164 DA11
Construction de l'aurotoute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports
Sainte-Caherine 6211-06-0H5

# CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15

## DEMANDES D'INFORMATION DOCUMENTÉE

Présentation publique du projet
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12 décembre 2001

**DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE**
**Service des inventaires et du Plan**

**Février 2002**

Québec

# CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15

## DEMANDES D'INFORMATION DOCUMENTÉE

Présentation publique du projet
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
12 décembre 2001

**DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE**
**Service des inventaires et du Plan**

**Février 2002**

Québec

# TABLE DES MATIÈRES


1. L'évacuation des eaux de ruissellement ..... 3

2. L'impact du projet sur le réseau hydrographique ..... 4

3. La gestion de la nappe phréatique ..... 5

3.1 Puits d'eau potable ..... 5
3.2 Rabattement de la nappe phréatique ..... 5
3.3 La migration des contaminents ..... 5

4. Le plan des mesures d'urgence ..... 6

4.1 Contexte ..... 6
4.1.1 Mission du ministère des transports ..... 6
4.1.2 Politique de sécurité dans les transports ..... 6
4.1.3 Loi sur la sécurité civile (Loi 173) ..... 6
4.2 Élaboration des plans de mesures d'urgence ..... 7
4.2.1 Rôle des divers intervenants ..... 7
4.2.2 Rôle du Ministère ..... 8
4.3 Mise en application des plans de mesures d'urgence ..... 8
4.4 Conclusion ..... 10
4.5 Références ..... 10

5. Le calendrier des démarches nécessaires à la réalisation ..... 17

6. La gestion des sels de voirie comme fondants ..... 18

7. Le suivi des mesures d'atténuation et l'implication des citoyens ..... 20

7.1 Surveillance des travaux ..... 20
7.1.1 Suivi environnemental du projet ..... 21

8. L'étude détaillée des débits routiers ..... 22

9. Les raisons expliquant la différence des coûts du projet présenté en 1998 et celui actualisé de 2001 ..... 23

# 1. L'évacuation des eaux de ruissellement

Le calendrier des démarches nécessaires à la réalisation du projet est documenté dans le rapport technique suivant, lequel est déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroute 30, Sainte-Catherine à Candiac, Rapport synthèse, Analyse hydrologique et hydraulique, février 2002*, Ministère des Transports, 3 p.

Le lecteur est invité à en prendre connaissance.

# 2. L'impact du projet sur le réseau hydrographique

L'autoroute projetée croise trois rivières, soit :

- La rivière de la Tortue
- La rivière Saint-Pierre
- La rivière Saint-Régis

Dans les trois cas, un tronçon de l'autoroute sera drainé à l'aide de canalisations souterraines vers l'une d'elles, soit sur 2,6, 0,5 et 4,6 km respectivement.

Les bassins de chacun de ces cours d'eau peuvent être répartis en deux secteurs. Au nord, un secteur urbain en aval et au sud, un secteur rural en amont.

Lors d'une pluie importante, le pic de la crue du secteur urbain provoque une montée rapide de débit des rivières en raison du court temps de réponse. Toutefois, le temps de réponse du secteur rural est beaucoup plus long mais avec un pic de crue beaucoup plus important dû à sa grande superficie. Les pics de crue des deux bassins sont donc déphasés et ne sont pas cumulatifs.

Ainsi, l'apport relativement faible dû à la canalisation de l'emprise de l'autoroute 30 s'ajoute au premier pic de crue de la zone urbanisée et n'est pas de nature à augmenter le risque d'inondation en aval (au nord) de l'autoroute 30.

Pour toute information supplémentaire le lecteur est invité à consulter le document suivant déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Ministère des transports, *Rapport final de l'étude d'impact soumise au ministre de l'Environnement*, juin 1998, pagination diverse.

# 3. La gestion de la nappe phréatique

## 3.1 Puits d'eau potable

Un relevé des puits utilisés pour la consommation d'eau potable a été effectué. Seuls une maison et un commerce demeureront ainsi alimentés, à la suite des travaux, soit les numéros civiques 4 et 8 de la route 132 à Delson. Un suivi de la qualité de l'eau de ces puits sera effectué avant, pendant et après les travaux sur une base annuelle jusqu'à deux ans après la fin des travaux.

## 3.2 Rabattement de la nappe phréatique

Les zones en déblai provoqueront localement un rabattement de la nappe phréatique de part et d'autre de la future autoroute sur une largeur pouvant dépasser les limites de l'emprise autoroutière.

Selon deux études géotechniques réalisées en 2001 basées sur onze forages exécutés le long de la route 132, les tassements prévus dans les sols sous-jacents aux bâtiments localisés près de l'emprise de l'autoroute projetée seront négligeables.

À la suite de l'obtention du certificat d'autorisation de réalisation du projet, des études géotechniques ponctuelles supplémentaires seront effectuées pour chacune des structures majeures (ponts, ponts d'étagement...) prévues le long du parcours. Les données complémentaires qui seront recueillies au cours de ces travaux de géotechnique permettront de compléter l'étude d'impact relative au rabattement de la nappe phréatique dans les zones de déblai.

## 3.3 La migration des contaminents

La situation actuelle ne sera pas modifiée à l'égard de la migration de contaminants vers les cours d'eau, à la suite de la réalisation de l'autoroute 30 en dépression.

À propos des terrains industriels situés sur les lots 135 et 136 à Delson, 90 % de la superficie de ceux-ci sont situés dans le bassin hydrographique de la rivière Saint-Pierre. D'une part cette usine est située à 1 500 mètres en amont de la route 132, et d'autre part, l'autoroute est prévue en remblai sur le tronçon de 500 mètres qui croise le bassin de la rivière Saint-Pierre, ce qui ne créera aucun rabattement de la nappe d'eau souterraine. Ainsi, aucune modification n'est anticipée par rapport à la situation actuelle.

