

---

**164**

**DA43**

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**

### **RECTIFICATIONS DES MÉMOIRES DÉPOSÉS ET PROPOS TENUS**

Audiences publiques (2<sup>e</sup> partie)  
Soirées tenues du 25 au 27 mars 2002  
Sainte-Catherine

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

Avril 2002

Québec 

---

---

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

**RECTIFICATIONS DES MÉMOIRES DÉPOSÉS  
ET PROPOS TENUS**

Audiences publiques (2<sup>e</sup> partie)  
Soirées tenues du 25 au 27 mars 2002  
Sainte-Catherine

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

Avril 2002

Québec 

---

---

## TABLE DES MATIÈRES

1. Rectification des mémoires.....	1
DM-3 – Karin Michel, MSc.....	1
DM-15 - Suzanne Gervais, Marie-Claude Gervais-Méthot, Claude Forget, Diane Gervais, Robert Gauthier, etc. plus la rue Monette .....	1
DM-17 – Comité consultatif agricole de la MRC Roussillon .....	2
DM-18 – Les propriétaires d'immeubles locatifs de l'arrondissement de la place Lanctôt et de la rue Bélanger à Saint-Constant représentant plus de 100 familles de locataires du secteur .....	3
DM-27 – Madame Philomena Kougemitros.....	3
DM-30 – Madame Thérèse Girard.....	4
DM-32 – Le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30.....	4
DM-33 – André Turcot, St-Constant .....	4
DM-36 - René Vaillancourt, Sainte-Catherine .....	5
DM-43 - Pierre Labelle, Saint-Constant.....	5
DM-45 – Le groupe du rang Saint-Régis nord.....	6
DM-46 – Municipalité régionale de comté de Roussillon .....	6
DM-49 – Francine Robidoux, Saint-Constant .....	6
DM-55 – Résidant Vert .....	7
DM-57 – CLD Roussillon .....	8
DM-59.1 – Kahnawake Environment Office.....	8
DM-63 – Madame Louise Forget .....	8
DM-66 – Comité de l'autoroute 30 sud inc.....	10
DM-66.1 – M. Pierre Arcouette.....	10
DM-68 – Conseil intermunicipal de transport Roussillon .....	10
DM-70 – Comité zone d'intervention prioritaire (ZIP) Ville-Marie.....	11
DM-75 – Diane Joubert .....	13
DM-78 – m. Bernard McNeil .....	13
DM-79 – M. Jacques La Frenaye .....	13
DM-82 – M. Yvon Desmarais .....	14
DM-84 – M. Richard Desautels .....	14
DM-85 – M. Léonard Broekhuizen.....	15
DM-86 – M. Pierre Brisset .....	15

---

2. Rectification des délibérations .....	16
Séance de l'après-midi du 26 mars 2002 – volume 2.....	16
M. Denis Capes.....	16
M. Yves Fallu.....	17
M. Normand Laforce.....	18
Séance de la soirée du 27 mars 2002 – volume 5 .....	19
M. André Turcôt.....	19
M. Luc Bergeron .....	19
M. André Turcot.....	20
M. Pierre Arcouette.....	20
M. Philomena Kougemitros .....	21
M. Louis Salconi (traduction libre d'un commentaire de madame Eva Johnson) .....	21

# 1. Rectification des mémoires

---

## **DM-3 – Karin Michel, MSc.**

1. À la page 8, il est indiqué : « *Pour une légère amélioration de la fluidité sur les 3 à 5 prochaines années, on risque une aggravation de la situation pour les 30 prochaines années.* »

### Rectification

Le niveau de service projeté sur ce tronçon sera encore très fluide en 2016 selon nos prévisions de débits.

2. À la page 12, il est indiqué : « *Le gros du camionnage ne concerne que les parties extrêmes est et ouest de ce tronçon.* »

### Rectification

Les camions circuleront sur tout le tronçon de la route 132, non pas seulement aux extrémités. Qui plus est, si l'option sud était retenue, il y aurait encore du camionnage de façon substantielle sur la route 132.

## **DM-15 - Suzanne Gervais, Marie-Claude Gervais-Méhot, Claude Forget, Diane Gervais, Robert Gauthier, etc. plus la rue Monette**

1. À la page 5, au 3<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « *... Ces mêmes pompes, lors de déversements enverraient les produits toxiques dans les rivières et le fleuve* ».

