
RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises</i>	12 janvier 2005	1 page.
2. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	24 janvier 2005	1 page.
3. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Montérégie, Service municipal et hydrique</i>	24 janvier 2005	1 page.
4. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction régionale de la Montérégie, secteur Ouest</i>	24 janvier 2005	1 page.
5. <i>Ministère de la Culture et des Communications, Direction régionale de la Montérégie</i>	27 janvier 2005	2 pages.
6. <i>Ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, Direction de l'aménagement de la faune et Montréal, de Laval et de la Montérégie</i>	27 janvier 2005	6 pages.
7. <i>Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction de l'aménagement métropolitain et des relations institutionnelles</i>	31 janvier 2005	1 page.
8. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie</i>	2 février 2005	2 pages.
9. <i>Ministère de l'Environnement, Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles (PIEVA)</i>	18 février 2005	6 pages.



Note

DESTINATAIRE : Monsieur Yves Grimard, chef de service

EXPÉDITEUR : André Lachance

DATE : Le mercredi, 12 janvier 2005

OBJET : Projet de parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean Leman

N/réf. : Savex-4076

Nous n'avons pas de commentaire à formuler sur ce projet.

De plus, à moins de modifications entraînant des interventions en milieu aquatique, nous n'avons pas à être consultés pour les autres étapes du processus.


AL/ml





DESTINATAIRE : M^{me} Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 24 janvier 2005

OBJET : Avis relatif au « **Projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)** »
V/R : 3211-05-416 - N/R : 175249 - 5145-04-18 (R/A-267)

La présente fait suite à votre demande d'analyse du 14 décembre 2004 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné, pour laquelle nous transmettons également l'avis sur son acceptabilité.

Aux pages 37 et 98 du rapport de novembre 2004, le promoteur (ministère des Transports du Québec) mentionne l'absence d'espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables dans la zone d'étude ou à sa proximité, s'appuyant sur les renseignements tirés du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec.

Aussi, des inventaires de terrain effectués par la firme Genivar inc. (voir la référence bibliographique aux pages 36 et 143 du rapport principal) n'ont pas permis non plus de relever ces espèces ou d'autres plantes à statut précaire le long du tracé proposé (voir pages 23, 25 et 77 du rapport). Ainsi, les plantes vasculaires menacées ou vulnérables ne constituent pas une problématique dans le présent dossier.

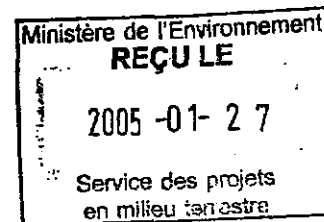
Nous jugeons donc recevable l'étude et considérons le projet acceptable au regard de notre champ de compétence. Par conséquent, vous n'avez pas à nous considérer lors des étapes ultérieures de consultation, ni à nous transmettre les documents afférents.

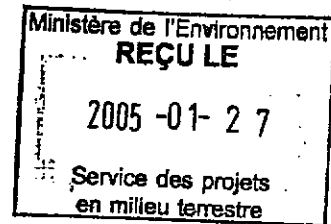
N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,

Léopold Gaudreau

LG/oo





NOTE

DESTINATAIRE : Éric Thomassin
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEUR : Nicole Trépanier, ing.
DGAER de l'Estrie et de la Montérégie

DATE : Le 24 janvier 2005

OBJET : Projet de parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute
15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)
(3211-05-416)

La présente fait suite à la demande d'avis de madame Linda Tapin du 14 décembre 2004, concernant la recevabilité de l'étude d'impact pour le projet mentionné en rubrique.

À la lumière des informations transmises et de la directive du ministre, nous sommes d'avis que l'étude d'impact est recevable en ce qui concerne le traitement des points se rapportant aux milieux hydriques.