Dans l'hypothèse où un tronçon de l'autoroute en dépression créait un rabattement à proximité d'une zone contaminée, la situation finale demeurerait inchangée puisque le contaminant atteindrait la rivière en transitant par le système de drainage de l'autoroute plutôt que de s'y rendre directement via la nappe d'eau souterraine.

# 4. Le plan des mesures d'urgence

## 4.1 CONTEXTE

### 4.1.1 Mission du ministère des transports

« La sécurité des usagers du réseau routier et des populations riveraines constitue une préoccupation majeure pour le ministère des Transports, comme en témoigne son énoncé de mission :

Le ministère des Transports du Québec a pour mission d'assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions. Il réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement. Ses principales préoccupations sont donc d'assurer :

- la mobilité nécessaire au développement social et économique;
- la qualité des infrastructures et la fiabilité des systèmes de transport;
- la sécurité des usagers;
- l'intégration des systèmes de transport. » (MTQ, 2000, p. 1-1)

### 4.1.2 Politique de sécurité dans les transports

La Politique sur la sécurité dans les transports 2001-2005 (Volet routier) précise la vision du Ministère en ce qui concerne l'équilibre mobilité – sécurité :

« L'importance de la mobilité des personnes et des marchandises pour le développement socioéconomique du Québec n'est plus à démontrer. Tous les spécialistes doivent donc chercher à optimiser l'équilibre entre la mobilité et la sécurité. Dans cette optique, il s'agit de concevoir des mesures permettant de réduire le plus possible les risques d'accidents, tout en s'assurant de préserver la mobilité. » (MTQ, 2001, p. 24)

### 4.1.3 Loi sur la sécurité civile (Loi 173)

La Loi sur la sécurité civile définit les responsabilités de chacun des ministères ou organismes, permettant d'offrir, en cas de besoin, un appui national aux mesures d'urgence prévues localement. Puisque cette loi a été adoptée en décembre 2001, le ministère des Transports, tout comme les autres ministères et organismes gouvernementaux concernés, travaille présentement à la mise en place du Plan national de sécurité civile (PNSC).

## 4.2 ÉLABORATION DES PLANS DE MESURES D'URGENCE

### 4.2.1 Rôle des divers intervenants

La Loi sur la sécurité civile identifie les intervenants en sécurité civile soit, en premier lieu, le citoyen, puis la municipalité, la municipalité régionale de comté, l'organisation régionale de la sécurité civile... etc. Elle précise les responsabilités des ministères et organismes gouvernementaux qui apportent leur concours en matière de sécurité civile :

« Tous les ministères et organismes gouvernementaux sollicités par le ministre sont tenus, selon leurs responsabilités respectives :

- de recenser et de décrire les biens et services essentiels qu'ils fournissent;
- de s'enquérir des risques de sinistre majeur qui peuvent affecter ces biens et services;
- de recenser leurs mesures de protection à l'égard de ces risques;
- d'établir, pour chaque bien ou service inventorié, leur vulnérabilité eu égard aux risques identifiés.

Ils sont, de plus, à l'égard des biens ou services essentiels inventoriés, tenus d'établir et de maintenir opérationnelles des mesures de protection destinées à réduire leur vulnérabilité et de désigner, lorsque ces mesures sont essentielles au maintien ou au rétablissement de la fourniture de ces biens ou service en situation de sinistre, la personne chargée de les exécuter et ses substituts en précisant leur nom et leurs coordonnées. » (Assemblée Nationale, 2001, Article 60)

« Les ministères et organismes gouvernementaux sollicités par le ministre lui prêtent leur concours, en matière de sécurité civile, dans les domaines qui relèvent de leur compétence, notamment :

- en lui communiquant, pour l'élaboration du plan national de sécurité civile prévu à l'article 80, des informations sur l'identification de risques de sinistre majeur, sur leurs connaissances relatives à ces risques, sur les causes et les conséquences prévisibles d'un sinistre, sur leurs activités en matière de recherche et de surveillance des activités ou des biens générateurs de risque de sinistre majeur ainsi qu'en matière de prévention, de préparation des interventions, d'intervention et de rétablissement de la situation après le sinistre;
- en lui faisant connaître leurs ressources humaines, matérielles et informationnelles qui peuvent être mises à contribution dans le plan national de sécurité civile;

En outre, ils participent, selon l'affectation qui leur est attribuée au plan national de sécurité civile, à la mise en œuvre de ce plan ainsi qu'aux exercices d'évaluation et exercices préparatoires. » (Assemblée Nationale, 2001, Article 61)

### 4.2.2 Rôle du Ministère

Le ministère des Transports est impliqué de près dans l'élaboration des plans de sécurité civile. En effet, la configuration du réseau routier est un facteur clé dans les stratégies d'intervention en situation d'urgence. Elle influe, d'une part, sur les risques d'accident et, d'autre part, sur la capacité d'intervention lorsque survient une situation d'urgence.

En plus de décrire la séquence d'intervention en cas de sinistre, les plans de sécurité civile comportent des plans de contournement. Ce sont des schémas ou des cartes qui indiquent les routes alternatives advenant la fermeture d'une route ou d'une autoroute du réseau routier supérieur. Ces plans permettent, au besoin, de fermer certaines routes et de dévier la circulation de façon sécuritaire en mettant en place une signalisation adéquate. Ils doivent indiquer la nature et l'emplacement des panneaux de signalisation nécessaires pour rediriger la circulation. Les divers scénarios de contournement sont plus ou moins élaborés en fonction de la durée prévue de la fermeture de la route. Enfin, ces plans sont établis en accord avec les municipalités concernées lorsque les trajets alternatifs doivent emprunter le réseau municipal. Un exemple de plan de contournement (route 132) est fourni en annexe (à noter que les plans de contournement ont subi certaines modifications depuis la présentation du document intitulé « Mesures de sécurité civile concernant le transport des matières dangereuses sur l'autoroute 30 projetée, de Candiac à Sainte-Catherine »).

