
164

DA42

Construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

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

DEMANDES D'INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Première partie de l'audience
Soirée tenue le 21 février 2002
Sainte-Catherine

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

Mars 2002

Québec 

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

DEMANDES D'INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Première partie de l'audience
Soirée tenue le 21 février 2002
Sainte-Catherine

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

Mars 2002

TABLE DES MATIÈRES

1.	Superficie des terrains devant faire l'objet d'acquisitions près du boulevard Georges-Gagné au nord de la route 132	3
2.	Coûts actualisés des tracés nord et sud	4
2.1	Option dans l'axe de la route 132.....	4
2.1.1	Prolongement de la rue Léo vers le nord.....	4
2.1.2	Prolongement du boulevard Georges-Gagné vers le nord	4
2.1.3	Chemin de service à double sens demandé par la ville de Saint-Constant dans le secteur de la rue Maçon.....	5
2.1.4	Autres éléments	5
2.2	Option de tracé au sud.....	5
2.2.1	Écran antibruit le long du quartier sud à Saint-Constant	5
2.2.2	Relocalisation du dépotoir à neige de la ville de Saint-Constant.....	5
2.2.3	Activités immobilières	5
3.	Gestion des sols contaminés longeant la future autoroute 30	6
3.1	Travaux de réhabilitation du terrain.....	6
3.2	Principes de base.....	6
3.3	Démarche courante pour qu'un site nécessite une décontamination	7
4.	Puits artésien, résidence de monsieur Mc Neil, rue Union	8
5.	Autoroute 30 - Kahnawake	9
6.	Résidences enclavées – rang Saint-Régis nord	10
7.	Climat sonore, deux immeubles multilogements situés au nord-est de la route 132.....	11
8.	Circulation durant et après les travaux	12
8.1	Circulation durant les travaux.....	12
8.2	Circulation après les travaux	12
9.	Plans datant des années 1960	13
10.	Évaluation sonore de la variante sud.....	14
10.1	Secteur rang St-Régis.....	14
10.2	Secteur Saint-Constant	14
11.	Figures.....	16

1. Superficie des terrains devant faire l'objet d'acquisitions près du boulevard Georges-Gagné au nord de la route 132

Tel que le montre le tableau suivant, les superficies de terrains totalisent 18 328 mètres carrés. La figure 1.1 illustre les terrains à acquérir.

Tableau 1.1 : Superficie des terrains à acquérir sur le boulevard Georges-Gagné

Référence	N° de lot(s)	Superficie affectée (m. c.)	Terrain	Zonage
9	P. 149	8 800	vacant	Commercial
10	P. 149	8 900	vacant	Commercial
11	P. 149	570	vacant	Commercial
12	149-2	58	vacant	Commercial
Total		18 328		

2. Coûts actualisés des tracés nord et sud

2.1 OPTION DANS L'AXE DE LA ROUTE 132

Au cours de la première partie des audiences publiques, de nouveaux éléments de mitigation ont été présentés. Les coûts qu'ils représentent ainsi que la façon de les traiter doivent avoir été considérés comme suit :

2.1.1 Prolongement de la rue Léo vers le nord

Ce projet vise à atténuer l'impact de la reconfiguration géométrique de la desserte routière du secteur dû à la réalisation du projet de l'autoroute 30 tel que proposé par le ministère des Transports.

Étant donné qu'il s'agit de la construction d'une nouvelle route locale, sa réalisation et son entretien par la suite, seront réalisés par la municipalité.

Cette intervention a fait l'objet d'une entente de principe entre la ville de Sainte-Catherine et le MTQ sur le partage des coûts et des responsabilités. La contribution du MTQ serait de 1,8 M\$. Cependant, avant que l'entente ne soit entérinée par les deux parties impliquées, la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132 doit être autorisée par le Conseil des ministres.

2.1.2 Prolongement du boulevard Georges-Gagné vers le nord

À la demande de la ville de Delson, le pont d'étagement prévu dans l'axe de la rue Principale a été déplacé dans l'axe du boulevard Georges-Gagné afin de déplacer la circulation dans l'axe commercial plutôt que l'axe résidentiel.

Cependant, afin de faciliter les mouvements de circulation entre d'une part, le quartier nord de Delson et, d'autre part, le quartier sud et le réseau routier supérieur, l'aménagement d'un nouveau lien vers le nord dans l'axe du boulevard Georges-Gagné.

Ce projet de rues locales, a fait l'objet de négociations entre la ville de Delson et le MTQ. Ce dernier estime sa contribution à 650 000 \$ dans le cadre d'une entente conditionnelle à l'obtention d'un certificat d'autorisation pour l'aménagement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. Cette entente définirait la répartition des coûts et des responsabilités de chacune des deux parties dans le cadre des travaux à réaliser sur une route locale par la municipalité.

