
Questions et commentaires

**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**

Dossier 3211-05-416

Le 23 février 2005

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
Questions et commentaires.....	1
La raison d'être du projet	1
La planification et l'utilisation du territoire	3
Les projets connexes.....	3
Les limites du projet.....	4
Les variantes	4
Les sols contaminés	4
Les cours d'eau et la faune ichthyenne	4
Les espèces fauniques menacées et vulnérables	5
Le climat sonore	6
L'alimentation en eau potable	6
Le territoire et les activités agricoles.....	6
La sécurité publique.....	7
Les vibrations	8
La représentation cartographique	8
Annexes	9

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact pour le 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, déposée le 8 décembre 2004, par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant l'ordre de présentation de l'étude d'impact.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

La 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.

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

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

[page 5]

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.

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

[pages 8, 131]

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).

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

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

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

[page 11]

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.

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?

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

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

[page 11]

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.

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

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)?

[page 11]

L'étude d'impact présente des débits de circulation sur la route 132 et sur les futurs tronçons de l'autoroute 30.

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

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)?

[pages 12-13]

La planification et l'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.

QC-14. Pour le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir (MAMSL), 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.

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

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?

[page 18, annexe A]

L'étude d'impact mentionne que le projet est intégré au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Roussillon.

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

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

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

[page 19, annexe B]

Les 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.

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.

QC-21. Le décret n° 482-2004 vise effectivement la modification du décret n° 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.

QC-22. Selon nos informations, aucun décret n° 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.

[page 21]

Les limites du projet

Le titre de l'étude d'impact mentionne seulement la Ville de Candiac alors la description du milieu indique que le territoire de la Municipalité de Saint-Philippe serait aussi touché.

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

[page 23]

Les 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.

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

[pages 68-71]

Les sols contaminés

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

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

QC-26. Quels sont les moyens qui sont prévus 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.

[page 33]

Les cours d'eau et la faune ichtyenne

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 ».

QC-27. Selon le ministère des Ressources naturelles, de la faune et des parcs (MRNFP), cette affirmation est inexacte si on 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'ortho photo présentée en annexe 1.

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).

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

[page 34]

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

QC-30. Le MRNFP 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, y ont toutefois révélé la présence de trois espèces de poisson, 5 ombres de vase, 143 têtes-de-boule et 67 ménés jaunes.

Selon le MRNFP, il est probable que des populations ichtyennes soient présentes dans le secteur de la traversée, et s'y reproduisent.

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

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.

QC-33. L'annexe 3 propose un certain nombre de propositions qui peuvent permettre de minimiser les impacts sur la faune ichtyenne. S'il y a lieu, les propositions peuvent inspirer les engagements que le MTQ pourrait retenir.

[pages 39, 44 et 98]

Les espèces fauniques menacées et vulnérables

L'étude impact fait état de la présence potentielle d'un certain nombre d'espèces fauniques menacées et vulnérables.

QC-34. Pour le MRNFP, 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.

[pages 44 et 98]

Le 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.

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.

QC-36. L'étude d'impact ne présente pas d'information concernant les niveaux de bruit qui seront générés lors de la phase de 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.

[pages 46 et suivantes, 103 et suivantes, 121 et suivantes]

L'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.

QC-37. Pour les puits de la zone d'étude qui subsisteront à la suite de 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?

[page 97]

Le territoire et les 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.

QC-38. Quels moyens pourrait prendre le MTQ pour maintenir la vocation agricole des terrains et parcelles résiduelles qu'il pourrait détenir à la suite de la réalisation éventuelle du 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 MTQ est-il en mesure de préciser son engagement?

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 MTQ est-il en mesure de préciser son engagement?

[page 127]

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

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

[page 132]

La sécurité publique

L'étude d'impact qualifie les risques d'accidents majeurs de minimes étant donné que l'amélioration du réseau routier permettrait de diminuer le nombre d'accidents.

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.

[page 19]

L'étude d'impact présente un plan de mesures d'urgences ainsi qu'un plan de contournement en cas d'incident.

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 et aux plans d'évacuation des municipalités concernées.

[page 133, annexes C et D]

Les 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.

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.

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 MTQ.