D'autre part, le Ministère communique aux intervenants les informations qui sont en sa possession et qui doivent être prises en compte lors de l'élaboration de plans de sécurité civile, par exemple :

- les débits de circulation;
- l'identification et la cartographie des sites accidentogènes (sites vulnérables);
- Les types et quantités des produits dangereux transportés (résultats d'enquête, à venir);
- etc.

Une fois établis les plans de contournement et les plans de sécurité civile, ceux-ci sont transmis aux intervenants, notamment aux autorités policières, afin qu'ils puissent en prendre connaissance et les mettre en application au besoin.

## 4.3 Mise en application des plans de mesures d'urgence

Le rôle du Ministère ne se limite pas à la prévention; il se doit également d'apporter un support et de poser certaines actions cruciales, advenant une urgence transport.

« L'urgence transport est définie comme étant une situation qui menace ou affecte les infrastructures ou les équipements des transports terrestres, maritimes ou aériens dont le Ministère est responsable ou qui menace ou affecte la sécurité et la santé du public, et qui nécessite une intervention immédiate. » (MTQ, 2000, p. 2-1)

Le Ministère est responsable d'assurer la mobilité et la sécurité sur les routes et autoroutes de juridiction provinciale, en maintenant un réseau fonctionnel et sécuritaire pour la circulation des personnes et des marchandises. Toujours au chapitre de la prévention, le rôle du Ministère consiste également à maintenir à jour l'inventaire des équipements du réseau routier et de voir en tout temps à leur fonctionnement adéquat (ex. : feux de circulation). Dès que survient un accident, le Ministère intervient sur son réseau routier pour assurer la sécurité des usagers de la route et la fluidité de la circulation. Lors de la mise en application d'un plan de mesures d'urgence, le Ministère veille à dévier la circulation, s'il y a lieu, en fermant les routes qui doivent l'être ou en mettant en place une signalisation adéquate.

Les articles 80 à 82 de la Loi sur la sécurité civile décrivent les obligations des ministères et organismes dans le cadre du PNSC. Ce dernier prévoit que les directions régionales du ministère des Transports doivent répondre aux cinq grands besoins de l'organisation régionale de la sécurité civile (ORSC), soit :

a) Fournir l'état des infrastructures de transport de la région :

- effectuer la surveillance du réseau;
- identifier des itinéraires alternatifs;
- communiquer l'état du réseau.

b) Mettre ses ressources à la disposition de l'ORSC :

- fournir des véhicules de signalisation;
- rendre disponibles des lieux d'entreposage;
- assurer des escortes spéciales sur demande.

c) Entretenir, mettre en état ou construire les infrastructures pour les besoins de l'ORSC :

- inspecter les structures;
- préparer les devis;
- surveiller les travaux;
- fournir l'expertise conseil.

d) Assurer le transport (tous modes confondus) des personnes entre les lieux identifiés par l'ORSC :

- assurer le transport des personnes;
- signer des protocoles et appliquer des ententes;
- maintenir la connaissance des ressources disponibles pour le transport terrestre, aérien et ferroviaire des personnes.

e) Assurer le transport (tous modes confondus) des marchandises entre les lieux identifiés par l'ORSC :

- assurer le transport des marchandises;
- signer des protocoles et appliquer des ententes;
- maintenir la connaissance des ressources disponibles pour le transport terrestre, aérien et ferroviaire des marchandises.

Selon le PNSC, lorsque les ressources d'une municipalité ne suffisent plus à assurer la sécurité des citoyens suite à un sinistre, les autorités locales peuvent faire appel à l'organisation de sécurité civile de leur région. Celle-ci se charge alors de coordonner les activités de support, en fonction des ressources disponibles dans chacun des ministères et des organismes gouvernementaux québécois.

### 4.4 Conclusion

En matière de sécurité civile, le ministère des Transports du Québec assume un rôle de prévention et un rôle d'intervention.

Il veille à maintenir un réseau de transport fonctionnel et sécuritaire en tout temps. Il participe à l'élaboration des plans de sécurité civile, particulièrement en ce qui concerne les plans de contournement.

En cas de sinistre, il est responsable de rediriger la circulation en fonction des plans de contournement établis. Enfin, lors de l'actualisation du Plan national de sécurité civile, le Ministère se doit de fournir un support en fonction des obligations contenues dans le PNSC.

