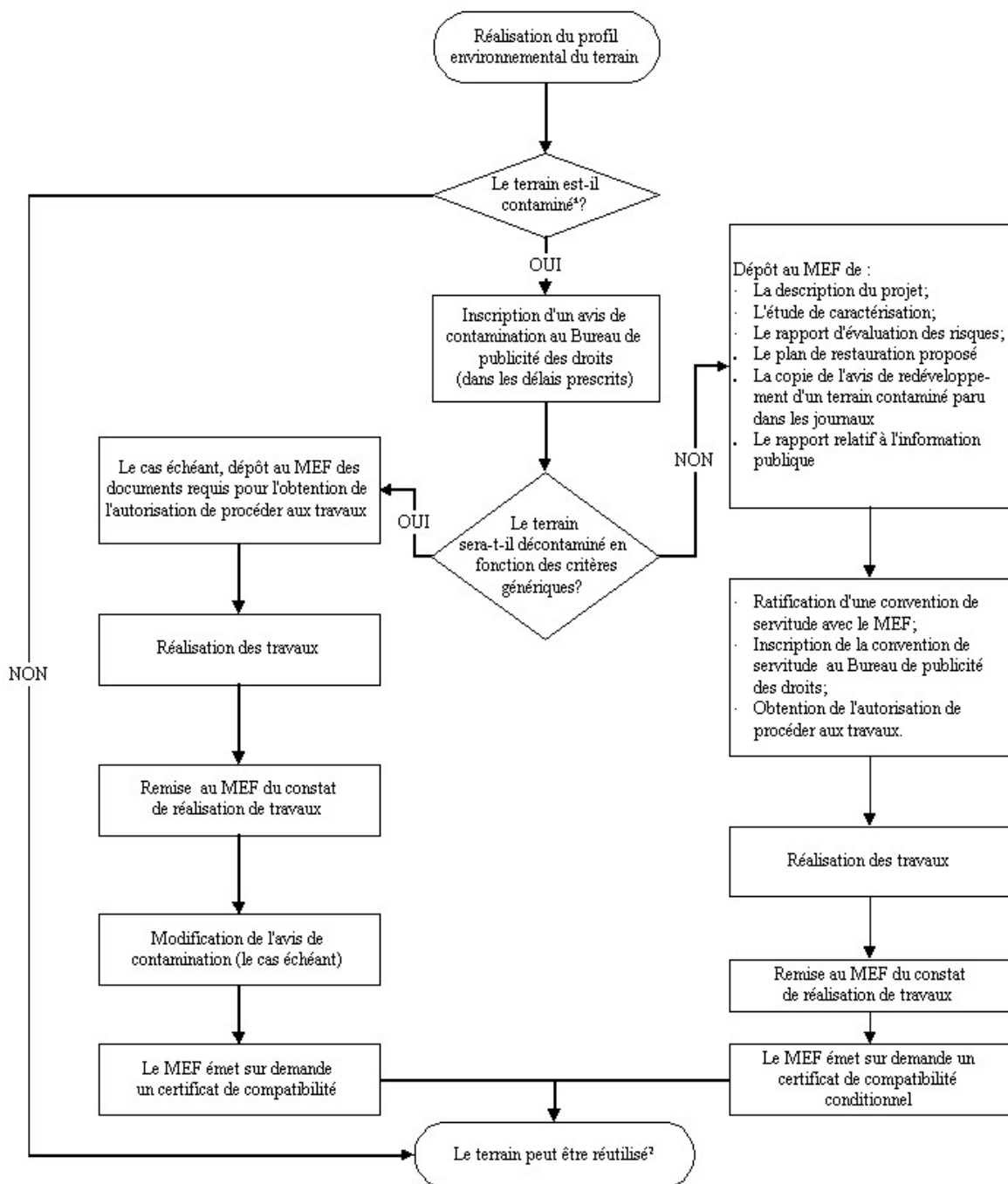
QC-25. Quels sont les indices qui portent à croire que des sites à contamination de faible échelle et impacts puissent se trouver dans l'axe du tracé?

Quelques incidents ponctuels et répertoriés comme des voitures volées et incendiées en bordure des routes pourraient être à l'origine d'une contamination. Les tracés étudiés traversent le rang Saint-André (sur environ 150 mètres) et une partie du chemin Candiac (sur environ 500 mètres). Si un incident de ce type a eu lieu sur ces tronçons de route, l'étendue de la contamination demeure très localisée et difficilement identifiable. La probabilité qu'une contamination se soit produite suite à un incident de ce type est finalement faible.

QC-26. Quels seront les moyens qui seront pris en cas de découverte de sols contaminés dans la poursuite de la planification et de la réalisation éventuelle du projet ? Un engagement explicite à respecter la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, en cas de découverte de contamination, devrait être inscrit à l'étude d'impact.

Dans l'éventualité où le Ministère découvre une contamination, il s'engage effectivement à respecter la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*. La figure 1, page suivante, illustre le cheminement type d'intervention pour la réutilisation de tout terrain potentiellement contaminé selon la politique.

Figure 1 : Cheminement de l'intervention pour tout projet de réutilisation d'un terrain potentiellement contaminé



⁴ : Le niveau de contamination excède le critère générique d'usage pour le zonage du terrain.

² À condition que le requérant ait obtenu un permis de construction de la municipalité.

Source : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

8. COURS D'EAU ET FAUNE ICHTHYENNE

La première phrase de la section 2.2.4 de l'étude d'impact, affirme que « Le projet de référence ne traverse aucun cours d'eau » [page 34].

QC-27. Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), cette affirmation est inexacte si on se fie aux cartes 9 et 12 (présentées à la suite des pages 76 et 81) de l'étude d'impact, et qu'on se réfère à l'orthophoto présentée en annexe A.

Selon le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), le tracé de l'autoroute 30, que ce soit le projet de référence ou sa variante, traverserait un cours d'eau (0306-1001), affluent du cours d'eau 0306-1200, lequel se jette dans la rivière Saint-Jacques (0306-0000). Le MRNF utilise à cette fin une orthophoto prise en 1999.

Or, les terrains sur lesquels se trouvaient ces cours d'eau ont depuis été aménagés pour les fins d'une exploitation agricole d'envergure. Le sol a été nivelé et le cours d'eau 0306-1001 a complètement disparu (bien que l'on peut encore apercevoir son lit), tandis qu'une partie du cours d'eau 0306-1200 a subi le même sort. La partie de ce dernier cours d'eau, située entre la voie ferrée et le rang Saint-André, a été canalisée. Une orthophoto prise en avril 2002, illustre ces modifications apportées par l'entreprise agricole (voir photographie 1).