### Rectification

Des bassins de rétention sont prévus afin de capter les eaux et les produits selon les situations. Ainsi en cas de déversement de matières dangereuses, les produits pourraient être retenus dans les bassins jusqu'à l'arrivée de services spécialisés dans la récupération de ces types de produits.

2. À la page 6, au 2<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « *Lors de la réunion, on nous a avoué que probablement en 2016 on devrait de toute façon construire une autoroute dans les terres car l'augmentation de la circulation nécessitera 2 grandes routes.* »

### Rectification

En 2016, les projections montrent que la fluidité sera très bonne sur l'autoroute dans l'axe de la route 132. Il n'y a aucun besoin d'exploiter une autre autoroute.

3. À la page 6, dernière ligne, il est indiqué : « *Un camion pollue l'air autant que 20 autos et endommage la route autant que le passage de 40 autos.* »

### Rectification

Les données concernant la pollution équivalente en automobiles produite par un camion et celles relative à l'endommagement de la route ont déjà été produites au BAPE. (*Émissions atmosphériques d'une automobile et d'un camion lourd*) (DA-41)

4. À la page 7, au 2<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « *Les terrains acquis par le ministère des Transports il y a 30 ans, en bordure de la 132, pourraient être remis aux villes en compensation des taxes non perçues sur ces terrains. Les villes pourraient les vendre à des commerçants ou elles pourraient les aménager en espaces verts.* »

### Rectification

Quelle que soit l'option les terrains seront retenus jusqu'au parachèvement de tous les travaux dans l'axe de la route 132 et devraient être mis en vente à la valeur marchande selon les modalités prévues au « *Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et organismes publics* ». (DA-21)

## **DM-17 – Comité consultatif agricole de la MRC Roussillon**

1. À la page 5, il est indiqué : « *Ce tracé reporte la construction de l'autoroute 30 de 7 à 8 ans en raison des expropriations nécessaires et des autres études à compléter.* »

### Rectification

Selon nos évaluations, compte tenu de l'état d'avancement de chaque option (projet), et des difficultés inhérentes à la construction dans un milieu urbain au nord (prévu pour 2007), il y aurait un délai additionnel d'environ 3 ans en défaveur de l'option sud (prévu pour 2010).

## **DM-18 – Les propriétaires d'immeubles locatifs de l'arrondissement de la place Lanctôt et de la rue Bélanger à Saint-Constant représentant plus de 100 familles de locataires du secteur**

1. À la page 1, il est indiqué « *Augmentation du bruit car le mur de son de trois (3) mètres ne protégera pas contre les bruits d'échappement des camions qui sont à quatre (4) mètres environ de hauteur et l'utilisation du frein moteur (Jacob brake).* »

### Rectification

La hauteur prévue des écrans antibruit indiquée à l'étude d'impact sonore (tableau 7-1) est de 4 mètres de hauteur.

2. À la page 2, élément 12, il est indiqué « *Rallongement de 4km/jour pour une famille qui possède deux (2) automobiles une fois l'autoroute compléter avec les détours des voies de service 4 km X 365/jours X 0,30 cents/km = 438,00 \$ de plus par famille en entretien, réparation, essence et pollution.*

### Rectification

L'évaluation contenue dans le mémoire est surévaluée. Pour la majorité des utilisateurs, lesquels se rabattent déjà sur des artères principales qui seront étagées, il n'y aura aucun rallongement de parcours. Pour les utilisateurs localisés à proximité et sur la 132, la longueur moyenne sera rallongée de 1 kilomètre.

## **DM-27 – Madame Philomena Kougemitros**

1. À la page 3, au 4<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué que « *M. Beaulieu porte-parole du ministère des Transports a dit que le Ministère prendra la tâche d'insonoriser mes bâtisses et installer des fenêtres adéquates antibruit.* »

### Rectification

Ces mesures ont été évoquées en référence à un autre projet, soit celui de la rue Notre-Dame où l'on avait considéré ces mesures d'atténuation. Le promoteur ne s'est engagé qu'à faire un suivi environnement au Comité avec les représentants municipaux et de divulguer l'information. S'il y a augmentation significative du bruit, des mesures adéquates, dans la mesure du possible, seront mises en place pour corriger la situation.