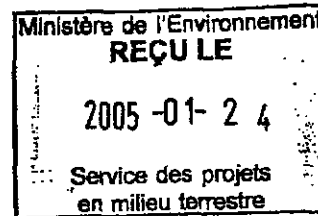
Handwritten signature of Nicole Trépanier, ing.

c:\docum\candiac-mtq



Le 24 janvier 2005

Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est
6^{ème} étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7



OBJET : Projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac)
(3211-05-416)

Madame,

En réponse à votre lettre du 14 décembre dernier et pour faire suite à l'analyse et vérification de l'étude d'impact relativement à l'objet mentionné en titre, M. Bernard Brouillette, agronome et conseiller régional en aménagement, nous informe que l'étude en question nous semble contenir tous les éléments requis par la directive et ont été traités de façon satisfaisante et valable, même si nous n'avons pas à nous prononcer sur le projet et ses impacts.

En effet, nous tenons tout de même à vous indiquer que nous arrivons aux mêmes conclusions que le rapport en ce qui a trait au tracé et que la variante proposée est la solution la moins dommageable pour la zone agricole permanente, les exploitations agricole, le climat sonore et la perturbation des milieux aquatiques tels qu'indiqués au tableau 31 de ladite étude.

En conclusion, nous ne nous objectons pas à la recevabilité de cette étude.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, je vous prie d'agréer, Madame, mes meilleures salutations.

Le directeur régional,


Marcel Normandeau

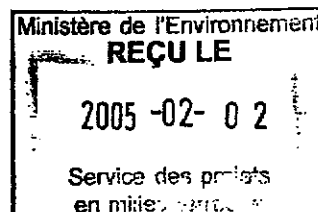
MN/BB/gj
(Préparé par Bernard Brouillette, agronome et conseiller régional en aménagement)

Direction régionale de la Montérégie, secteur Ouest
177, rue Saint-Joseph, local 201
Sainte-Martine (Québec) J0S 1V0

Téléphone : (450) 427-2000
Télécopieur : (450) 427-0407



Saint-Lambert, le 27 janvier 2005



Madame Linda Tapin
Chef du service des projets
en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

V/Réf. : 3211-05-416

**Objet : Projet de parachèvement de l'autoroute 30 - de l'autoroute 15 à
l'échangeur Jean-Leman (Candiac)**

Madame,

Pour faire suite à votre correspondance du 14 décembre dernier concernant le projet mentionné ci-dessus, nous vous transmettons nos commentaires concernant l'étude d'impact sur l'environnement produite par le promoteur.

Après lecture des derniers documents soumis à son attention, la Direction régionale de la Montérégie a été en mesure d'évaluer la proposition du ministère des Transports concernant le traitement qu'il entend réserver au patrimoine culturel dans le cadre du présent projet de construction. De façon plus spécifique, nous avons été à même de constater qu'un inventaire du patrimoine architectural a été réalisé pour l'ensemble de la zone d'étude. D'après les résultats de cet inventaire, il appert qu'aucun immeuble d'intérêt patrimonial ni aucun bien culturel possédant un statut légal ne sera affecté par les travaux de construction.

D'autre part, le ministère des Transports reconnaît que ce projet de construction pourrait générer des impacts négatifs sur les ressources archéologiques potentiellement présentes dans la zone d'étude. À cet effet, le promoteur convient de procéder à un inventaire archéologique exhaustif dans tous les secteurs correspondant à l'emprise des travaux d'aménagement, de même que dans tous les emplacements pouvant servir à la réalisation des travaux de parachèvement de l'autoroute 30. Compte tenu de la stratégie

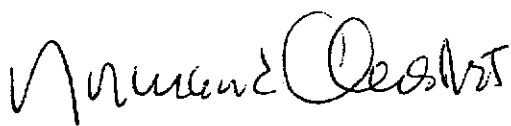
proposée à l'endroit des ressources archéologiques, la direction régionale est pleinement satisfaite et recommande l'acceptation de l'étude d'impact déposée par le ministère des Transports. Nous estimons qu'il s'agit là d'une attitude et d'une approche responsables vis-à-vis le patrimoine archéologique québécois.

D'ailleurs, comme c'est le cas habituellement pour les projets relevant du ministère des Transports, un inventaire archéologique est réalisé sous sa responsabilité préalablement au début des travaux de construction. L'objectif de cet inventaire est alors de repérer et d'évaluer le cas échéant l'importance des ressources archéologiques en présence. Mentionnons à ce propos que le ministère des Transports dispose à l'interne des ressources spécialisées pouvant assurer le suivi des recherches archéologiques effectuées dans le cadre des projets de construction.