2.1.3 Chemin de service à double sens demandé par la ville de Saint-Constant dans le secteur de la rue Maçon

Cette demande de la ville de Saint-Constant n'a pas fait l'objet d'une étude de recevabilité de la part du MTQ. La zone commerciale à desservir n'est pas enclavée, ni construite.

2.1.4 Autres éléments

D'autres éléments du projet évoqués lors des audiences publiques tels que l'accès à Mosti Mondiale et l'aménagement à 3 voies par direction sur 2 km additionnels font partie des 20 % d'imprévus et contingences prévus à l'estimation des coûts.

2.2 OPTION DE TRACÉ AU SUD

À la suite de la première partie des audiences publiques tenues par le BAPE sur le projet cité en titre, diverses mesures additionnelles d'atténuation ont été envisagées à l'égard du tracé sud. Les coûts relatifs à ces mesures ont été évalués sommairement.

2.2.1 Écran antibruit le long du quartier sud à Saint-Constant

Il s'agit d'aménager un talus de terre sur une bande de terrain de 25 mètres de largeur et 800 mètres de longueur en zone agricole et d'y ajouter un aménagement paysager. Un tel équipement incluant le coût du terrain est évalué sommairement à 650 000 \$.

2.2.2 Relocalisation du dépotoir à neige de la ville de Saint-Constant

Après consultation avec le responsable technique de la ville, cette relocalisation sur un nouveau site est évalué à 1 250 000 \$

2.2.3 Activités immobilières

Le tracé actuel de l'autoroute 30, au sud du milieu bâti de Saint-Constant, n'a pas fait l'objet d'une localisation précise sur le terrain. Il n'en demeure pas moins que le tracé projeté, quel que soit son emplacement exact, affectera quelques résidences sises de part et d'autre du tracé. Il est très difficile d'estimer le coût total des activités immobilières en l'absence d'un tracé précis.

3. Gestion des sols contaminés longeant la future autoroute 30

Le MTQ va collaborer avec le MENV pour établir une stratégie d'intervention qui permettra de réhabiliter les terrains contaminés qui peuvent avoir un impact sur l'environnement ou les biens voisins ou constituer un risque significatif pour la santé humaine, la faune ou la flore. Le plus souvent cependant, ce n'est qu'après avoir effectué la caractérisation d'un terrain que l'on peut déterminer s'il a un impact sur le milieu ou s'il constitue un risque significatif.

3.1 TRAVAUX DE RÉHABILITATION DU TERRAIN

- Phase I : identifier les sites susceptibles d'être contaminés.
- Phase II : préciser la nature des contaminants et le degré de contamination.
- Résultats des études de caractérisation (rapports requis).
- Décontamination si le niveau de contamination dépasse la plage B-C.

Niveau de contamination	Options de gestion
Plage B - C	Décontamination de façon optimale dans un lieu de traitement autorisé.
> C	Décontamination de façon optimale dans un lieu de traitement autorisé.

3.2 PRINCIPES DE BASE

- La qualité des sols propres doit être maintenue et protégée.
- La décontamination des sols contaminés excavés est privilégiée.
- La dilution est inacceptable.

3.3 DÉMARCHE COURANTE POUR QU'UN SITE NÉCESSITE UNE DÉCONTAMINATION

- Contacter Info-excavation pour connaître la présence d'infrastructures souterraines (câble, aqueduc, gaz, etc.).
- Faire une excavation minutieuse pour séparer visuellement les sols contaminés et ceux qui ne sont pas en tas différents, déposés sur une membrane polyéthylène.
- Échantillonner les 4 parois et au fond
- Attendre les résultats.
- Si le site est encore contaminé, poursuivre les opérations d'excavation, refaire les étapes 3 à 6 jusqu'à ce que la plage soit inférieure à B-C.
- Remblayer le trou avec des matériaux d'emprunt compactable (classe B), conforme aux normes du MTQ.

4. Puits artésien, résidence de monsieur Mc Neil, rue Union

Tel que mentionné lors la première partie de l'audience publique sur le projet de l'autoroute 30, le Ministère inclura le puits de ce résidant dans son suivi environnemental au même titre que deux autres puits actuellement identifiés.

5. Autoroute 30 - Kahnawake

Nous avons procédé à une vérification sommaire des dossiers de la Direction et nous vous informons qu'aucun document visant à informer la communauté autochtone du projet de construction de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Candiac n'a été retracé dans nos communications formelles avec le Conseil mohawk de Kahnawake.

Le Ministère s'engage à faire parvenir une copie de l'étude d'impact à madame Eva Johnson de Kahnawake.