2. À la page 3, à la fin du dernier paragraphe, il est indiqué que « *M. Beaulieu à la réunion a dit que je pouvais actionner légalement le Ministère.* »

Rectification

M. Beaulieu n'a jamais fait une telle affirmation.

**DM-30 – Madame Thérèse Girard**

1. À la page 3, il est indiqué : « *L'autoroute 30 sera une route nationale avec un trafic de transit.* »

Rectification

Selon une enquête origine-destination sur la route 132, réalisée en 1996, il a été recensé que 67 % du trafic empruntant la route 132 est de nature locale. En 2016, cette proportion de trafic local sera de l'ordre de 50 %. En effet, le trafic local en 2016 représente 48 800 véh./j sur un total de 93 000.

**DM-32 – Le Comité d'actions régional pour l'autoroute 30**

1. À la page 28, à la dernière phrase du 3<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué « *que la préoccupation des besoins du secteur a fait doubler la valeur du coût des travaux.* »

Rectification

Le coût des travaux a augmenté d'un maximum de 50 % en raison de cette préoccupation, tel que formulé par le comité intermunicipal.

**DM-33 – André Turcot, St-Constant**

1. À la page 1, au 1<sup>er</sup> paragraphe, il est indiqué : « *...Plusieurs centaines d'arpents qui traditionnellement étaient envahies par ces crues printanières ne peuvent plus remplir leur rôle traditionnel. Maintenant nous avons un problème d'inondation des résidences et des commerces malgré la construction de petits bassins à Saint-Constant.* »

Rectification

Lors des audiences, la ville de Saint-Constant a rectifié ces affirmations.

### **DM-36 - René Vaillancourt, Sainte-Catherine**

1. À la page 2, sous l'item 1 - Financement du projet, il est indiqué : « ... *Coûts de construction : 104 M\$.* »

#### Rectification

L'option sud implique une réfection de la route 132 qui porte le coût total du projet à 185 M\$ plutôt que les 104 M\$ indiqués.

### **DM-43 - Pierre Labelle, Saint-Constant**

1. À la page 2 au 5<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « ... *Je n'accorde donc aucune crédibilité à l'étude d'impacts sonore qui a été effectuée pour le compte du ministère des Transports, il y a 5 ans. Je demande que des études sérieuses sur une plus longue période soient entreprises afin d'obtenir l'heure juste sur le bruit.* »

À la page 2 au 6<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « *De plus, l'étude d'impact faite par le ministère des Transports est incomplète, elle ne couvre qu'une partie de l'environnement, soit le bruit. Aucune étude n'a été faite sur le niveau de pollution de l'air, sur l'impact des oiseaux, la flore et la faune.* »

#### Rectification

Une première étude d'impact a été effectuée il y a 5 ans. L'actualisation de l'étude d'impact sonore a été faite en mai 2001. De plus, les documents déposés montrent que le promoteur a effectivement réalisé les études requises sur la pollution de l'air, la faune et la flore.

2. À la page 3, au 3<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « *Aussi, si les prévisions du ministère des Transports se réalisent, d'ici 15 ans nous n'aurons d'autre choix que de faire une deuxième route sur le tracé sud. Le tracé nord aura atteint sa pleine capacité et compte tenu qu'il serait construit en décompression (dépression), il ne sera pas facile de l'élargir facilement en comparant avec une route au niveau du sol...* »

#### Rectification

En 2016, les projections montrent que la fluidité sera très bonne sur l'autoroute dans l'axe de la route 132. Il n'y a aucun besoin d'exploiter une autre autoroute. De plus, il est prévu la possibilité d'ajouter éventuellement une troisième voie dans les deux directions au tracé nord.

## DM-45 – Le groupe du rang Saint-Régis nord

1. Au 5<sup>e</sup> paragraphe de la 1<sup>re</sup> page, il est indiqué « *que l'environnement sonore actuel gravite autour de 37 décibels.* »

### Rectification

Dans l'étude d'impact, le niveau actuel de bruit ambiant, à l'endroit d'un éventuel tracé sud, a été établi à 45 dB(A) Leq (24 h).