### 4.5 Références

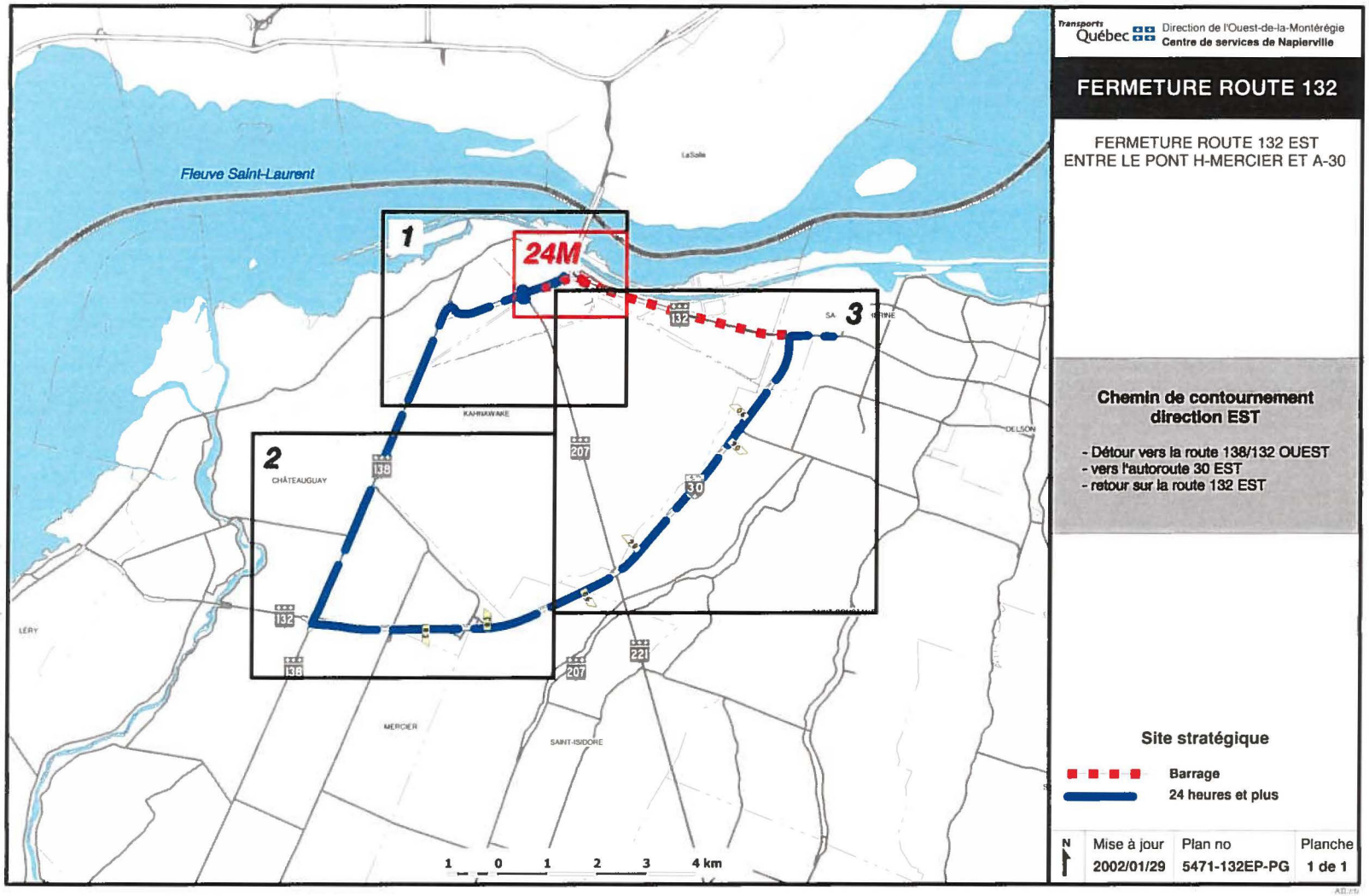
ASSEMBLÉE NATIONALE. *Loi sur la sécurité civile, Projet de loi no 173*, chapitre 76, Québec, 2001.

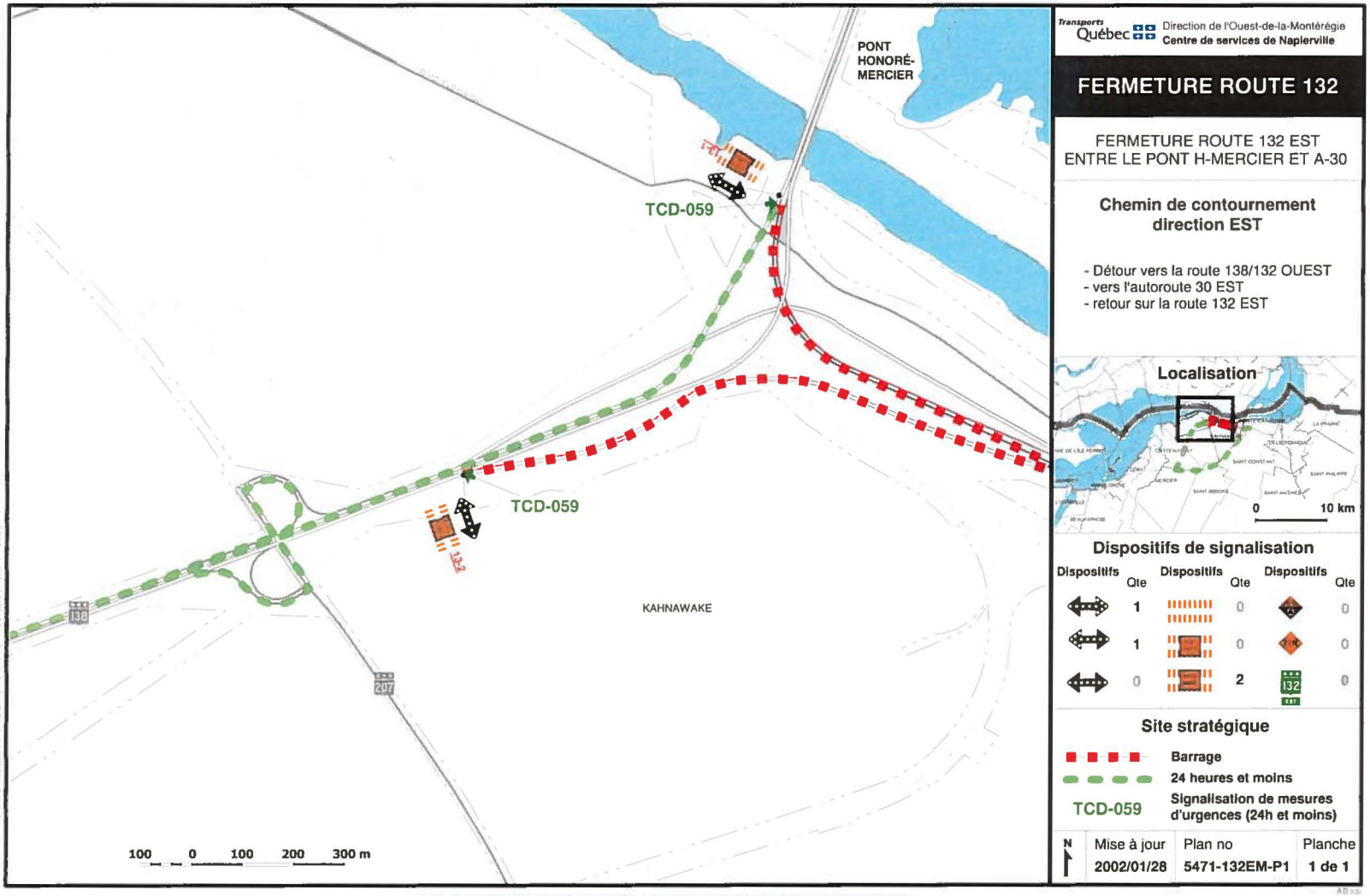
MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE. *Plan national de sécurité civile*, Québec, Ministère de la Sécurité civile, 2001.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan ministériel des mesures d'urgence du Ministère des Transports*. Québec, Ministère des Transports du Québec, 2000.