6. Résidences enclavées – rang Saint-Régis nord

Le tracé actuel de l'autoroute 30, au sud du milieu bâti de Saint-Constant, n'a pas fait l'objet d'une localisation précise sur le terrain. Il n'en demeure pas moins que le tracé projeté, quel que soit son emplacement exact, affectera quelques résidences sises de part et d'autre du tracé. Parmi celles-ci on peut supposer que les résidences localisées sur le rang Saint-Régis nord seront affectées d'une manière ou d'une autre par le tracé de l'autoroute 30 – option sud (voir figure 6.1).

Dans tous les cas, le Ministère compensera les dommages causés aux propriétés selon les conventions établies. S'il n'est pas possible de donner un accès convenable à la route à une résidence située à proximité de cette route, le Ministère verra à acquérir les immeubles touchés par le projet.

La loi sur la voirie prévoit que tout bien peut être acquis soit de gré à gré ou par expropriation. Les dispositions légales qui régissent l'expropriation sont contenues dans la loi sur l'expropriation.

7. Climat sonore, deux immeubles multilogements situés au nord-est de la route 132

Les deux immeubles multilogements situés dans le cadran nord-est de l'intersection du chemin Saint-François-Xavier et de la route 132 se retrouvent déjà avec un climat sonore fortement perturbé. En effet, cette section de la route 132 montre les débits de circulation les plus élevés du tronçon entre Candiac et Sainte-Catherine, soit quelque 52 000 véhicules par jour en 2001. De plus, ces derniers immeubles sont situés entre une voie ferrée et une intersection à niveau dotée d'un feu de circulation, ce qui oblige des arrêts-départs très fréquents.

Selon les résultats de l'étude d'impact sonore, ces immeubles ne subiront aucun impact significatif à la suite de la réalisation du projet. Toutefois, après la réalisation des travaux de construction, un suivi acoustique sera réalisé dans le but de mesurer le degré de perturbation en bordure de la route, tel qu'il appert à la politique sur le bruit routier du ministère des transports. S'il s'avérait, contrairement aux prédictions, que des impacts significatifs devaient apparaître, le Ministère verra à mettre en œuvre des mesures d'atténuation afin de corriger la situation dans la mesure du possible.

Une fois les travaux complétés, le Ministère entend mettre en place un comité de suivi acoustique, formé de représentants nommés par les élus municipaux et de représentants du Ministère.

8. Circulation durant et après les travaux

8.1 CIRCULATION DURANT LES TRAVAUX

Lors de la construction de l'autoroute 30, dans l'axe de la route 132, les voies de services directionnelles, de part et d'autre de l'actuelle route, seront aménagées dès la première année.

La deuxième année, la circulation empruntera ces voies de service, libérant ainsi l'actuelle route 132 pour fin de construction.

Dans chaque direction, la voie de service sera aménagée à 3 voies avec des voies de virage à gauche aux intersections. Ces intersections, contrôlées par des feux de circulation, permettent les échanges entre les voies de service nord et sud. La figure 8.1 – schématise les voies de service et les intersections.

Le débit de circulation sur les deux voies de service est estimé à 52 000 véh./jour; tel que montré à la figure 8.2. Une simulation et une optimisation de la fluidité de la circulation ont été effectuées afin d'évaluer les retards.

La figure 8.3, montre les principales caractéristiques du corridor (géométrie, circulation) ainsi que les retards que subissent les usagers.

8.2 CIRCULATION APRÈS LES TRAVAUX

Après les travaux de l'autoroute 30, les débits de circulation restant sur les deux voies de service (nord et sud) se chiffrent à environ 20 000 véh./jour, donc 10 000 véh./jour dans chaque direction avec cet ordre de grandeur de débit, le niveau de service sera bon et aucun retard ne devrait être constaté.

9. Plans datant des années 1960

Le Ministère possède deux plans (échelle 1 :1200), le premier portant le numéro 184A-3L a été enregistré au Bureau d'enregistrement le 28 octobre 1969 sous le numéro 87061, le second portant le numéro 243A-3L a été enregistré le 18 octobre 1971 sous le numéro 101171.

Ces plans sont disponibles pour consultation à nos bureaux. Ils ont été utilisés pour élaborer l'avant-projet qui a été déposé.

10. Évaluation sonore de la variante sud

Les cartes d'isophones du climat sonore projeté en 2016 pour l'option sud du prolongement de l'autoroute 30 et ce, pour les secteurs Saint-Constant et rang St-Régis sont annexées au présent document.

La carte d'isophone du secteur Saint-Constant est différente de celle présentée le 21 février dernier lors des audiences du BAPE. Une erreur s'est glissée dans les simulations sonores qui ont permis de produire la première carte. Les débits sur une des chaussées de l'autoroute 30, dans sa partie en élévation, étaient nuls. De plus, le terrain a été modélisé avec plus de précision.