Photographie 1 - Orthophoto de la zone d'étude, avril 2002

Tel qu'illustré aux cartes 9 et 12 de l'étude d'impact, les tracés étudiés n'affectent aucunement le cours d'eau 0306-1200 dans sa partie canalisée au sud du rang Saint-André, comme dans sa partie « naturelle » au nord du même rang. Il ne saurait donc y avoir d'impacts sur la faune Ichthyenne et sur ses habitats de reproduction.

QC-28. Sur cette photo, le tracé semble bien traverser le cours d'eau # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S), affluent du cours d'eau # 0306-1200 (TRIB. 45D.21M.38S.-73D.29M.42S), lui-même tributaire du ruisseau Saint-André (# 0306-1000) qui se jette dans la rivière Saint-Jacques (# 0306-0000).

Les cours d'eau ayant disparu, ni l'un, ni l'autre des tracés étudiés ne peuvent les affecter.

QC-29. Pour le MRNF, l'étude d'impact doit documenter le cours d'eau # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S).

Le cours d'eau # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S) n'existe plus.

Selon le MRNF, il n'existerait pas de données ichtyologiques pour le cours d'eau # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S).

QC-30. Le MRNF rapporte que des relevés au filet troubleau effectués en 1988 dans la partie inférieure de la branche # 10 du ruisseau Saint-André ou TRIB. 45D.20M.13S.-73D.29M.21S. (# 0306-1100 par 732924 de longitude ouest et 451918 de latitude nord/NAD 27; voir l'annexe 2), au sud-ouest de Saint-Philippe-de-La Prairie, y ont toutefois révélé la présence de trois espèces de poissons, cinq ombres de vase, 143 têtes de boule et 67 ménés jaunes.

Effectivement, si le cours d'eau # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S) n'avait pas été nivelé, il aurait pu s'y trouver quelques cyprinidés, tels qu'observés ailleurs dans les cours d'eau de la région.

Selon le MRNF, il est probable que des populations ichthyennes soient présentes dans le secteur de la traversée, et s'y reproduisent [page 39, 44 et 98].

QC-31. Pour le MRNF, l'étude d'impact doit traiter du potentiel du cours d'eau comme habitat pour la faune ichthyenne et des impacts que pourraient avoir la construction et l'exploitation du projet ces espèces.

Le cours d'eau # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S) ayant été aplani, son potentiel comme habitat pour la faune ichthyenne a été réduit à néant.

QC-32. Le potentiel d'habitat pour le fouille-roche gris (espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable) ainsi les impacts que pourraient avoir la construction et l'exploitation du projet sur cette espèce doivent être abordés dans l'étude d'impact.

Le cours d'eau # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S) ayant été aplani, son potentiel comme habitat pour le fouille-roche gris a été réduit à néant.

QC-33. L'annexe C propose un certain nombre de propositions qui peuvent permettre de minimiser les impacts sur la faune ichthyenne. S'il y a lieu, les propositions peuvent inspirer les engagements que le ministère des Transports pourrait retenir.

Bien que le Ministère reconnaisse généralement que ses projets puissent avoir un impact sur la faune ichthyenne, il ne prévoit pas y en avoir dans le cas particulier du parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) puisque ce dernier projet ne traverse aucun cours d'eau. Tout au plus, le parachèvement de l'autoroute 30 affectera la population de poissons rouges de l'étang situé au 99, Saint-André en raison de la destruction de l'étang. Mais, le Ministère s'est engagé à recréer un étang de même dimension ailleurs sur le territoire.

Il est important de noter que le projet a été soumis à Pêche et Océans Canada, dans le cadre de l'entente d'évaluation environnementale coopérative qui lie les organismes fédéraux et provinciaux, et que ce dernier a jugé dans un premier temps que ce parachèvement n'affectait aucun habitat du poisson (voir annexe D).

9. ESPÈCES FAUNIQUES MENACÉES ET VULNÉRABLES

L'étude impact fait état de la présence potentiel d'un certain nombre d'espèces fauniques menacées et vulnérables [page 44 et 98].

QC-34. Pour le MRNF, l'étude d'impact doit traiter du potentiel des milieux humides et des étangs voisins du projet pour la rainette faux-grillon de l'ouest et des impacts que pourraient avoir la construction et l'exploitation du projet sur cette espèce.

Étang du 99, Saint-André

Le propriétaire actuel a ensemencé son étang il y a 10 ans avec 6 000 poissons rouges de type « comet ». Il effectue parfois des prélèvements mais il n'a pas réensemencé depuis. Plusieurs centaines de poissons rouges vivent présentement dans l'étang. Ceux-ci atteignent des tailles respectables allant jusqu'à 25 cm de longueur. Quelques bancs de jeunes têtes-de-boule, ont également été observés. Au mois d'août, on en compte plusieurs centaines, que l'on peut voir se nourrissant sur les boulettes de nourriture jetées aux poissons.

Mettre des poissons dans un bassin empêche la venue d'un grand nombre d'autres animaux locaux. Les poissons empêchent presque toute présence d'amphibiens, telles grenouilles et salamandres car les larves peuvent facilement être mangées par les poissons.



Photographie 2 - Poissons rouges dans l'étang du 99, Saint-André, printemps 2004

Cependant, la présence d'une étendue d'eau peut attirer des individus adultes. La présence d'anoues a été documentée par l'écoute des chants en période propice et par des observations sur le site. Les observations se limitent par ailleurs à la présence d'une seule larve de ouaouaron et de deux individus morts de grenouille léopard. Aucun chant de Rainette faux grillon de l'Ouest n'a été entendu. Un grand héron a été observé survolant l'étang. Des canards malards y font halte à l'occasion. Héron et martin-pêcheur viennent régulièrement à la pêche dans l'étang. Sur les rives, des traces de broutage par le lièvre sont également présentes.

Étang du sud-ouest du 99, Saint-André

Au printemps (avril 2004), une visite préliminaire a permis de constater l'absence de Rainette faux grillon de l'ouest. L'inventaire plus tardif de cet étang n'a pas permis une caractérisation précise de l'herpétofaune. D'après le type de milieu, seules des espèces communes d'amphibiens (grenouille verte, ouaouaron, grenouille léopard) seraient présentes. Cet étang représente sans doute une mare d'une certaine importance pour leur reproduction au printemps. L'utilisation par les canards est fort probable, en tant qu'habitat d'alimentation et de repos, mais cet étang est trop petit et très peu propice pour la nidification. Le chevreuil fréquente les abords de l'étang.

10. CLIMAT SONORE

Le climat sonore est une des composantes importantes de la qualité de vie en milieu urbanisé. Le bruit provoqué par la construction et l'exploitation des infrastructures routières est un impact particulièrement sensible pour les secteurs résidentiels [page 46 et suivantes, 103 et suivantes, 121 et suivantes].