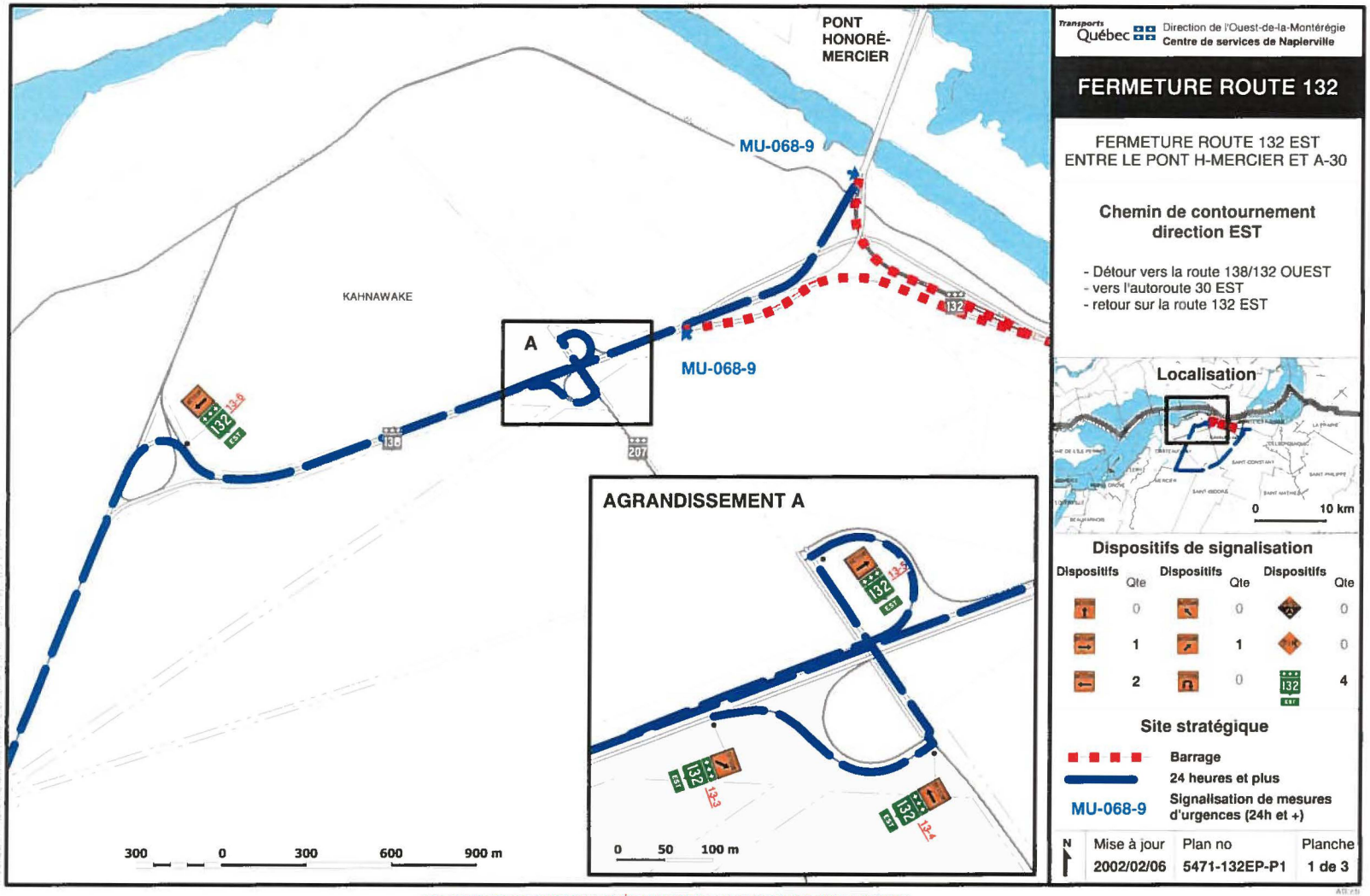
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier*, Québec, Ministère des Transports du Québec, 2001.