## DM-46 – Municipalité régionale de comté de Roussillon

1. Aux pages 8 et 9, il est indiqué : « *D'autre part, le ministère des Transports du Québec publiait, en avril 2000, son Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Ce document présentait la vision du gouvernement relative au développement des transports pour l'agglomération de Montréal (agglomération dont fait partie la MRC de Roussillon) pour les **dix prochaines années.*** »

### Rectification

Le « *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* » présente la vision du développement des transports pour la région métropolitaine de Montréal, et ce, **jusqu'en 2016.**

2. À la page 18, il est indiqué : « *Offrir gratuitement le train de Banlieue durant la période de construction (cette mesure de mitigation a déjà été mise de l'avant lors de la reconstruction d'une infrastructure routière appartenant au MTQ, soit le pont Marius Dufresne à Laval).* »

### Rectification

Le service de train de banlieue évoqué ne fut pas offert gratuitement.

## DM-49 – Francine Robidoux, Saint-Constant

1. À la page 3, au 3<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « *L'eau de ruissellement contaminée par les rejets de véhicules motorisés et par le sel de déglacage subira un traitement complet avant d'être rejetée vers le réseau hydrographie.* »

### Rectification

L'eau de ruissellement sera traitée pour les hydrocarbures et en partie traitée pour les métaux lourds. Les sels de déglacage demeureront intraités.

2. À la page 4, au 3<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « L'impact serait léger sur la population en général, de plus, le projet dans l'axe nord prévoit un programme de contrôle des émissions atmosphériques, de prise d'échantillonnage et d'analyse pour la qualité de l'air. »

### Rectification

Le Ministère ne prévoit pas installer des capteurs spécifiques pour la prise d'échantillonnage et d'analyse de la qualité de l'air. Il ne prévoit pas établir un programme de contrôle de la qualité de l'air.

## **DM-55 – Résidant Vert**

1. À la page 4, il est indiqué : « *Le groupe Résidant Vert croit qu'une autoroute sur la 132 aurait trop d'impact sur l'environnement du marais de St-Constant (C2).* »

### Rectification

Le marais de Saint-Constant est mal localisé dans ce document, ce qui laisse croire qu'il s'agit d'une zone sise à proximité de l'autoroute 30. À notre avis, le marais de Saint-Constant est un marais (zone en dépression) localisé sur les terrains détenus par le Centre d'achats First Pro. Le Ministère conduit actuellement une étude pour identifier et localiser les zones marécageuses ou du même type dans le secteur de l'autoroute projetée.

2. À la page 9, il est indiqué : « *Dans le cas où le ministère des Transports voudrait creuser pour le passage de l'autoroute 30, des études d'impact seront nécessaires afin de s'assurer qu'il n'y a pas de risque de mettre ces contaminants en circulation par le biais de l'eau souterraine contaminée.* »

### Rectification

Les études ont déjà été effectuées par le MTQ et il n'y a aucun risque de mettre de nouveaux contaminants en circulation. Voir MTQ « *Avis hydrogéologique sur la migration des contaminants* », document déposé DA-31

3. À la page 10, il est indiqué : « *Carte du marais de Saint-Constant (Le marais est à proximité d'une zone d'écoulement artésien).* »

#### Rectification

Il s'agit d'une carte tout à fait imprécise qui ne permet de localiser aucun marais à Saint-Constant ou Sainte-Catherine. Le Ministère conduit actuellement une étude pour identifier et localiser les zones marécageuses ou du même type dans le secteur de l'autoroute projetée.

### **DM-57 – CLD Roussillon**

1. À la page 7, au 2<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué : « En vertu des données issues de l'étude d'impact diffusée à l'occasion de la première partie des présentes audiences publiques, 65 % du transport routier empruntant l'actuelle 132 en est un plus local. »

#### Rectification

La répartition du trafic se fait comme suit : 67 % local, 26 % régional et 7 % de grand transit.

### **DM-59.1 – Kahnawake Environment Office**

1. À la page 5, au dernier paragraphe, il est indiqué que le projet est évalué à 197 millions de dollars.

#### Rectification

Les documents déposés par le MTQ indiquent une évaluation de 178 millions de dollars.