QC-35. Afin de permettre une analyse complète de l'évolution du climat sonore, l'étude d'impact doit présenter les niveaux sonores projetés en 2011, à l'ouverture de ce tronçon autoroutier.

Le climat sonore projeté en 2011 a été simulé pour trois situations, soit sans le parachèvement de l'autoroute 30 et avec ce parachèvement selon les deux options retenues.

10.1 DONNÉES DE CIRCULATION

Les données de circulation des autoroutes 15 et 30 utilisées pour simuler le climat sonore projeté en 2011 proviennent de la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du ministère des Transports. La vitesse utilisée dans la plupart des cas est la vitesse affichée, soit 100 km/h pour les autoroutes et 50 km/h pour les bretelles d'entrée et de sortie. Les bretelles de l'échangeur A-15/A-30, le boulevard Jean-Leman et ses bretelles de même que le chemin de Candiac ont été considérés lors des simulations du climat sonore projeté.

10.1.1 Situation sans parachèvement de l'autoroute 30 en 2011

En ce qui concerne l'autoroute 30, les débits (DJME) varient de 52 700 à 45 300 véhicules d'ouest en est du boulevard Jean-Leman et pour l'autoroute 15, de 25 600 à 48 780 véhicules au sud et au nord de l'autoroute 30 existante. Le pourcentage de camions toutes catégories est d'environ 12 % sur l'autoroute 30 et de 13 à 20 % sur l'autoroute 15.

10.1.2 Situation avec parachèvement de l'autoroute 30 en 2011

Pour ce qui est de l'autoroute 30, les débits (DJME) varient de 39 200 à 56 900 véhicules d'ouest en est du boulevard Jean-Leman et pour l'autoroute 15, de 32 900 à 54 700 véhicules au sud et au nord de l'autoroute 30 existante. Le pourcentage de camions toutes catégories est de 3 à 12 % sur l'autoroute 30 et de 8 à 13 % sur l'autoroute 15.

Le débit journalier utilisé pour le nouveau tronçon de l'autoroute 30 est de 25 400 véhicules (DJME) en 2011. De ce nombre, la proportion estimée de camions est de 9 000 (75 % de camions lourds (3 essieux et plus) et 25 % de camions intermédiaires (2 essieux)).

10.2 SIMULATIONS DU CLIMAT SONORE PROJETÉ (2011)

Les simulations informatiques servant à évaluer le climat sonore projeté en 2011 ont été réalisées à l'aide du logiciel TNM. Les niveaux sonores à 1,5 mètre au-dessus du sol (au niveau du rez-de-chaussée) ont été simulés.

Dans l'ensemble, le climat sonore projeté en 2011 est acceptable ou faiblement perturbé avec des niveaux sonores variant de 49 à 58 décibels pour les secteurs résidentiels bordant l'autoroute 30 existante et protégés par une butte antibruit. Le climat sonore projeté en 2011 sans le parachèvement de l'autoroute 30 se compose principalement de bruits provenant de la circulation sur les autoroutes 15 et 30 ainsi que de la circulation sur les routes secondaires et locales.

À l'ouest du boulevard Jean-Leman et au nord de l'autoroute 30, les habitations des rues du Calvados, de Chantilly et de Charente localisées le plus près de l'autoroute se situent en zone de climat sonore acceptable soit près de 55 décibels (dBA). En ce qui concerne le secteur de la Place de Chambord à l'est de l'échangeur des autoroutes 15 et 30, les niveaux sonores y avoisinent 50 décibels pour les habitations les plus rapprochées.

À l'est du boulevard Jean-Leman et au nord de l'autoroute 30, les habitations de la rue Daubigny et de l'avenue de Deauville localisées le plus près de l'autoroute se situent en zone de climat sonore acceptable à faiblement perturbé soit variant de 56 à 58 décibels.

En ce qui concerne le secteur résidentiel en développement entre le rang Saint-Joseph et la rue Jean au sud de l'autoroute 30 à Saint-Philippe, les niveaux sonores varient de 58 à 64 dBA aux habitations localisées le plus près de l'autoroute. Pour ce qui est des rues Jean et Dupuis, la butte permet d'y conserver un climat sonore acceptable à faiblement perturbé, entre 56 et 58 dBA aux premières habitations bordant l'autoroute 30.

Finalement, le climat sonore pour les deux habitations situées sur le boulevard Jean-Leman (rang Saint-André) au sud de l'autoroute 30 reste calme avec des niveaux sonores variant de 43 à 48 dBA. Les niveaux sonores actuels et projetés en 2011 sans le parachèvement de l'autoroute 30 pour les différents secteurs résidentiels sont présentés au tableau 1.

Tableau 1 Climat sonore actuel et projeté en 2011 sans le parachèvement de l'autoroute 30

Localisation	Secteur	Niveau sonore, $L_{eq,24h}$ en dBA		Augmentation sonore en dBA
		Actuel (2003)	Projeté (2011)	2011
Ouest de Jean-Leman	Rues Chantilly, Calvados	49 à 51	53 à 54	3 à 4
	Place de Chambord	47 à 49	49 à 50	1 à 2
Est de Jean-Leman	Rue Daubigny, av. Deauville	51 à 54	56 à 58	4 à 5
	Rues Jean et Dupuis	52 à 54	56 à 58	3 à 4
Sud de l'autoroute 30	Rang Saint-André	41 à 47	43 à 48	1 à 3

Les augmentations sonores prévues en 2011 sont causées essentiellement par l'augmentation des débits de circulation qui se produiront même si le parachèvement de l'autoroute 30 n'est pas complété. Il faut souligner que selon les modèles de prévision de circulation, les débits de circulation de 2003 augmenteront de façon importante jusqu'en 2011 (près de 22 % sur l'autoroute 15 et plus du

double sur l'autoroute 30). De 2011 à 2021, les débits continueront d'augmenter mais de façon moins marquée soit de 2 à 7 % au total. Les niveaux sonores projetés en 2021 qui ont été calculés dans l'étude d'impact de mai 2004, sont donc relativement similaires à ceux de 2011 puisque les débits varient peu de 2011 à 2021.

10.3 SIMULATION DU CLIMAT SONORE PROJETÉ (2011) AVEC LE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30

Dans l'ensemble, le climat sonore projeté en 2011 est acceptable ou faiblement perturbé avec des niveaux sonores variant de 50 à 60 décibels pour les secteurs résidentiels bordant l'autoroute 30 existante et protégés par une butte antibruit. Le climat sonore projeté en 2011 avec le parachèvement de l'autoroute 30 se compose principalement de bruits provenant de la circulation sur les autoroutes 15 et 30 ainsi que de la circulation sur les routes secondaires et locales.