Pour tout renseignement complémentaire, nous vous invitons à communiquer avec M. Bernard Hébert, responsable de ce dossier à notre direction, au numéro (450) 671-1231, poste 28.

Espérant que le tout sera à votre convenance, nous vous prions de recevoir, Madame, nos salutations distinguées.

Le directeur par intérim,



Normand Ouellet

NO/BH/cc

Le 27 janvier 2005

Monsieur Éric Thomassin
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

V/Réf. : 3211-05-416

N/Réf. : 000-9018-03-28

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et Candiac

Monsieur,

Nous avons bien reçu la demande d'examen de l'étude d'impact du projet mentionné en titre, adressée par madame Linda Tapin à monsieur Gérard Massé, le 14 décembre 2004.

Dans la partie relevant de notre champ de compétence, nous remarquons, à la première phrase de la section 2.2.4, l'affirmation que « Le projet de référence ne traverse aucun cours d'eau », ce qui semble *a priori* inexact si on fie aux cartes 9 et 12 présentées à la suite des pages 76 et 81, respectivement, de l'étude d'impact, et qu'on se réfère à l'ortho photo présentée en annexe 1 à l'échelle de 1 : 30 000. Sur cette photo, en effet, 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).

À notre connaissance, il n'existe pas de données ichtyologiques pour ce cours d'eau. 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; annexe 2), au sud-ouest de Saint-Philippe-de-Laprairie, y ont toutefois révélé la présence de trois espèces de poisson, cinq umbres de vase, 143 têtes-de-boule et 67 ménés jaunes.

Il est donc probable que des populations ichtyennes soient présentes dans le secteur de la traversée, et s'y reproduisent (annexe 3). Ce cours d'eau n'ayant pas été documenté par l'initiateur, nous devons indiquer que tous les éléments requis par la directive n'ont pas été traités de façon satisfaisante et valable.

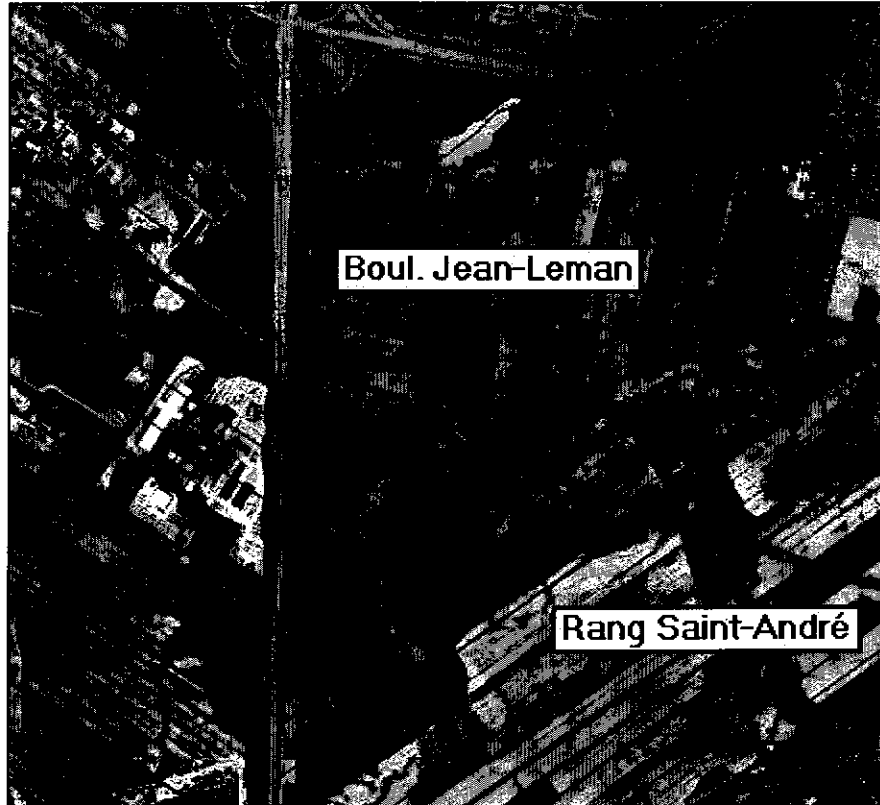
En outre, l'initiateur ne traite pas du potentiel de ce cours d'eau pour le fouille-roche gris ni de celui des milieux humides et des étangs voisins pour la rainette faux-grillon de l'ouest, pas plus que des impacts que pourraient avoir la réalisation du projet sur les activités biologiques de ces espèces. En fait, l'évaluation des perturbations du milieu aquatique ignore totalement toutes espèces fauniques indigènes et leurs habitats.