La position de l'isophone 60 dBA est relativement similaire pour les deux cartes produites. Toutefois, l'isophone 55 dBA se propage plus loin dans le secteur résidentiel. Ceci est dû au fait que l'autoroute 30 est en élévation dans le secteur Saint-Constant et que les ondes sonores se propagent alors plus loin malgré la présence des rangées successives d'habitations. L'atténuation sonore procurée par les rangées d'habitations a été considérée dans le modèle de simulation.

Voici les résultats des simulations sonores par secteur :

10.1 SECTEUR RANG ST-RÉGIS

- Niveau sonore à la première habitation située en bordure de l'autoroute : 67 dBA.
- Niveau sonore à la deuxième habitation : 63 dBA.
- L'impact sonore est fort pour les deux habitations les plus près de l'autoroute 30 et moyen à faible pour les autres habitations. L'augmentation sonore moyenne est de 10 dBA ce qui correspond à une impression de doublement du bruit.
- L'implantation d'un écran antibruit de quatre mètres de hauteur en bordure de l'autoroute 30 permettrait de réduire les niveaux sonores de 6 à 7 dBA pour les habitations les plus touchées. Les impacts forts deviendraient alors faibles.

10.2 SECTEUR SAINT-CONSTANT

- Niveau sonore à la première rangée d'habitations : 61 à 62 dBA.
- Niveau sonore à la deuxième rangée d'habitations : 58 à 61 dBA.
- L'impact sonore est fort pour les deux premières rangées d'habitations du secteur résidentiel situé au nord de l'autoroute 30 projetée et moyen à faible pour les rangées subséquentes d'habitations. Le bruit en provenance de l'autoroute se propage relativement loin dans le quartier puisque l'autoroute serait surélevée dans le secteur. L'augmentation moyenne des niveaux sonores est de 13 à 16 dBA à la

première rangée d'habitations ce qui correspond à une impression de doublement ou triplement du bruit.

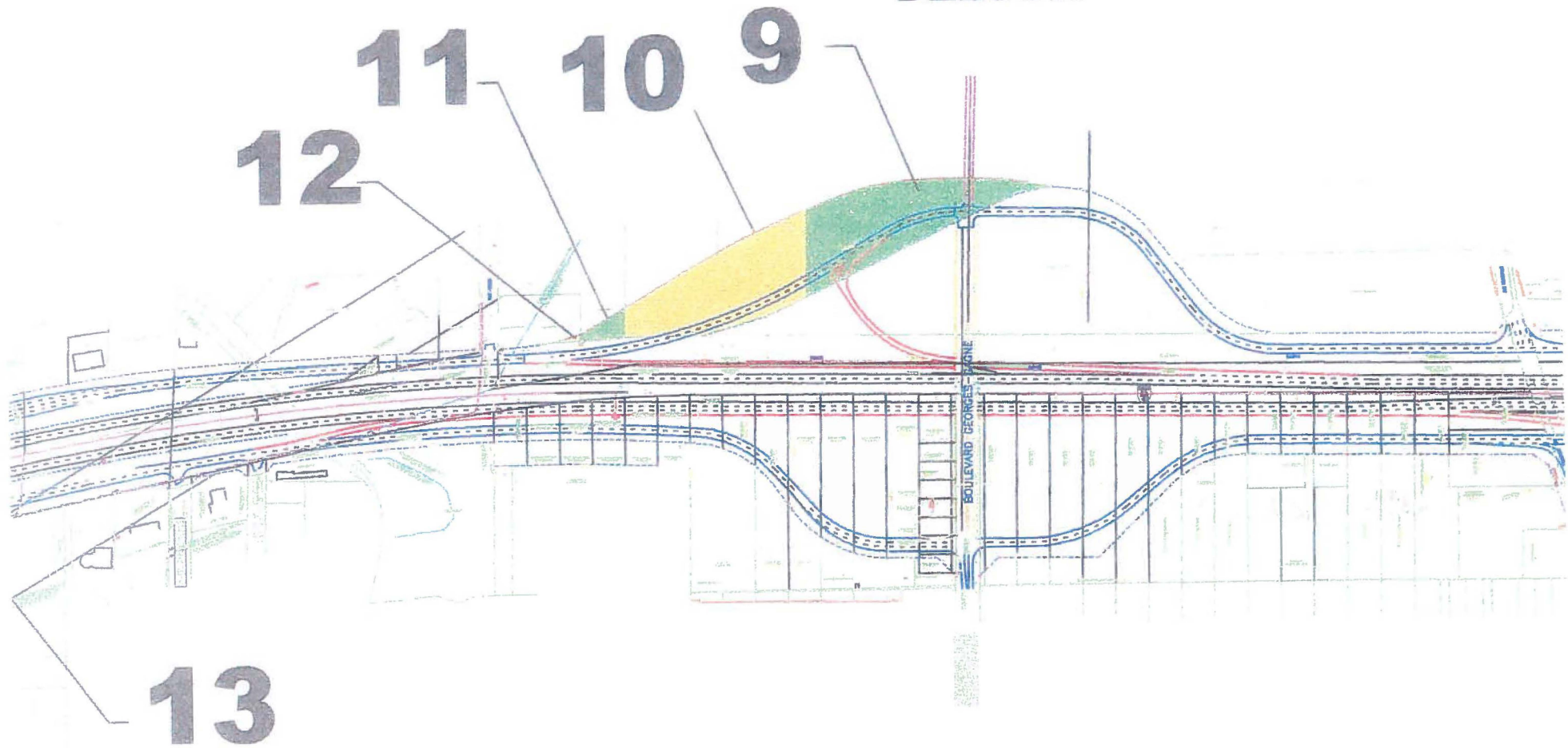
- L'implantation d'un écran antibruit a été évaluée à deux endroits soit, en bordure de l'autoroute 30 et à la limite de propriété des premières habitations.
- En bordure de l'autoroute, un écran de 3 mètres de hauteur permettrait de réduire 4 à 5 dBA les niveaux sonores à la première rangée d'habitations alors qu'à la deuxième rangée, la réduction sonore serait de 3 à 4 dBA. Un écran plus haut ne permettrait pas d'obtenir des réductions sonores supplémentaires. Les impacts sonores résiduels seraient faibles à moyens dans ce cas.
- À la limite de propriété des habitations, un écran de 4 mètres de hauteur (mur ou butte) permettrait de réduire les niveaux sonores de 9 à 11 dBA à la première rangée d'habitations et de 8 dBA à la deuxième rangée. Ceci correspond à une réduction de moitié du bruit par rapport à la situation projetée en 2016. Dans ce cas les impacts sonores résiduels seraient faibles.