À l'ouest du boulevard Jean-Leman et au nord de l'autoroute 30, les habitations des rues du Calvados, de Chantilly et de Charente localisées le plus près de l'autoroute se situent en zone de climat sonore acceptable avec près de 55 décibels (dBA). L'impact du parachèvement de l'autoroute 30, selon le projet de référence ou la variante, y est nul puisque ce dernier entraîne une réduction de débits sur l'autoroute 30 existante à l'ouest du boulevard Jean-Leman. En ce qui concerne le secteur de la Place de Chambord à l'est de l'échangeur des autoroutes 15 et 30, les niveaux sonores y avoisinent 50 décibels pour les habitations les plus rapprochées. L'impact du parachèvement de l'autoroute 30, selon le projet de référence ou la variante, y est nul.

À l'est du boulevard Jean-Leman et au nord de l'autoroute 30, les habitations de la rue Daubigny et de l'avenue de Deauville localisées le plus près de l'autoroute se situent en zone de climat sonore acceptable à moyennement perturbé et variant de 57 à 60 décibels dans le cas du projet de référence. Le parachèvement de l'autoroute 30 y entraîne des augmentations sonores de 1 à 2,5 dBA et un impact faible. Dans le cas de la variante, les habitations se situent en zone de climat sonore acceptable à moyennement perturbé et variant de 56 à 60 décibels. Le parachèvement de l'autoroute 30 y entraîne des augmentations sonores de 1 à 2 dBA et un impact faible.

En ce qui concerne le secteur résidentiel en développement entre le rang Saint-Joseph et la rue Jean au sud de l'autoroute 30 à Saint-Philippe, les niveaux sonores varient de 64 à 67 dBA aux habitations localisées le plus près de l'autoroute. Pour ce qui est des rues Jean et Dupuis, les niveaux sonores varient entre 59 et 61 dBA dans le cas du projet de référence et de 57 à 59 dans le cas de la variante aux premières habitations bordant l'autoroute 30 se situant ainsi en zone faiblement à moyennement perturbée. Le parachèvement de l'autoroute 30 y entraîne des augmentations sonores de 2,5 à 3 décibels et un impact faible dans le cas du projet de référence et de 0,2 à 1 décibel et un impact faible dans le cas de la variante.

Finalement, le climat sonore pour les deux habitations situées sur le boulevard Jean-Leman (rang Saint-André) au sud de l'autoroute 30 se situera entre 57 et 60 décibels dans le cas du projet de référence et entre 59 à 61 pour la variante. Ces habitations subiront une augmentation importante des niveaux sonores de près de 9 à 16 dBA et un impact fort.

Les niveaux sonores projetés en 2011 sans et avec le parachèvement de l'autoroute 30 (projet de référence et la variante) pour les différents secteurs résidentiels sont présentés au tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Climat sonore projeté en 2011 avec le parachèvement de l'autoroute 30

Localisation	Secteur	Niveau sonore, $L_{eq,24h}$ en dBA			Augmentation sonore en 2011	
		Actuel (2011)	Projet de référence	Variante	Projet de référence	Variante
Ouest de Jean-Leman	Rues Chantilly, Calvados	53 à 54	53 à 54	52 à 53	0 dBA (dans certains cas réduction d'environ 1 dBA)	0 dBA (dans certains cas réduction de 1 à 2 dBA)
	Place de Chambord	49 à 50	50 à 51	49 à 50	0 à 0.5 dBA	0 dBA (dans certains cas réduction de 1 dBA)
Est de Jean-Leman	Rue Daubigny, av. Deauville	56 à 58	57 à 60	56 à 60	1 à 2.5 dBA	1 à 2 dBA
	Rues Jean et Dupuis	56 à 58	59 à 61	57 à 59	2.5 à 3 dBA	0.2 à 1 dBA
Sud de l'autoroute 30	Rang Saint-André	43 à 48	57 à 60	59 à 61	9 à 16 dBA	13 à 14 dBA

Il n'y a pas d'accroissement prévu des niveaux sonores pour les secteurs résidentiels localisés à l'ouest du boulevard Jean-Leman. À l'est du boulevard Jean-Leman, des augmentations maximales de 3 dBA sont prévisibles pour les bâtiments résidentiels situés au nord et au sud de l'autoroute 30 dans le cas du projet de référence et jusqu'à 2 dBA dans le cas de la variante.

Finalement, l'accroissement des niveaux sonores est de l'ordre de 9 à 16 dBA pour les deux habitations situées sur le rang Saint-André au sud de l'autoroute 30 dans le cas du projet de référence et de 13 à 14 dBA pour le cas de la variante.

QC-36. L'étude d'impact ne présente pas d'information concernant les niveaux de bruit qui seront générés lors de la phase construction. L'étude d'impact doit présenter l'approche retenue par l'initiateur. À titre d'information, nous joignons à l'annexe 4 les objectifs de bruit concernant les limites et les lignes directrices préconisées par le Ministère relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction.

Compte tenu de l'impossibilité d'appliquer, en pratique, les « Limites préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction » (tel que décrit en annexe E), le Ministère s'engage, comme il l'a fait dans d'autres chantiers faisant l'objet d'une autorisation en vertu de 31.1, à faire respecter ce qui suit :

- un document spécial sera remis aux entrepreneurs et spécifiera les seuils sonores à respecter pendant les travaux, le contenu des programmes de suivi et de contrôle du bruit ainsi que les mesures d'atténuation requises et les restrictions concernant certains équipements ou techniques de construction;
- un programme de gestion du bruit devra être élaboré par l'entrepreneur retenu avant les travaux.

Objectifs à atteindre

Les niveaux sonores autorisés représentent les limites à ne pas dépasser et sont établis selon les différentes périodes de la journée. Ces niveaux sont les suivants :

Période	Niveau sonore L_{10} en décibel (A)
7 h à 19 h	75 décibels
19 h à 22 h	Bruit ambiant sans travaux + 5 décibels
22 h à 7 h	Bruit ambiant sans travaux + 5 décibels

Le L_{10} est un indicateur qui signifie que pendant 10 % du temps d'échantillonnage, les niveaux sonores excèdent le seuil spécifié. Le temps d'échantillonnage étant de 20 minutes.

Le bruit ambiant sans travaux est représenté par un L_{eq} (niveau équivalent) mesuré sur une période minimale de 24 heures et à au moins deux reprises avant le début des travaux de construction. Le bruit ambiant sera évalué pour la période de jour (7 h à 19 h), le soir (19 h à 22 h) et la nuit (22 h à 7 h).

Les modalités quant à la durée et aux distances de mesure ainsi qu'à l'établissement du bruit ambiant seront détaillées au document spécial qui sera remis aux entrepreneurs.