JD/

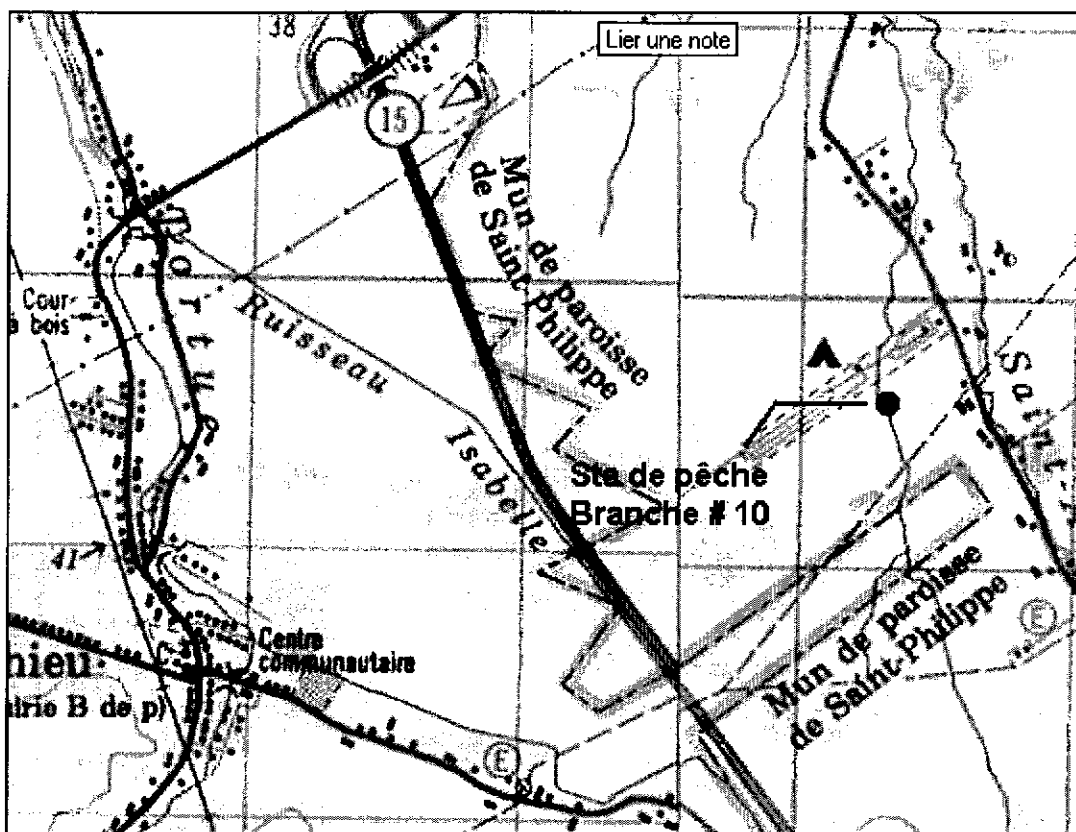
Jean Dubé, biologiste, M.Sc.
Coordonnateur régional de
l'application du Règlement
sur les habitats fauniques

Annexe 1. Site de la traversée de cours d'eau



201, place Charles-Le Moyne
Bureau 4.05
Longueuil (Québec) J4K 2T5
Téléphone : (450) 928-7607, poste 303
Télécopieur : (450) 928-7541
Jean.dube@fapaq.gouv.qc.ca