Finalement, si l'implantation d'écrans antibruit à la limite des propriétés était retenue, il faudrait considérer lors du développement du concept d'écrans, que ces derniers engendrent des impacts visuels (perte d'ensoleillement, perte de vue sur un paysage lointain, etc.).

11. Figures

CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30 DE SAINTE CATHERINE À L'AUTOROUTE 15 AUTOROUTE 30 (OPTION NORD)

DELSON



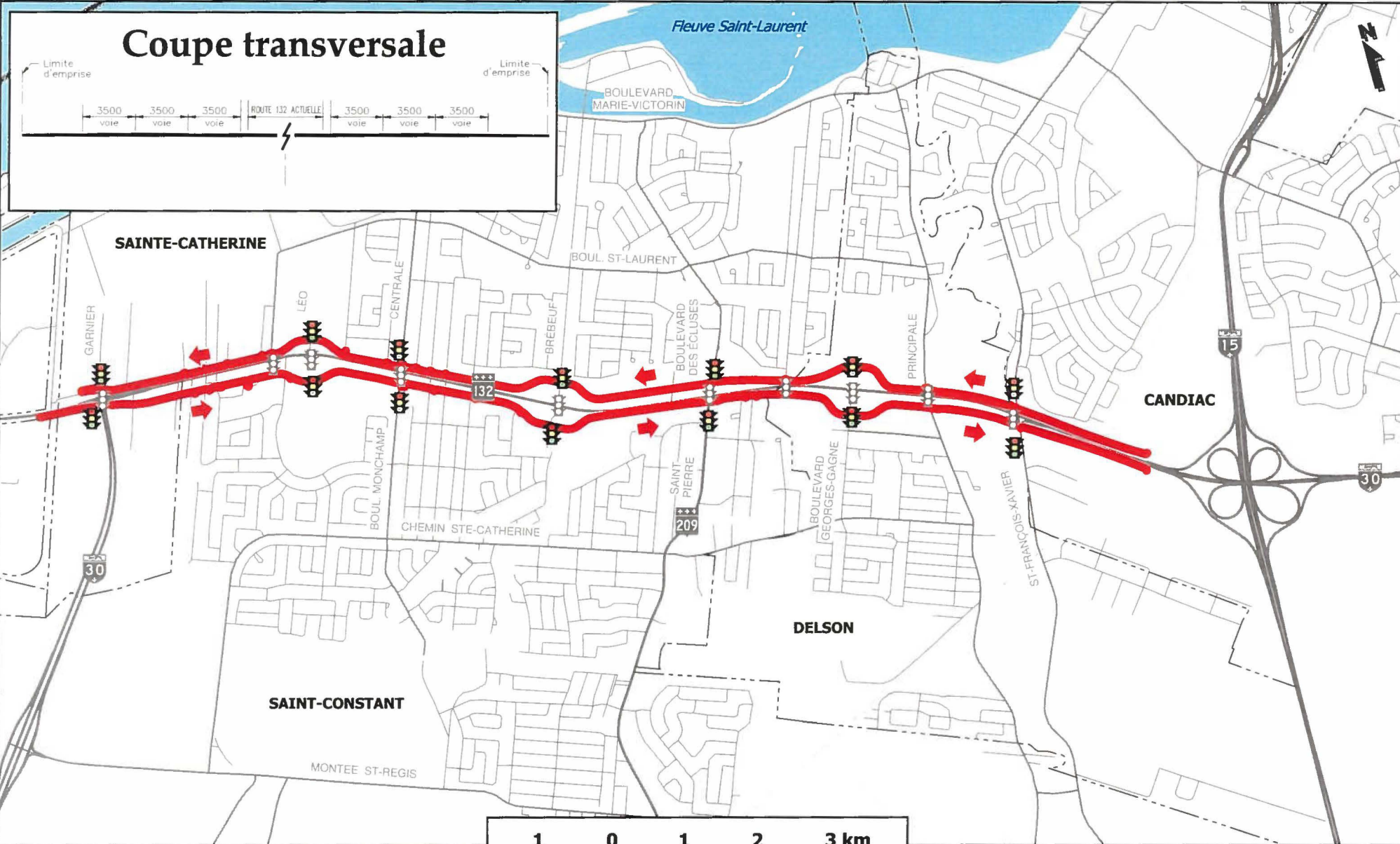
Éch : 1:5 000

Figure 1.1



Figure 6.1

Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15



- Réseau routier MTQ
- Voies de service
- Réseau local
- Artères principales
- Feux de circulation - voie de service
- Feux de circulation existants

Transports Québec

MAJ: Février 2002
Source: MTQ

Figure 8.1

Geomatique\Projets\Audiences du BAPE\Thu\Workspaces\leux de circulation - voie de service.WOR

Construction de l'A-30 de Sainte-Catherine à l'A-15

Année des travaux : 2004

- Circulation
 - Débit 2004
 - Réaffectation des débits
 - 6 % camions commerciaux
 - 2 % camions construction
- Géométrie
 - 3 voies chaque direction
 - Voies de virage à gauche aux intersections
- Modèle « synchro » (simulation et optimisation de la fluidité de circulation)
 - Simulation : travaux (3 voies par direction)