Programme de gestion du bruit

Un programme de gestion du bruit sera élaboré par l'entrepreneur retenu avant le début des travaux. Ce programme comprendra un programme général ainsi que des programmes détaillés de contrôle du bruit de même qu'un plan de suivi acoustique.

Le programme général

Le programme général décrit les procédures que l'entrepreneur entend mettre en place afin de s'assurer du respect des niveaux sonores autorisés au cours de ses travaux.

Le programme détaillé

Le programme détaillé concerne une activité et il doit expliquer la méthodologie que l'entrepreneur entend utiliser pour réaliser cette activité en conformité avec les niveaux sonores autorisés. Le programme détaillé doit inclure :

- la description du secteur où l'activité a lieu;
- les niveaux sonores anticipés pendant les travaux;
- les mesures d'atténuation prévues, ainsi que leur efficacité;
- la procédure de mise en place des mesures d'atténuation.

Le plan de suivi acoustique

Le plan de suivi acoustique permet de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place ainsi que le respect des seuils sonores autorisés. Il doit inclure :

- l'identification des sites de relevés sonores;
- le type d'équipement utilisé pour les relevés sonores;
- les méthodes et le temps de mesure prévus,
- la procédure de traitement des plaintes;
- la procédure à suivre lorsque les niveaux sonores mesurés dépassent les seuils permis.

Mesures d'atténuation requises et restrictions

En conformité avec le programme de gestion du bruit, différentes mesures d'atténuation seront implantées afin de respecter les niveaux sonores autorisés. Certaines mesures ou restrictions seront identifiées au document spécial remis aux entrepreneurs. Il s'agit des éléments suivants.

L'utilisation d'alarmes de recul à intensité variable est requise. Ce type d'alarmes s'ajuste automatiquement à un maximum de 10 décibels au-dessus du bruit ambiant. Des écrans antibruit temporaires seront également utilisés au besoin lors des travaux à proximité des zones résidentielles. De façon générale, les travaux de nuit ne seront pas autorisés.

En ce qui concerne la circulation des véhicules sur le chantier et les voies d'accès à ce dernier, la vitesse de circulation sera réduite et l'utilisation des freins moteurs sera interdite sur le chantier et les voies d'accès à ce dernier sauf dans les cas où la sécurité puisse être compromise.

Suivi réalisé pendant les travaux

Au début des travaux, le plan de suivi acoustique sera implanté. Des relevés sonores seront réalisés sur une base régulière afin de s'assurer que les seuils autorisés soient respectés et que les mesures d'atténuation mises en place procurent une réduction sonore suffisante.

Plus spécifiquement, des relevés sonores de chaque outil ou équipement utilisé sur le chantier seront réalisés dans le but de vérifier qu'ils sont bien ajustés et que leur entretien est adéquat.

Régulièrement, le jour et la nuit le cas échéant, des vérifications des niveaux sonores dans les zones sensibles à proximité du chantier seront effectuées. À cet effet, un rapport écrit journalier détaillant la date et la localisation des relevés, les niveaux sonores mesurés et les niveaux sonores autorisés à ce moment sera produit. Ce rapport doit également inclure les actions prises par l'entrepreneur en cas de dépassement, avec indication de la date et de l'heure de l'application des actions correctives.

À chaque année de travaux, un bilan du suivi acoustique réalisé sera produit. Ce bilan comprendra les items suivants :

- la localisation des zones sensibles;
- l'identification des sites de relevés sonores;
- le type d'équipement utilisé lors des relevés sonores;
- les méthodes de mesures;
- les résultats des relevés sonores et les dépassements des seuils;
- les mesures d'atténuation mises en place ou modifiées à la suite des dépassements observés ou des plaintes;
- l'efficacité acoustique mesurée et le coût des mesures mises en place;
- le nombre et type de plaintes reçues.

Tout au long des travaux, des réunions de chantier portant sur la gestion du bruit auront lieu afin de suivre l'avancement de l'implantation du programme de gestion du bruit et d'y apporter des correctifs le cas échéant. Également, une rencontre avec les résidants sera organisée. Un feuillet d'information et un numéro de téléphone pour d'éventuelles plaintes leur seront remis à cette occasion.

11. ALIMENTATION EN EAU POTABLE

L'étude impact traite des effets du projet sur des puits d'alimentation en eau potable de la zone d'étude [page 97].

QC-37. Pour les puits de la zone d'étude qui subsisteront suite à la réalisation éventuelle du projet, est-ce qu'un programme de suivi de l'approvisionnement en eau potable (qualité et quantité) en période d'exploitation est prévu ?

Le Ministère a effectué toutes les analyses requises en vue d'évaluer l'impact de son projet sur l'alimentation en eau potable de la zone d'étude, et il a constaté que ce dernier n'affecterait pas cette alimentation. Cependant, sur demande des propriétaires concernés, il s'engage à effectuer un suivi formel en période d'exploitation. Les modalités de ce suivi restent cependant à définir.

12. TERRITOIRE ET ACTIVITÉS AGRICOLES

L'impact sur le territoire et les activités agricoles est un enjeu majeur du projet. L'étude impact traite de différentes mesures d'atténuation [page 127].

QC-38. Quels moyens pourrait prendre le ministère des Transports pour maintenir la vocation agricole des terrains et parcelles résiduelles qu'il pourrait détenir suite à la réalisation éventuelle du projet ?

À la suite de la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman (Candiac), le Ministère pourrait se retrouver en possession de quelques parcelles résiduelles en zone agricole. Le Ministère utilise habituellement ces parcelles pour effectuer des remembrements destinés à la poursuite de leur exploitation à des fins agricoles. Dans le cas du projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman (Candiac), la probabilité qu'elles soient réutilisées demeure toutefois faible. C'est pourquoi, le Ministère propose de reboiser ces parcelles afin de leur conserver un caractère à la fois agricole et naturel. Le reboisement de ces parcelles permettra de conserver une zone tampon entre l'autoroute et la zone blanche, laquelle sera éventuellement développée, et compensera également pour les pertes de superficies boisées engendrées par le projet.

L'inclusion à la zone agricole et l'exploitation de la zone résiduelle enclavée au sud de l'échangeur des autoroutes 30 et 15 sont présentées comme des mesures possibles.

QC-39. Des démarches ont-elles été engagées pour vérifier la pertinence et la faisabilité de cette mesure ? Le ministère des Transports est-il en mesure de préciser son engagement?

Dans le cadre du projet de parachèvement, le Ministère devra acquérir une grande part de la zone blanche localisée au sud de la voie ferrée du Canadien Pacifique, dont la totalité de l'espace sis au sud de l'échangeur prévu. Dans ce cas particulier, l'acquisition est provoquée par l'enclavement définitif de la parcelle de terrain.