## Annexe 1 – Plans de contournement de la route 132 est

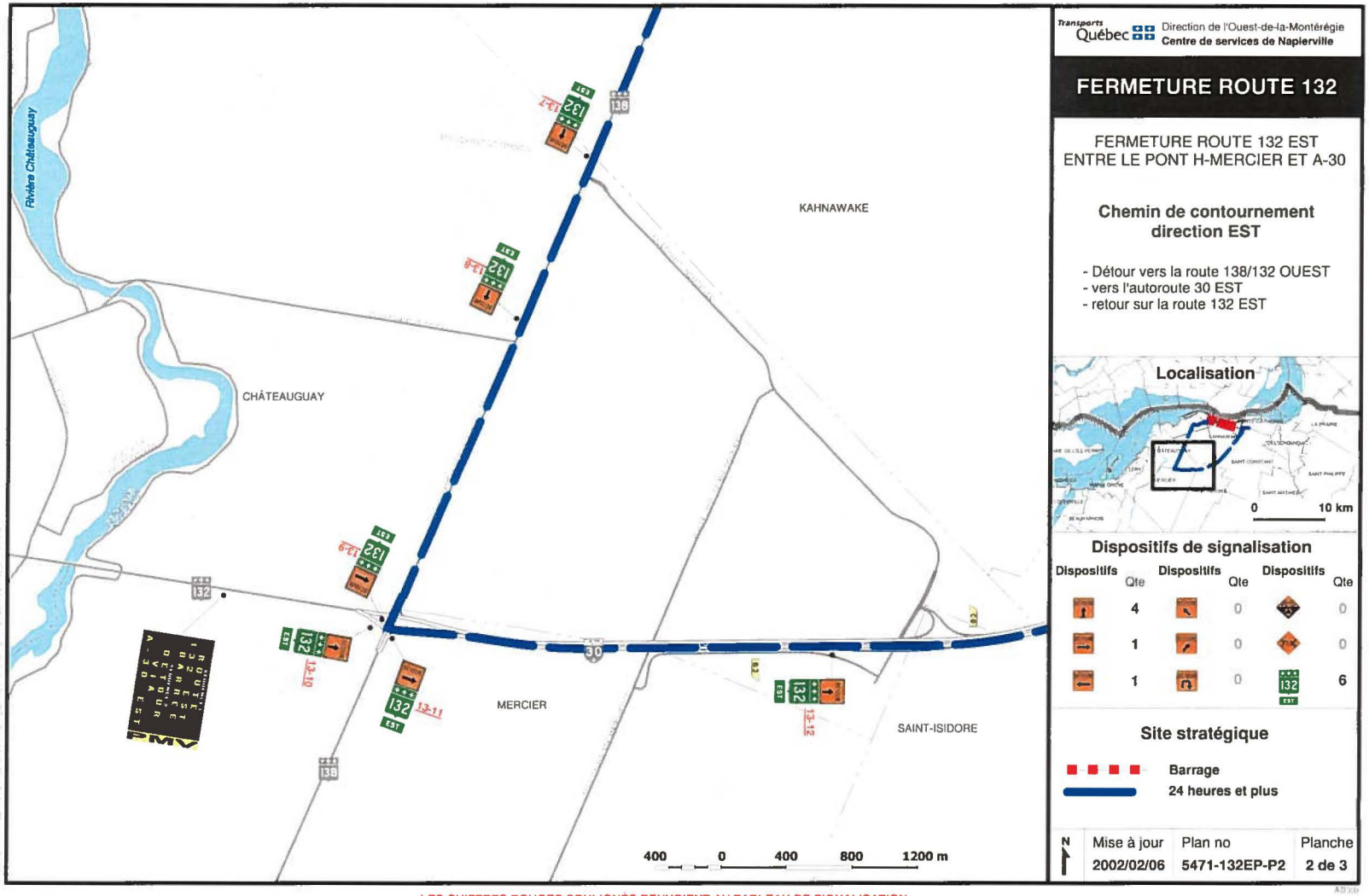

Transports Québec
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Centre de services de Napierville
FERMETURE ROUTE 132
FERMETURE ROUTE 132 EST
ENTRE LE PONT H-MERCIER ET A-30
Fleuve Saint-Laurent
1
2
3
24M
KAHNAWAKE
CHÂTEAUGUAY
LÉRY
MERCIER
SAINT-ISIDORE
DELSON
132
138
207
30
221
1 0 1 2 3 4 km
Chemin de contournement direction EST
- Détour vers la route 138/132 OUEST
- vers l'autoroute 30 EST
- retour sur la route 132 EST
Site stratégique
Barrage
24 heures et plus
N
Mise à jour
2002/01/29
Plan no
5471-132EP-PG
Planche
1 de 1