Annexe 2. Station de pêche expérimentale



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

Il n'est pas rare que les plus petits cours d'eau, souvent situés en milieu agricole ou péri-urbain, aient un aspect tel que même certains biologistes pourraient croire qu'ils sont sans valeur en tant qu'habitat du poisson. Il importe donc de signaler que spécialement durant la période estivale, ces petits écosystèmes sont susceptibles d'être fréquentés par une grande variété d'organismes aquatiques, parmi lesquels peuvent figurer plusieurs des 112 espèces de poisson d'eau douce du Québec appartenant, entre autres, à la famille des cyprinidés (carpes et méné), qui utilisent ce type de milieu comme habitat d'alimentation, de reproduction, d'alevinage et de croissance.

Ces cours d'eau de faible gabarit n'ont généralement pas fait l'objet d'inventaire ichthyologique et nous n'y connaissons habituellement pas non plus la localisation précise des frayères, en particulier de cyprinidés, ni des aires d'alevinage, mais l'expérience a largement démontré que même les plus petits cours d'eau, incluant les fossés de drainage en milieu agricole, sont utilisés pour la reproduction de plusieurs espèces, entre la mi-mai et la mi-septembre. En outre, la littérature nous apprend que l'ensemble des niches écologiques sont mises à contribution.

On entend souvent dire au sujet des cours d'eau sans grande transparence, « aucun poisson ne peut survivre dans de si mauvaises conditions ». Il est vrai que surtout durant l'été, les conditions peuvent être difficiles dans plusieurs de ces cours d'eau : faible débit, bas niveau, température élevée, faible teneur en oxygène dissous, turbidité élevée et fortes charges de résidus d'engrais et de pesticides. Toutes les espèces de poisson ne peuvent s'accommoder d'une telle situation, mais celles qui sont assez tolérantes pour le faire possèdent une valeur particulière. Parmi les plus communes, mentionnons, le tête-de-boule, le mulot à cornes, le méné à nageoires rouges, le méné jaune et le meunier noir, l'une des espèces les plus recherchées comme appât, qui vient des eaux vives mais qui complétera la majorité de sa croissance à l'état juvénile dans les petits cours d'eau du milieu agricole.

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE

L'exploitation et le commerce des poissons-appâts représentent une industrie florissante en Montérégie. Une centaine de pêcheurs commerciaux manipulent chaque année jusqu'à 100 tonnes de prises, pour un chiffre d'affaires total pouvant varier entre 3 et 5 millions de dollars. Cette pêche peut s'avérer de deux à trois fois plus lucrative que les pêcheries commerciales traditionnelles à cause, notamment, d'une mise en marché à l'unité ou à la douzaine plutôt qu'au poids. Mais toutes les espèces n'ont pas la résistance voulue pour satisfaire aux critères exigés par les acheteurs de poissons-appâts et c'est ce qui confère cette valeur aux espèces les plus tolérantes. C'est d'ailleurs en été, dans les petits cours d'eau, que sont effectuées environ 25 % des captures annuelles et c'est le cumul de la production individuelle parfois relativement faible de chacun des fossés, canaux, etc., qui permet l'accumulation de stocks considérables.

En effet, à l'automne, les cyprinidés de ces petits écosystèmes redescendent vers les cours d'eau plus importants et souvent jusqu'au fleuve, pour la saison froide, ce qui permet aux pêcheurs commerciaux de poissons-appâts de s'approvisionner en des sites de rassemblement bien précis en vue de satisfaire à la demande générée par les adeptes de la pêche blanche. Cette exploitation d'automne, qui représente plus de 60 % des captures annuelles, est donc le fruit de la production estivale cumulée de tous ces petits cours d'eau, souvent situés en milieu agricole.

IMPORTANCE ÉCOLOGIQUE

À cette importance économique considérable que possèdent les poissons appâts, s'ajoute toute l'importance écologique relative au fait que ces poissons de petite taille constituent la base du régime alimentaire de plusieurs espèces piscivores d'intérêt sportif.