L'article 62 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* permet à la C.P.T.A.Q. d'autoriser l'inclusion de tout territoire ou parcelle de terrains en zone agricole permanente. C'est pourquoi le Ministère se propose d'effectuer toutes les démarches requises en vue d'inclure cette parcelle en zone agricole permanente, et ce, en guise de compensation pour l'utilisation d'une partie du territoire agricole à des fins autres. Le Ministère effectuera également toutes les démarches en vue de faire modifier le Schéma d'aménagement de la MRC, ainsi que les plans et règlements de la Ville de Candiac.

Parallèlement à cette démarche, l'enclave sera offerte au producteur agricole riverain afin de compenser les pertes de superficies qu'il aura à subir par le parachèvement du projet. Cette démarche ne s'oppose pas à l'esprit du nouveau *Règlement sur les exploitations agricoles*, adopté en décembre 2004, en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, puisque la superficie cultivée de l'exploitation n'augmentera pas à la suite de cet échange. S'il accepte, cette parcelle sera sans doute remise en culture. S'il refuse, le Ministère n'aura d'autre choix que de la laisser en friche afin de lui conserver un caractère naturel et agricole.

L'étude d'impact indique que le reboisement pourrait constituer une mesure d'atténuation.

QC-40. Des démarches ont-elles été engagées pour vérifier la pertinence et la faisabilité de cette mesure? Le ministère des Transports est-il en mesure de préciser son engagement?

Le reboisement constitue l'étape ultime d'aménagement d'un projet routier. Le cas échéant, il fait partie intégrante du concept d'aménagement paysager retenu, lequel a pour objectifs non seulement de mieux intégrer un projet dans son environnement et à en limiter les impacts visuels négatifs, mais aussi de répondre à des problématiques particulières comme la nécessité de concevoir des brise-vent, soit en vue d'empêcher l'amoncellement des neiges sur la chaussée, soit en vue d'éviter le transport de matières et particules polluantes vers des zones sensibles.

Le concept d'aménagement paysager est donc préparé par un architecte du paysage expérimenté qui doit tenir compte d'une foule de facteurs dans la préparation de son projet, tels la provenance des vents dominants, la localisation des zones sensibles (quartiers habités) et le caractère naturel du milieu d'insertion. Le

concept d'aménagement paysager peut comprendre à la fois l'emprise de l'autoroute ainsi que tous les espaces adjacents et en possession du Ministère à la fin du projet.

Les essences végétales sélectionnées, le sont en fonction de leur degré de tolérance et aux sels de déglçage, de la zone de rusticité dans laquelle s'insère le projet ainsi que de la nature des sols qui s'y trouvent. Après la réalisation du plan d'aménagement paysager, des suivis et un entretien réguliers sont effectués de manière à s'assurer de la bonne performance des mesures prises pour atténuer les impacts identifiés.

Outre le fait de leur conserver un état naturel, le reboisement des parcelles adjacentes à l'emprise, associé à la gestion écologique de la végétation, permettra d'augmenter le nombre d'espèces végétales et animales présentes de même que la biomasse des arbres et des arbustes. Cela accroît la fixation du carbone (CO₂).

L'étude d'impact indique que l'absence d'entrées et de sorties (autres qu'aux extrémités) et l'addition d'une servitude de non-accès le long du prolongement du rang Saint-André pourraient réduire les pressions de l'urbanisation sur le territoire et les activités agricoles [page 132].

QC-41. Ces mesures représentent-elles seulement des mesures possibles ou sont-elles des engagements formels du ministère des Transports?

Dans le cadre du parachèvement de l'autoroute 30, au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac, le Ministère s'est déjà engagé à ne concevoir d'échangeurs qu'aux deux extrémités du tronçon, et ce, pour faciliter les échanges avec les deux autoroutes existantes (A-30 et A-15). Le décret 482-2004, lequel autorise la réalisation du projet, reprend cet engagement en spécifiant que le tronçon ne comportera aucun échangeur pour faciliter les accès au réseau local. Le Ministère observera toutes les dispositions de ce décret tant et aussi longtemps que ce dernier demeurera en vigueur ou qu'il ne sera pas à nouveau modifié.

Dans le cas du tronçon à l'étude, le Ministère est prêt à s'engager formellement à ne pas construire d'entrées et de sorties (autres qu'aux extrémités) et à acquérir une servitude de non-accès le long du prolongement du rang Saint-André. Ces deux mesures auront pour effet de protéger la fonctionnalité des deux infrastructures et par conséquent, à protéger en contrepartie le territoire agricole environnant face aux pressions éventuelles du développement urbain.

13. SÉCURITÉ PUBLIQUE

L'étude d'impact qualifie les risques d'accidents majeurs de minimes compte tenu que l'amélioration du réseau routier permettra de diminuer le nombre d'accidents [page 19].

QC-42. À la demande du ministère de la Sécurité publique (MSP), l'étude d'impact doit présenter une description générale des conséquences hors site attribuables à un incident impliquant le transport de matières dangereuses.

QC-43. Cette description doit permettre d'évaluer les impacts susceptibles d'affecter les organisations municipales de sécurité civile lors de l'exploitation du tronçon et de l'échangeur projetés.

Les conséquences d'un accident hors site peuvent être considérées comme faibles, compte tenu que l'autoroute passe principalement dans les terres agricoles et où il y a peu de résidences à proximité du tracé. De plus, ce segment de l'autoroute 30 peut être facilement accédé soit par un segment de l'autoroute 30 actuel et par l'autoroute 15. Il y a très peu de population qui pourrait être affectée dans l'environnement immédiat d'un déversement.

Les services d'incendies et de mesures d'urgences possèdent un grand accès à ce tronçon. De plus, il est relativement facile de mettre en place un plan de contournement en cas de fermeture du tronçon de l'A-30 en question. Par ailleurs, comme le tronçon et l'échangeur seront construits selon les normes actuellement en vigueur, les probabilités d'accidents de matières dangereuses avec conséquences graves sont très minimisées.

L'étude d'impact présente un plan de mesures d'urgences ainsi qu'un plan de contournement en cas d'incident [page 133, annexes C et D].

QC-44. À la demande du MSP, l'étude d'impact doit décrire les moyens qui seront pris afin d'assurer le lien entre le plan d'urgence proposé et les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées.

QC-45. De façon plus particulière, l'étude d'impact doit faire état des moyens qui seront pris pour assurer l'arrimage du plan de contournement proposé à l'étude d'impact aux plans d'évacuation des municipalités concernées.

Lors d'un accident important sur le réseau routier du ministère des Transports, le Ministère en est immédiatement avisé. Le centre de télécommunications du ministère des Transports est ouvert 24 heures par jour. Il possède une liste détaillée de tous les intervenants en région notamment des services de polices et de pompiers. Il existe alors une procédure détaillée concernant l'alerte au ministère des Transports.