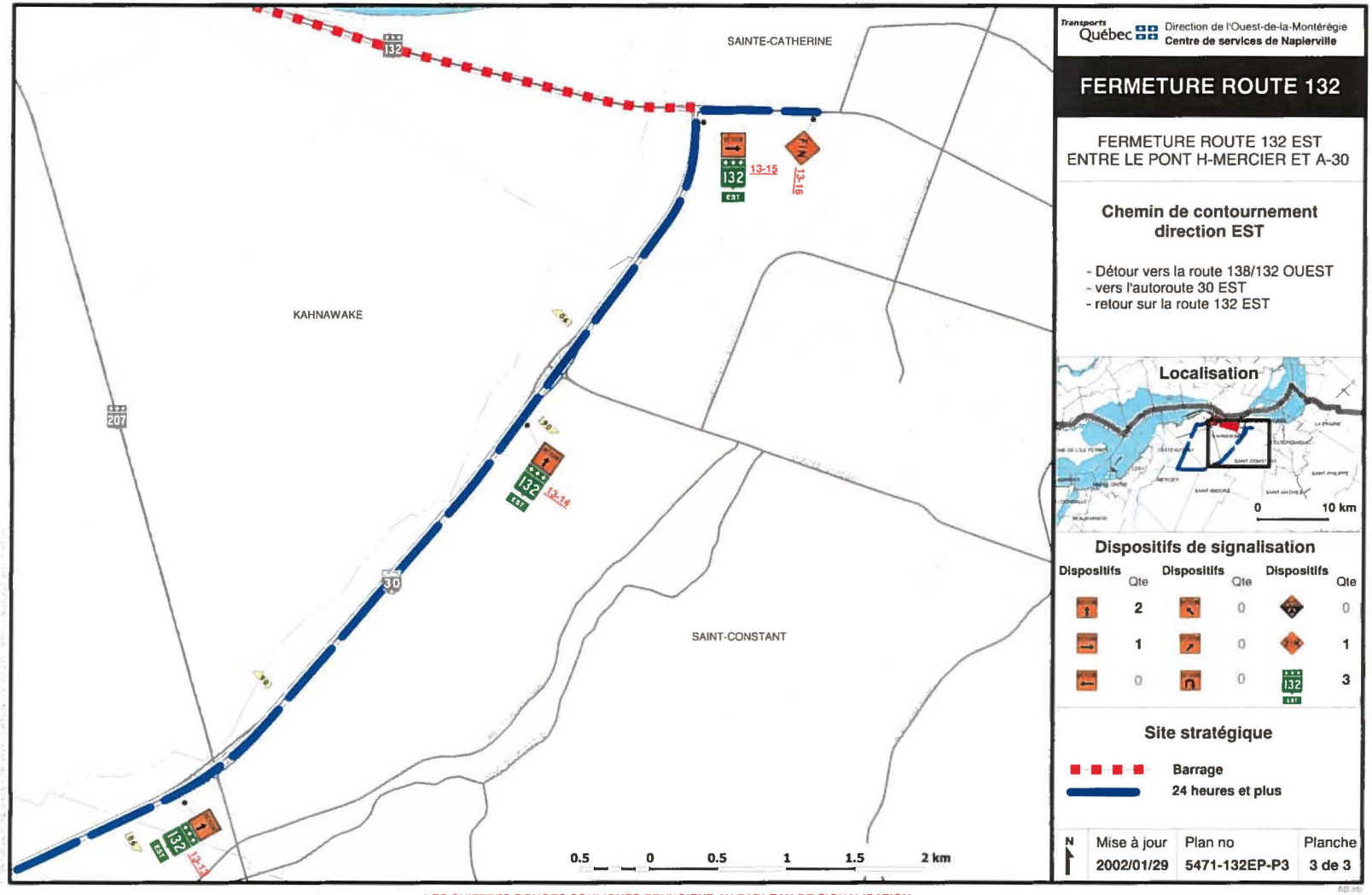

LES CHIFFRES ROUGES SOULIGNES RENVOIENT AU TABLEAU DE SIGNALISATION




LES CHIFFRES ROUGES SOULIGNÉS RENVOIENT AU TABLEAU DE SIGNALISATION




LES CHIFFRES ROUGES SOULIGNÉS RENVOIENT AU TABLEAU DE SIGNALISATION




LES CHIFFRES ROUGES SOULIGNES RENVOIENT AU TABLEAU DE SIGNALISATION

# 5. Le calendrier des démarches nécessaires à la réalisation

Le calendrier des démarches nécessaires à la réalisation du projet est documenté dans le rapport technique suivant, lequel est déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Ministère des Transports, *Autoroute 30, Sainte-Catherine à Candiac, Rapport technique, Lots et stades de construction, février 2002*, pagination diverse et cartes.

Le lecteur est invité à en prendre connaissance.

# 6. La gestion des sels de voirie comme fondants

Chaque année, le ministère des Transports entrepose et épand quelques centaines de milliers de tonnes de sels de voirie (716 624 tonnes en moyenne au cours des 5 dernières années) afin d'entretenir son réseau routier pendant la saison hivernale. Cette pratique a pour objet d'assurer la sécurité sur le réseau routier pendant la saison hivernale.

Environnement Canada a effectué une évaluation scientifique exhaustive durant cinq ans, laquelle a déterminé que les sels de voirie en concentrations suffisantes, constituent un danger pour les plantes, les animaux et l'environnement aquatique. L'étude conclut que les sels de voirie qui contiennent des sels inorganiques de chlorure pénètrent dans l'environnement, ont un effet nocif sur la diversité biologique et mettent en danger l'environnement essentiel pour la vie. En conséquence, l'évaluation conclut que les sels de voirie qui contiennent des sels inorganiques de chlorure sont considérés comme « toxiques » au sens de l'article 64 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) (LCPE 1999).

Le gouvernement fédéral n'interdit pas le recours aux sels de voirie ni ne propose de mesures susceptibles de compromettre ou de réduire la sécurité routière. Toute mesure élaborée à la suite de cette évaluation ne devra pas compromettre la sécurité routière; le choix d'options devra être fondé sur l'optimisation des pratiques d'entretien des routes en hiver afin de ne pas compromettre la sécurité routière tout en minimisant les effets nocifs possibles sur l'environnement. Au cours des deux prochaines années (2002-2003), des mesures de gestion seront élaborées. Ces mesures de gestion se concentreront sur les méthodes de manutention, d'entreposage et d'utilisation des sels de voirie. Ces options sont :

- de meilleures techniques d'entreposage et de manutention sur les sites de stockage;
- des techniques et des pratiques d'épandage améliorées;
- l'emploi de produits de rechange;
- le recours à des outils de prévision météorologique qui réduisent l'utilisation des sels.