RECOMMANDATIONS

La reproduction des cyprinidés s'étend sur une très longue période et peut durer de 10 à 14 semaines, selon les espèces. Étant donné le fait que c'est sur la production annuelle cumulative de tous les petits cours d'eau que repose tant le renouvellement de ces populations de poisson-fourrage que la formation des grands rassemblements d'automne qui procurent plus de 60 % de la récolte annuelle de poissons-appâts, il importe de prendre les mesures qui s'imposent pour assurer le maintien de ces populations ichthyennes. 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.

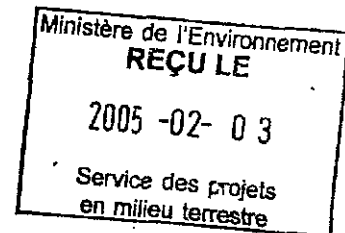


Jean Dubé, biologiste, M.Sc.
Longueuil, le 25 février 2004



Montréal, le 31 janvier 2005

Madame Linda Tapin
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^{ième} étage
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur
Jean-Leman (Candiac) – Étude d'impact sur l'environnement

Analyse de recevabilité

Madame,

Nous avons examiné le document de novembre 2004 du ministère des Transports, relatif à l'objet ci-dessus, et nous vous faisons part de quelques commentaires :

1. La sous-section 1.2.11.1 et l'annexe A, auraient avantage à être présentées différemment dans l'étude. La conformité d'un projet à un document d'orientations gouvernementales en aménagement du territoire, tel que le Cadre d'aménagement métropolitain, relève d'un processus interne au gouvernement. La décision finale, quant à la conformité d'un projet au Cadre d'aménagement métropolitain, a été confiée au ministère du Conseil exécutif.
2. La section 1.2.11.2 « Conforme au Schéma d'aménagement et de développement de la MRC » devrait être étayée davantage pour inclure le positionnement de la MRC et des municipalités sur le projet et, conséquemment, il y aurait lieu d'adapter si nécessaire les analyses dans l'étude d'impact.
3. S'assurer que sur toutes les cartes, il y ait une représentation du ou des tracés proposés. Le tracé de la proposition de la Ville de Candiac devrait aussi être inclus.

Veuillez agréer, Madame, mes sincères salutations.

Yves Lafortune

Direction régionale de la sécurité civile
de la Montérégie et de l'Estrie

Saint-Jean-sur-Richelieu, le 2 février 2005



Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Demande de parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) (Dossier n° 3211-05-416)

Madame,

La présente donne suite à votre lettre du 14 décembre 2004, par laquelle vous sollicitiez notre collaboration afin d'apprécier la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet précité en objet. En ce qui a trait aux éléments liés à notre mandat, nous ne pouvons, qualifier de recevable la version actuelle de l'étude.

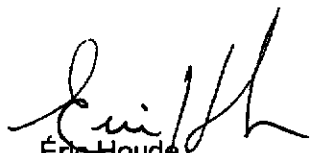
À la page 19 de son *Rapport d'étude*, le promoteur qualifie les risques d'accidents majeurs de « minimales » compte tenu que l'amélioration du réseau routier permettra de diminuer le nombre d'accidents. En matière de sécurité, le ministère des Transports peut-il produire et déposer dans son étude d'impact une analyse de risque qui permettrait d'établir l'importance des conséquences hors site « en accordant une attention spéciale au transport de matières dangereuses » tel que précisé dans la Directive du MENV (Tableau 5 p. 17)? L'objectif de cette demande vise une évaluation des impacts susceptibles d'affecter les organisations municipales de sécurité civile lors de l'exploitation du tronçon et de l'échangeur projetés.

De plus, en vertu du chapitre 5, page 18 de la Directive du MENV, nous constatons l'absence d'un plan d'urgence qui « décrit clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées. » Par ce fait, l'inclusion d'un plan d'urgence tenant compte des risques d'accidents reliés au transport des matières dangereuses permettrait de réaliser le lien nécessaire avec les plans de mesures d'urgence des municipalités à risque et par conséquent, « d'arrimer » les plans de contournement déposés dans son *Étude d'impact* avec les plans d'évacuation municipaux du secteur touché.

.../2

Pour renseignements supplémentaires, n'hésitez pas communiquer avec madame Gauthier au 450-346-3411 ou par courriel à dominique.gauthier@msp.gouv.qc.ca.