[aucune référence]

La représentation cartographique

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

QC-49. Il est suggéré que toutes les cartes devraient inclure une représentation du tracé retenu 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.

[cartes]

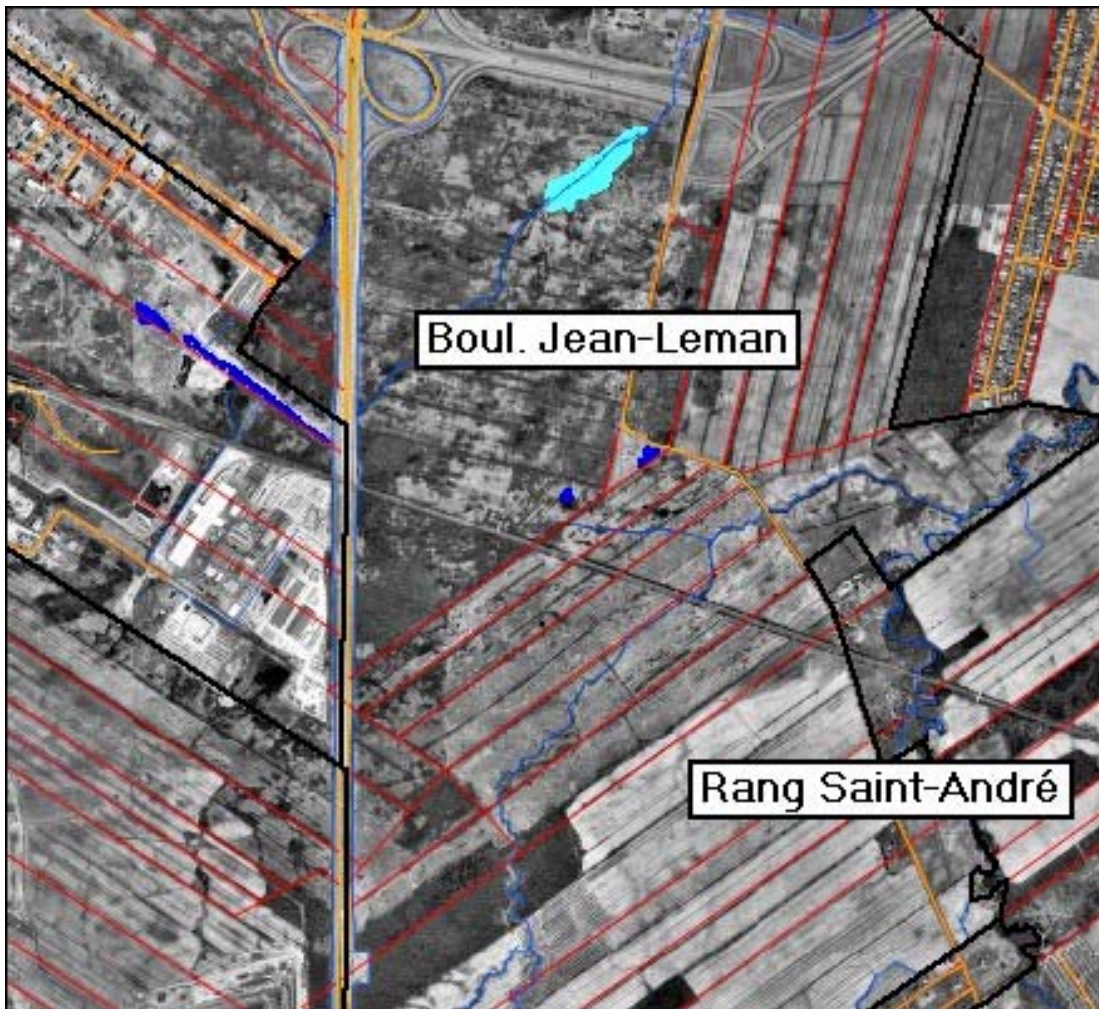
Original signé par :