Résultat : retard de 4 à 9 minutes

Construction de l'A-30 de Sainte-Catherine à l'A-15

Trafic restant sur la route 132 ou sur les voies de service

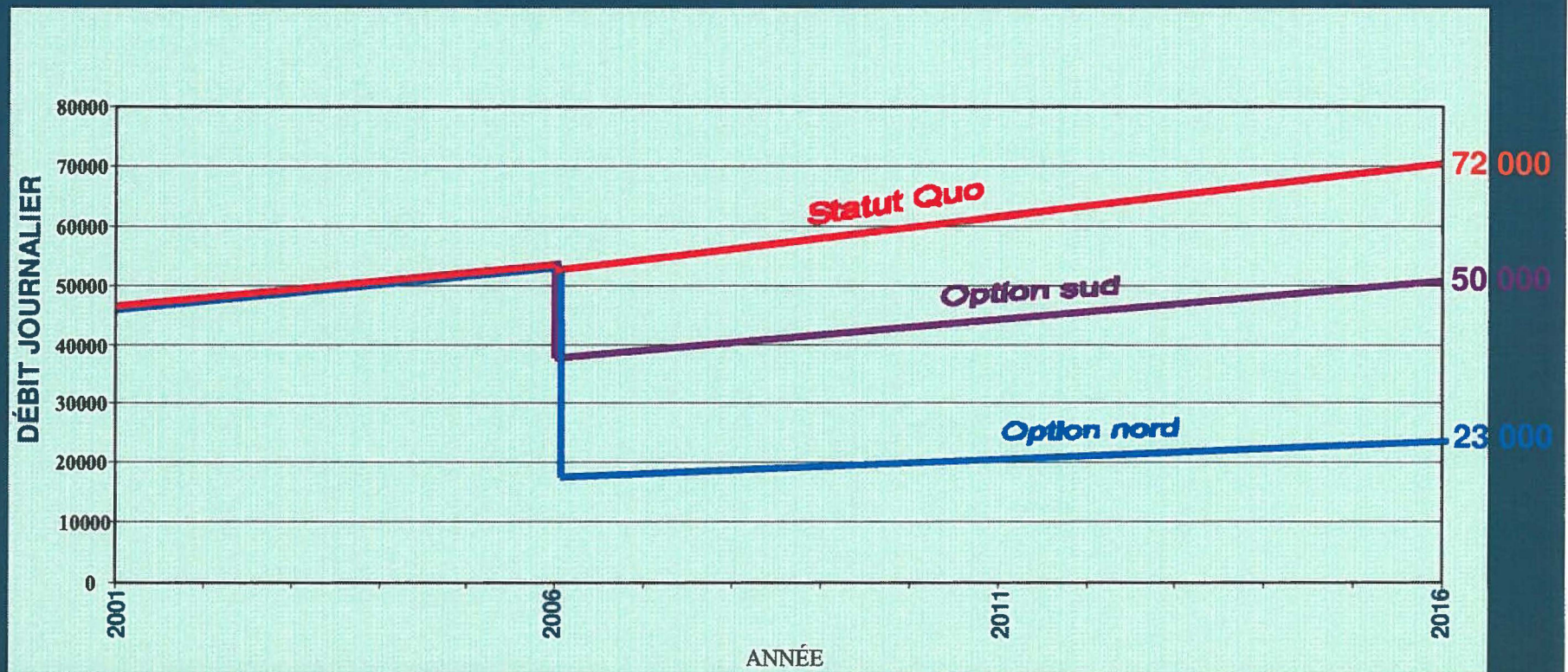


Figure 8.3