Je vous prie d'agréer, madame Tapin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Eric Houde
Directeur régional

ÉH/dg

c.c. : Monsieur Bernard Dubois, directeur des opérations territoriales de la sécurité civile
Madame Marie-Ève Fortin, coordonnatrice des PÉEIE à la DOTSC
Madame Dominique Gauthier, conseillère en sécurité civile à la DRSC 05-16

NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, chef du Service
des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEURS : Jean-Pierre Létourneau, ing. et
Réal Jodry, M. Sc. Env.
Programme d'inspection et d'entretien
des véhicules automobiles (PIEVA)

DATE : Le 18 février 2005

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à
l'échangeur Jean-Leman (Candiac)
Recevabilité, volet bruit et vibrations
V/Réf. : 3211-05-416
N/Réf. : PIEVA #701

1. HISTORIQUE

La présente fait suite à votre note du 14 décembre 2004 concernant l'objet cité en rubrique.

Nous avons été sollicités en raison de la problématique du bruit et des vibrations, pour vérifier si cet aspect de l'étude d'impact sur l'environnement présentée par le requérant est conforme aux critères usuels du MENV.

2. L'INFORMATION FOURNIE PAR LE REQUÉRANT

Dans le cadre de l'étude sur les répercussions environnementales, nous avons eu accès au document intitulé « Étude d'impact sur l'environnement / novembre 2004 ».

3. LE CLIMAT SONORE ACTUEL

3.1 Relevés et instrumentation

L'inventaire du climat sonore actuel a été réalisé à quatre (4) points de mesures. La carte 5 de l'étude d'impact nous donne la

localisation des points de mesure. Le tableau 5 nous présente les résultats des relevés sonores réalisés à l'intérieur de la zone d'étude (page 48 de l'étude d'impact).

3.2 Modélisation

Les simulations du climat sonore actuel ont été réalisées pour les habitations situées à proximité de l'autoroute 30 actuelle ainsi que dans le secteur Saint-Philippe (étude d'impact p. 46).

3.3 Les niveaux de bruit actuels

Au regard des résultats de simulations, le relevé no. 1, effectué sur la rue St-Jean en bordure de l'autoroute 30 existante, montre un niveau sonore moyen de 59,4 dBA (L_{eq} 24 h 00). Les niveaux varient entre 57 et 63 dBA le jour, entre 59 et 62 dBA le soir et entre 52 et 57 dBA la nuit (étude d'impact, p. 48).

Au relevé no. 2, en bordure du rang St-André, les niveaux sonores sont inférieurs à 50 dBA.

Dans le cas des relevés 3 et 4 situés sur les rues Deauville et Chantilly à Candiac, les niveaux sonores sont de 55 dBA en moyenne (étude d'impact, p. 48).

4. LES NIVEAUX DE BRUIT ANTICIPÉS

4.1 En phase construction

L'étude d'impact ne fait pas de mention concernant les niveaux de bruit qui seront générés lors de la phase de construction du nouveau tronçon de l'autoroute 30, secteur Candiac.

4.2 En phase d'exploitation

L'étude d'impact ne traite pas des niveaux de bruit qui seront générés à l'ouverture du tronçon autoroutier A-30 prévu en 2011.

Dans l'ensemble, le climat projeté en 2021 (dix (10) ans après l'ouverture), variera de 50 à 60 dBA pour les secteurs résidentiels bordant l'autoroute 30 existante et protégés par une butte antibruit (étude d'impact, p. 104 et annexe 1).

À l'ouest du boulevard Jean-Leman et au nord de l'autoroute 30 (point no. 4), le niveau sonore se situera près de 55 dBA (étude d'impact, p. 104).

À l'est du boulevard Jean-Leman et au nord de l'autoroute 30 (point no. 3), le niveau sonore se situera entre 58 et 61 dBA.

Pour les deux (2) habitations situées sur le boulevard Jean-Leman et le rang St-André au sud de l'autoroute 30 (point no. 2), le climat sonore se situera entre 57 et 60 dBA, soit une augmentation des niveaux sonores de près de 10 à 16 dBA (étude d'impact, p. 107).