Éric Thomassin
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre

ANNEXES

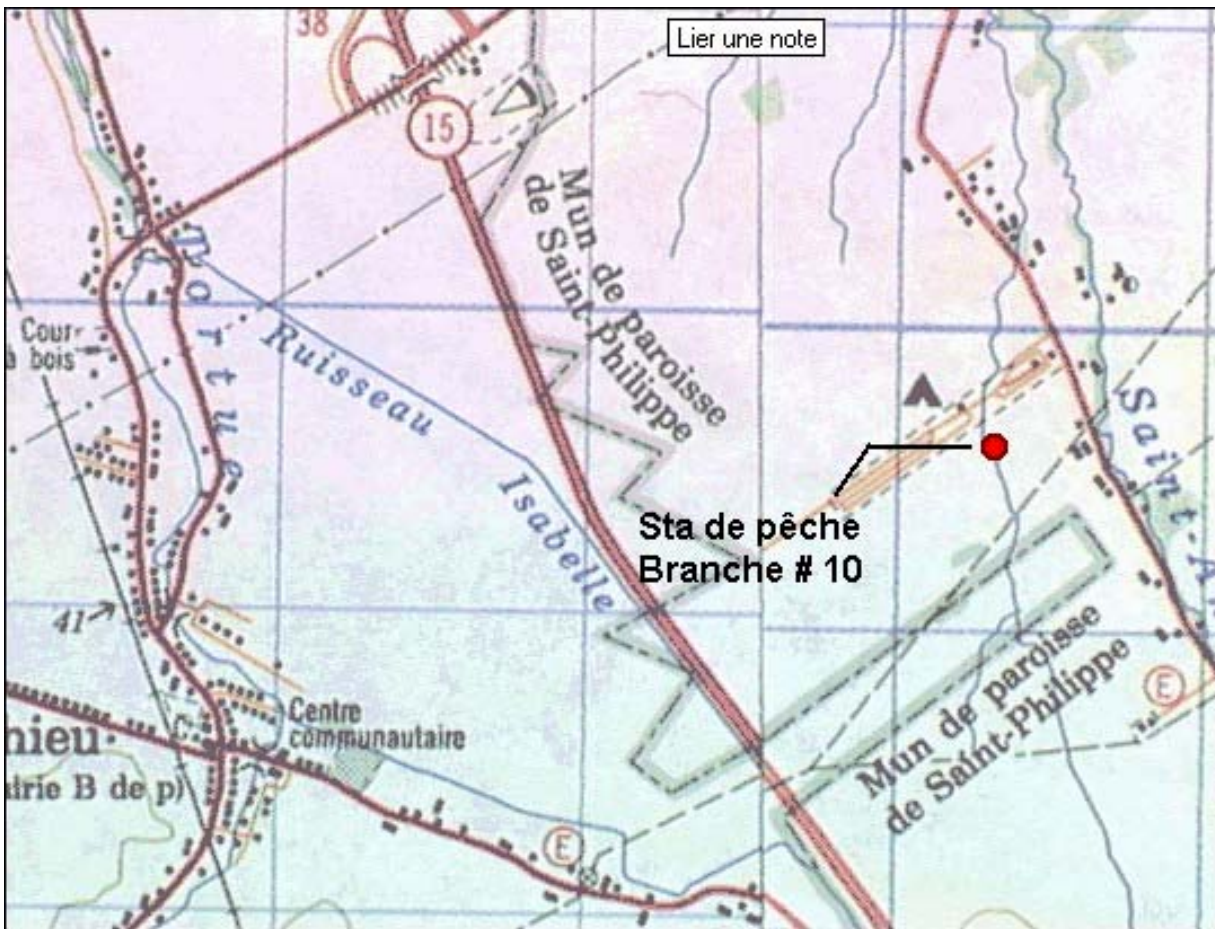
Annexe 1 : Site de la traversée du cours d'eau

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



Source : Avis du MRNFP, janvier 2005

Annexe 2 : Station de pêche expérimentale



Source : Avis du MRNFP, janvier 2005

Annexe 3 : Protection de la faune ichthyenne des petits cours d'eau

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 MRNFP, janvier 2005

Annexe 4 : Limites préconisées par le MENV relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MENV a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ($L_{Aeq, 12 h}$) 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'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre 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 ($L_{Aeq, 1 h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB(A) ($L_{Aeq, 1 h}$) 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 ($L_{Aeq, 3 h}$) 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 et des Parcs, 18 février 2005