Dans le cadre du « *Programme National de la Sécurité Civile* » (PNSC) le ministère des Transports est en soutien à la Sûreté du Québec en ce qui concerne l'évacuation des populations en fournissant soit les moyens pour le transport des personnes, le choix des routes d'évacuation autant sur le réseau sous sa juridiction que sur le réseau municipal.

14. VIBRATIONS

L'étude d'impact ne présente pas d'évaluation concernant une problématique potentielle reliée aux niveaux de vibrations qui seront induits en phase de construction et d'exploitation de l'infrastructure routière.

QC-46. Les secteurs potentiellement sensibles aux vibrations doivent être identifiés à l'étude d'impact.

Bien que la composition du sol soit essentiellement d'origine argileuse, le Ministère n'a pas identifié de secteurs potentiellement sensibles aux vibrations. Essentiellement, les vibrations causées par les déplacements de véhicules lors des travaux de construction, de même que par la circulation lors de l'exploitation, auront une portée limitée dans l'espace.

De plus, peu de résidences se localisent dans le corridor de l'autoroute et elles sont pratiquement toutes protégées par des buttes antibruit ou par d'autres infrastructures. Malgré ce fait, une seule résidence risque de se situer dans le rayon d'incidence des vibrations si le tracé de référence est choisi. En effet, si la variante est sélectionnée, cette résidence sera achetée et démolie avant même le début des travaux.

QC-47. L'étude d'impact doit présenter une évaluation des niveaux de vibrations qui seront induits en phases de construction et d'exploitation de l'infrastructure routière.

Il est difficile d'évaluer correctement les niveaux de vibrations à l'heure actuelle et de les projeter puisque tous les paramètres nécessaires à l'analyse ne sont pas connus. Aucun sondage n'a été effectué et l'on ne connaît pas parfaitement la nature des sols. Pour cette raison, le Ministère ne pourra commencer ses évaluations qu'au moment où il sera propriétaire des terrains.

QC-48. Le cas échéant, l'étude d'impact devrait permettre de déterminer si des mesures d'atténuation sont nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations généralement recommandées par le ministère des Transports.

Malgré l'absence de données précises, le Ministère prend des mesures pour limiter les impacts sur la population avoisinante. Lors de la construction, l'adoption d'une série de mesures pour limiter les nuisances sonores aura les mêmes répercussions au niveau du potentiel de vibration (voir réponses à la question QC-36). Ainsi les horaires de travail seront établis en fonction des objectifs visés au niveau des nuisances possibles.

De même, toute la question de la circulation des véhicules sur le chantier est détaillée au *Cahier des charges et devis généraux* du Ministère, de manière à limiter les charges transportées. Ainsi, tout entrepreneur doit établir un plan de contrôle, lequel décrit en détail les moyens que l'entrepreneur prend pour respecter les limites de charges. Il doit en assumer le suivi.

15. REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE

L'étude impact présente différentes cartes qui permettent de localiser les différentes composantes du milieu et le projet [cartes].

QC-49. Il est suggéré que toutes les cartes devraient inclure une représentation du ou des tracés afin de faciliter l'évaluation des impacts sur les différentes composantes du milieu.

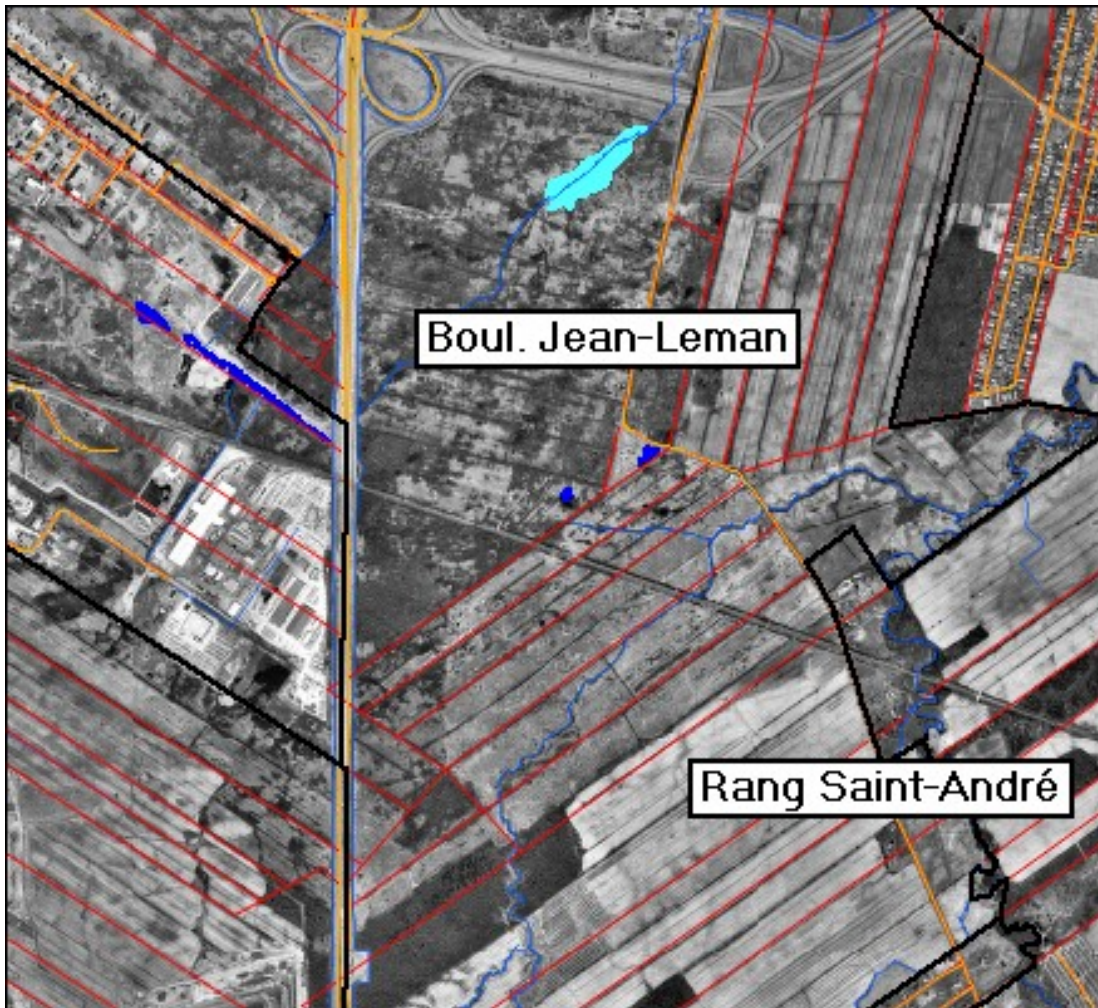
QC-50. Une représentation cartographique du tracé proposé par la Ville de Candiac doit être présentée. Cette carte doit être équivalente à celles présentées pour le tracé de référence et la variante.