La gestion des sels de voirie est prise en compte depuis de nombreuses années au Québec. Ainsi, le ministère des Transports suit de près l'évolution de ce dossier important à la fois pour l'environnement et pour la sécurité routière. Pour le ministère des Transports la sécurité des usagers de la route est une priorité absolue et les sels de voirie constituent des outils essentiels dans le contexte de l'entretien hivernal des routes et continueront d'être utilisés.

Les sels de voirie n'étant pas toxiques pour l'homme, les ministères des Transports et de l'Environnement travaillent de concert pour une utilisation rationnelle des fondants afin de minimiser les effets des sels de voirie sur l'environnement. Le ministère de l'Environnement a procédé, depuis 1988, à l'adoption d'une série de mesures sur l'élimination des neiges usées.

# 7. Le suivi des mesures d'atténuation et l'implication des citoyens

Tel qu'il appert notamment à l'étude d'impact sur l'environnement, le ministère des Transports entend mettre en place un programme de surveillance des travaux et un programme de suivi une fois le projet réalisé.

## 7.1 Surveillance des travaux

En matière de surveillance, le Ministère accordera une attention particulière au bruit et à la poussière générés lors de la construction, à la circulation des usagers et à la protection générale de l'environnement. Différents comités de surveillance (dont un sur la gestion de la circulation) pouvant regrouper des représentants des municipalités, des corps policiers, des entrepreneurs, de ministères intéressés (environnement, culture et communication, etc.) et du Ministère seront formés. Ces derniers pourront au besoin élaborer des correctifs ou des solutions à des situations imprévues.

Ainsi, il est préconisé que les travaux soient réalisés entre 7 et 19 heures afin d'atténuer les impacts du bruit sur la population riveraine. Les travaux seront réalisés en accord avec la réglementation municipale à cet effet le cas échéant. Le travail de nuit ne sera toléré qu'en présence d'autorisation spécifique.

Pour atténuer les impacts de la poussière, les chemins de déviation seront pavés. Des abats-poussière seront installés sur les chemins de construction utilisés par les camions et les autres surfaces seront également traitées au besoin à l'aide d'un abat-poussière ou d'un stabilisant. Les camions qui utiliseront les voies de service et le réseau local auront l'obligation d'utiliser les facilités de nettoyage avec jet d'eau sous pression. Finalement, le chargement des camions sera recouvert de bâches tel que le prescrit la réglementation.

Afin d'atténuer les impacts sur la circulation des usagers qui empruntent la route 132, des ponts temporaires pour les camions et des intersections prédéterminées avec signaleur seront prévus. Dans la mesure du possible, les camions utiliseront des chemins temporaires construits à l'extérieur des voies de circulation.

Notons finalement que les entrepreneurs devront respecter l'ensemble des obligations contractuelles prévues au Cahier des charges et devis généraux, notamment celles en matière de protection générale de l'environnement.

### 7.1.1 Suivi environnemental du projet

Une fois les travaux de construction complétés, un programme de suivi portera principalement sur le climat sonore, afin de mesurer l'efficacité des mesures d'atténuation. Si les impacts mesurés devaient être différents de ceux anticipés, le Ministère verra en mettre en œuvre des mesures additionnelles afin de corriger la situation si possible. Des suivis seront également effectués en matière de sécurité routière et de fluidité de la circulation afin d'évaluer l'opportunité de modifier certains équipements.

# 8. L'étude détaillée des débits routiers

L'étude détaillée des débits routiers est analysée en détail dans le rapport technique suivant, lequel est déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Ministère des transports, *Construction de l'autoroute 30, de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet circulation, mise à jour, février 2002*, 8 pages.

Le lecteur est invité à en prendre connaissance.

# 9. Les raisons expliquant la différence des coûts du projet présenté en 1998 et celui actualisé de 2001

En 1997, le coût des travaux de construction a été évalué à 104 M$ (excluant les honoraires professionnels). Depuis, un certain nombre de modifications au projet, dont le plus important demeure l'encaissement des voies rapides, ont engendré une révision de l'estimation préliminaire. Au total, ces bonifications, pour l'essentiel des mesures d'atténuation issues de l'étude d'impact, totalisent tout près de 73 millions de dollars en coût additionnel. Le tableau 9.1 donne le détail des ajouts, incluant cette fois le coût des honoraires professionnels.

**Tableau 9-1**

**Coûts (en millions de dollars) des modifications au projet initial, février 2002**

| | |
|---|---|
| Déblais supplémentaires occasionnés par l'encaissement des voies rapides | 11,5 M$ |
| Stations de pompage et les bassins de rétention nécessaire suite à l'encaissement des voies rapides | 6,5 M$ |
| Murs antibruit | 9,5 M$ |
| Construction des voies rapides en béton de ciment tel qu'exigé par la nouvelle politique du M.T.Q. | 5 M$ |
| Maintien de la circulation afin de rencontrer les nouvelles orientations du Ministère soit l'impact zéro sur la circulation | 8,2 M$ |
| Ajustement des prix de 1997-2001 (2,5 %/an x 104 M$ x 4 ans) | 11 M$ |
| Conception des plans et devis et la surveillance des travaux par un mandataire privé (honoraires professionnels) | 22 M$ |
| TOTAL | 72,7 M$ |

Ces ajouts à l'estimation de 1997, portent le total du coût du projet à quelques 177 millions de dollars.

Pour toute information supplémentaire le lecteur est invité à consulter le document suivant déposé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Ministère des Transports, *Rapport technique, Autoroute 30, Sainte-Catherine à Candiac, Estimation préliminaire,* février 2002, pagination diverse.