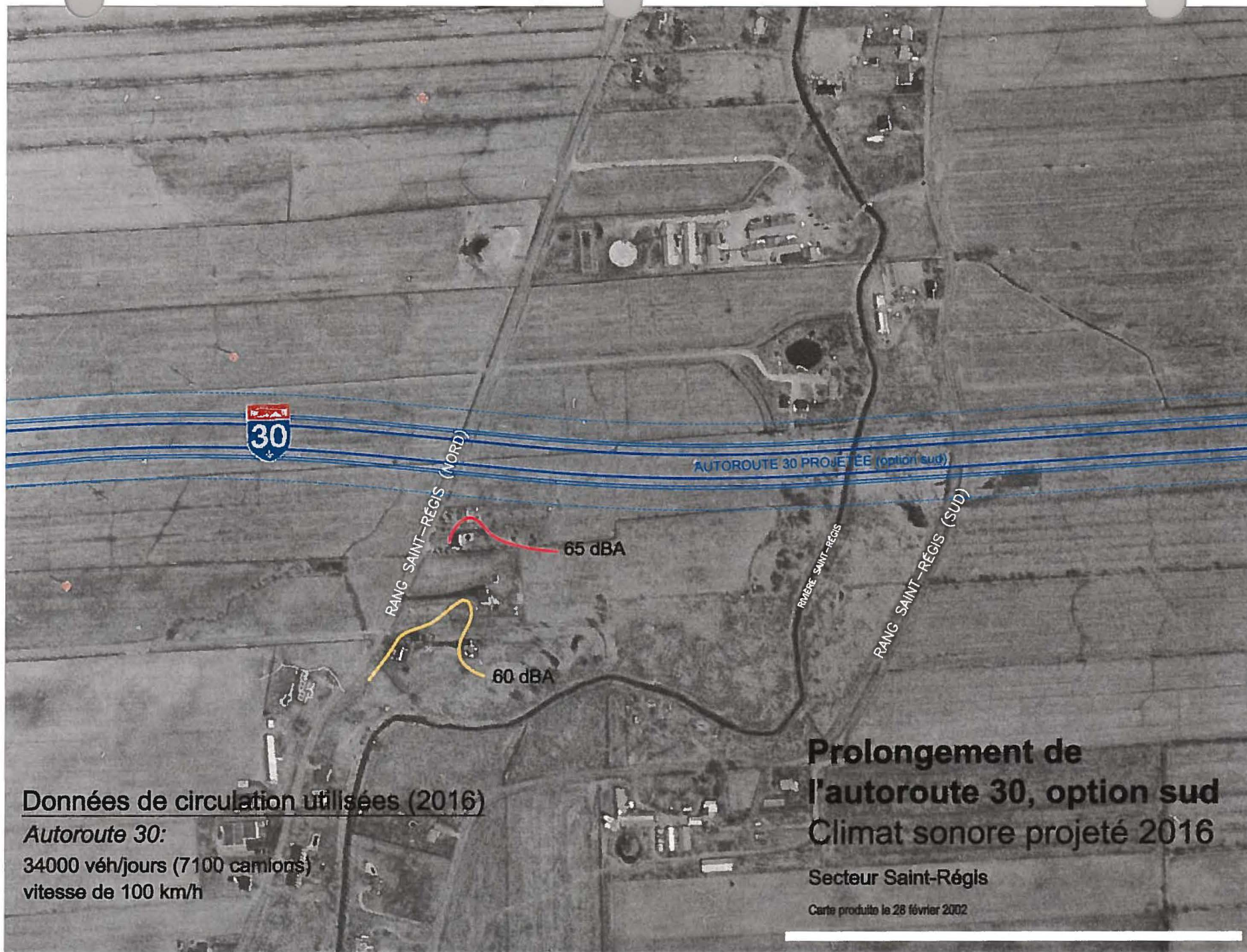


Figure 10.1

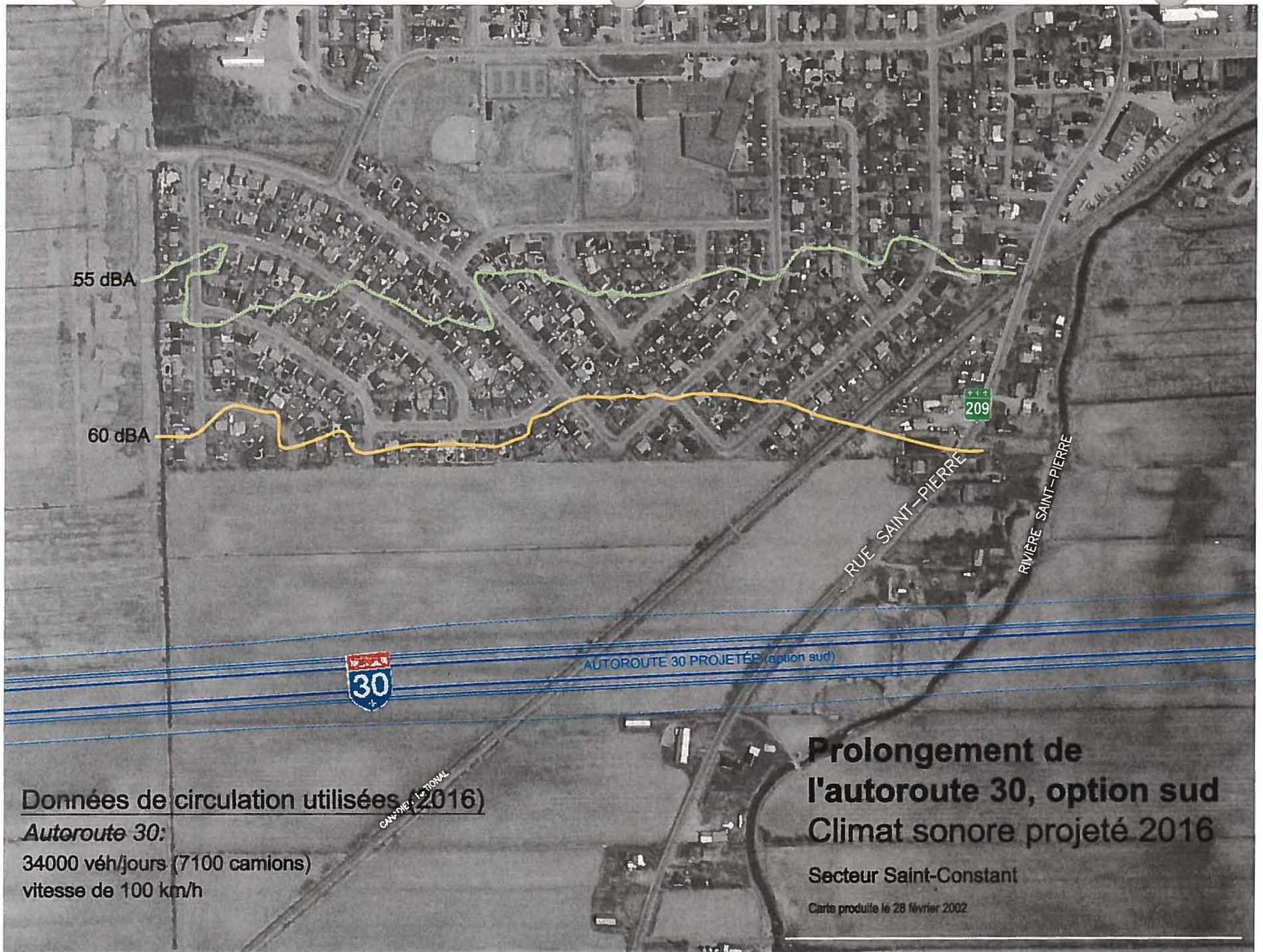


Figure 10.2