Annexes

Annexe A Site de la traversée du cours d'eau



Cours d'eau : # 0306-1001 (TRIB. 45D.21M.36S.-73D.30M.19S)



Source : Avis du MRNF

Annexe B Station de pêche expérimentale





Source : Avis du MRNF

Annexe C Protection de la faune ichthyenne des petits cours d'eau

Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman
sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe
Réponses aux questions et commentaires du MDDEP



Afin de minimiser les impacts d'interventions diverses dans les petits cours d'eau sur ces activités biologiques et économiques, la Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie recommande donc, généralement, que les travaux en milieu aquatique soient exécutés entre le 15 septembre et le 15 mars.

Si certaines contraintes inhérentes à la qualité environnementale de l'intervention, comme le succès d'une stabilisation éventuelle des talus par ensemencement, exigeaient que les travaux débutent plus tôt en saison, ils pourraient être entrepris, par exemple, au cours de la première ou de la deuxième quinzaine du mois d'août sans comporter d'inconvénients graves ni permanents pour la faune ichthyenne ou l'habitat du poisson, à la condition de recourir à toutes les mesures requises pour éviter les impacts en aval du lieu des travaux, particulièrement le transport de matières solides en suspension.

Toutefois, si l'intervention peut-être considérée comme ponctuelle (30 m et moins), les travaux pourraient avoir lieu plus tôt, en prenant des mesures pour en limiter les répercussions aux abords immédiats du lieu de l'intervention. Dans le cas d'un cours d'eau intermittent, il n'y aurait pas de restrictions temporelles applicables si les travaux sont exécutés alors que le lit est asséché.

Enfin dans plusieurs petits cours d'eau du milieu agricole tels les cours d'eau verbalisés ou municipaux, des travaux pourraient être exécutés au printemps, avant le début juin, si les conditions climatiques et hydriques le permettent, en particulier dans la partie supérieure des bassins versants, toujours en s'assurant d'éviter toutes répercussions au-delà des lieux d'intervention.

Source : Avis du MRNF

Annexe D Lettre d'avis en vertu de la Loi sur les pêches

Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman
sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe
Réponses aux questions et commentaires du MDDEP





Pêches et Océans / Fisheries and Oceans
Canada / Canada

Océans et Habitat / Oceans and Habitat
Région du Québec / Quebec Region
Gestion de l'habitat / Habitat Management

Classif. sécurité / Security

Le 26 janvier 2005

Votre réf. / Your ref.

M. Bernard McCann
Ministère des Transports du Québec
180, boulevard d'Anjou, bureau 200
Châteauguay (Québec)
J6K 1C4

Notre réf./Our ref
9510-001-35-526.

Objet : Lettre d'avis en vertu de la Loi sur les pêches
Raccordement de l'autoroute 30 à l'autoroute 15, échangeur Jean-Leman, Candiac

Monsieur,

Pêches et Océans Canada (MPO) a bien reçu votre soumission le 20 janvier 2005 concernant la construction de l'échangeur Jean-Leman. Veuillez noter le titre de votre soumission et le numéro de dossier que nous lui avons assigné. Il importe d'y faire référence lorsque vous nous contacterez afin d'accélérer la correspondance ou les demandes futures.

Numéro de dossier : **9510-001-35-526**
Titre de la soumission : **Raccordement de l'autoroute 30 à l'autoroute 15, échangeur Jean-Leman, Candiac**

Selon notre compréhension, votre soumission comporte les éléments suivants :

- *Construction d'une route selon le tracé intitulé "La Variante";*
- *Destruction complète de l'étang du 99 Saint-André, contenant des poissons rouges et des individus de tête-de-boule. Cet étang n'est pas connecté à un réseau hydrographique;*
- *La route choisie ne longe ou n'empiète aucun autre cours d'eau.*

Tels qu'ils sont énoncés dans les documents suivants :

- *MTQ. Novembre 2004. Parachèvement de l'autoroute 30 et de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, étude d'impact sur l'environnement*

31 JAN '05 13:02
.../2

Canada

Institut Maurice-Lamontagne / Maurice Lamontagne Institute
850, route de la Mer, Mont-Joli (Québec) G5H 3Z4
Tél.: (418) 775-0673, téléc.: (418) 775-0658, GuitardA@dfo-mpo.gc.ca

Veillez noter que ce présent avis ne constitue pas une acceptation de la variante retenue mais d'un constat d'aucune perte d'habitat du poisson. Si les informations décrites ci-dessus ont été modifiées depuis que vous nous avez soumis votre proposition, l'avis fourni dans la présente ne s'appliquera peut-être plus à votre situation et vous êtes prié de nous consulter pour déterminer si un autre examen est requis.

Nous sommes d'avis qu'aucune détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat du poisson ne se produira si vous exécutez vos travaux selon les plans proposés. Une autorisation en vertu du paragraphe 35 (2) de la Loi sur les pêches n'est pas nécessaire.

Il importe de noter que cette lettre ne vous autorise pas à immerger ou à jeter des substances nocives (article 36 de la Loi sur les pêches) dans les cours d'eau où l'on trouve du poisson. La présente lettre ne vous dégage pas non plus de votre responsabilité d'obtenir toute approbation en vertu d'autres lois fédérales (par exemple, la Loi sur la protection des eaux navigables), provinciales ou municipales.

Si vous avez des questions au sujet de la présente, si vous êtes d'avis que notre compréhension de votre proposition est erronée ou incomplète ou si des changements ont été apportés aux ouvrages proposés, n'hésitez pas à communiquer directement avec le soussigné au (418) 775-0673, par télécopieur au (418) 775-0658 ou par courriel à l'adresse GuitardA@dfo-mpo.gc.ca.

Veillez agréer, Monsieur McCann, l'expression de mes sentiments distingués.



Alain Guitard, Biologiste
Analyste, Protection de l'habitat et de l'environnement
Division de la gestion de l'habitat du poisson

Annexe E Limites préconisées par le MDDEP

Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman
sur le territoire de la ville de Candiac et de la municipalité de Saint-Philippe
Réponses aux questions et commentaires du MDDEP



Limites préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'oeuvre pour que le niveau de bruit équivalent (LAeq, 12 h) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB(A) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB(A). Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'oeuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'oeuvre est requis de :

- a. prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b. préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c. justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d. démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e. estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f. planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure (LAeq, 1 h) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB(A) (LAeq, 1 h) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB(A). Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école). La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen (LAeq, 3 h) peut atteindre 55 dB(A) peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.

Source : Avis des experts du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, 18 février 2005