Concernant le secteur résidentiel en développement, entre le rang St-Joseph Sud et la rue Jean au sud de l'autoroute 30 à St-Philippe, les niveaux sonores varieront de 65 à 68 dBA aux habitations les plus près de l'autoroute. Pour ce qui est des rues Jean et Dupuis (point no. 1), les niveaux sonores varieront entre 60 et 61 dBA aux premières habitations bordant l'autoroute 30 (étude d'impact, p. 104).

4.3 Mesures d'atténuation du bruit

Il est prévu de mettre en place des écrans antibruit dans le secteur habité du boulevard Jean-Leman. Il est également prévu de rehausser d'un mètre la butte antibruit qui protège les habitations des rues Jean et Dupuis, à St-Philippe et de prolonger cette butte jusqu'au rang St-Joseph Sud (étude d'impact, p. 139).

5. RECEVABILITÉ, VOLET BRUIT

L'étude d'impact nous présente de façon précise le climat sonore actuel pour les différents secteurs de résidences de la zone d'étude. Elle nous présente également de façon précise le climat sonore qui sera subi par ces secteurs de résidences en 2021, soit dix (10) ans après l'ouverture de l'autoroute 30.

Cependant, cette étude ne fait aucunement mention du climat sonore projeté à l'ouverture du futur tronçon routier (secteur Candiac) prévue en 2011. Cela rend impossible une analyse évolutive complète de l'ensemble des données du climat sonore qui s'échelonnera de 2003 à 2021, soit dix (10) ans après l'ouverture du projet.

6. RECEVABILITÉ DU VOLET VIBRATIONS

6.1 Prévision - phase construction

Pour les vibrations induites en phase construction, le document (étude d'impact) demeure muet.

6.2 Prévion - phase d'exploitation

Le document demeure également muet concernant les vibrations qui seront induites en phase d'exploitation.

7. CONCLUSION / RECOMMANDATIONS

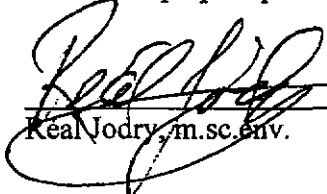
Tel que mentionné à la section 5, l'étude d'impact soumise par le promoteur ne nous permet pas une analyse complète de l'impact sonore du projet sur la zone visée. L'analyse évolutive du climat sonore des différents secteurs de résidences est, pour l'instant, impossible à faire. Il faudrait donc obtenir, pour l'ensemble des secteurs de résidences, les niveaux sonores projetés en 2011, à l'ouverture de ce tronçon autoroutier.

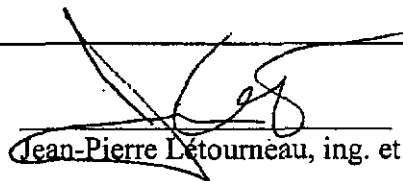
Également, l'étude d'impact ne fait pas de mention concernant les niveaux de bruit qui seront générés lors de la phase de construction. Le promoteur devrait donc nous fournir les éléments sonores relatifs à cette phase. À titre d'information, nous joignons à l'annexe II les objectifs de bruit concernant les limites et les lignes directrices préconisées par le MENV relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction.

Lorsque l'étude du volet bruit sera complétée en tenant compte des besoins du MENV, il nous sera possible de statuer sur la recevabilité du projet proposée.

Concernant l'analyse du volet vibrations, il y aurait lieu d'effectuer une évaluation des niveaux de vibrations qui seront induits en phases de construction et d'opération et de déterminer si des mesures d'atténuation seraient nécessaires pour rencontrer les normes de vibrations recommandées par le MTQ. Cette évaluation devrait être fournie dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation.

Document préparé par :


Réa Nodry, m.sc.env.


Jean-Pierre Létourneau, ing. et

Le 18 février 2005

Annexe II

Limites préconisées par le ministère de l'Environnement 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 (LAeq, 12 h) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dBA. 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 (LAeq, 1h) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dBA (LAeq, 1h) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dBA. 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, 3h) peut atteindre 55 dBA 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.

Septembre 2003