### **DM-63 – Madame Louise Forget**

1. Au 1<sup>er</sup> paragraphe de la page 3, il est indiqué que « *le promoteur a omis un accès pour les 4 compagnies situées au 6040 et 6042 route 132, obligeant la ville à des négociations de dernières minutes (pendant la première partie du BAPE)* »

#### Rectification

Dans le cadre des négociations entre la ville et le promoteur à l'égard de l'entente à venir sur le prolongement de la rue Léo vers le nord, au printemps 2001, la question de l'accès au site des numéros civiques 6040, 6042 a été traitée de façon à assurer

sa desserte dans l'éventualité de la réalisation de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. Cette question ne fut donc pas omise, ni traitée à la dernière minute.

2. À la suite, au 1<sup>er</sup> paragraphe de la page 3, il est écrit que « ... a déplacé le viaduc qui aurait desservi le parc industriel de Sainte-Catherine pour le placer à l'accès du Wal-Mart. »

#### Rectification

En premier lieu, le viaduc a été relocalisé à la demande des villes concernées. En second lieu, il dessert toujours le parc industriel de Sainte-Catherine au même endroit que sur le plan initial.

3. Au 2<sup>e</sup> paragraphe de la page 3, il est indiqué, «*que le ministère avait négligé de fournir des rapports et études complets dans le volet de l'impact sur la santé.* »

#### Rectification

Le promoteur n'a pas négligé. Il s'est conformé à la directive reçue du ministère de l'Environnement, laquelle ne le demandait pas.

4. Au 4<sup>e</sup> paragraphe de la page 3, il est prétendu que le promoteur n'a pas étudié le pire site pour ses études sur la qualité de l'air.

#### Rectification

L'étude a expressément utilisé le site le plus affecté et celui-ci se situe à Candiac là où les résidences sont les plus rapprochées de la route.

5. Au 7<sup>e</sup> paragraphe de la page 3, il est affirmé que le promoteur n'a pas fourni la réponse à propos des précautions à prendre lorsque l'on entreprend des travaux de dynamitage.

#### Rectification

Le rapport intitulé « *Contrôle et enregistrement des vibrations* » sur la méthode de dynamitage fut déposé à la séance de l'après-midi du 21 février. (DA30)

6. À la quatrième ligne de la page 4, il est indiqué que l'on veut « *protéger 60 hectares de terre agricole* » avec le tracé nord.

Rectification

L'emprise requise au sud comprend 80 hectares de terrain zoné agricole.

**DM-66 – Comité de l'autoroute 30 sud inc.**

1. À la page 11, le comité a posé la question suivante « *Peut-on, oui ou non, estimer le pourcentage de véhicules lourds qui emprunteraient l'autoroute 30, option sud, versus le pourcentage de véhicules lourds qui continueraient de transiter par la route 132* ».

Rectification

Le MTQ a déposé un acétate (numéro 2.8) montrant le nombre de camions qui emprunteraient l'autoroute 30 sud et la route 132 actuelle. En 2016, le nombre de camions continuant de transiter par la route 132 se chiffrait à 2 800, soit 28,3 % du total. Au sud, le nombre de véhicules lourds s'établirait à 7 100, soit 71,7 % du total.

**DM-66.1 – M. Pierre Arcouette**

1. À la page 2, au dernier paragraphe, il est indiqué : « *dans l'éventualité de l'autoroute au sud, toute l'assiette de la route 132 deviendrait propriété des municipalités adjacentes au tracé et que celles-ci deviendrait responsable de leur entretien et améliorations futures.* »

Rectification

Lors des audiences publiques, le MTQ a confirmé que la route 132 ne serait pas remise aux municipalités advenant une autoroute 30 réalisée au sud.

**DM-68 – Conseil intermunicipal de transport Roussillon**

1. À la page 7 jusqu'à la page 21, chapitre 4.3.1, impacts spécifiques sur les temps de parcours il a été indiqué : « *que le temps de parcours des circuits d'autobus triplera.* »

Rectification

Les simulations réalisées par le MTQ prévoient un retard d'environ 8 à 9 minutes pour parcourir les 7 kilomètres de la route 132 durant les travaux. Ce retard peut

être moindre si les autobus empruntent la route 132 à partir, par exemple, de la rue Principale. Il faut rappeler que durant les travaux, les usagers disposeront de chaussées unidirectionnelles de 3 voies par direction. De plus, le nombre des intersections sera ramené à 7.

## **DM-70 – Comité zone d'intervention prioritaire (ZIP) Ville-Marie**

1. À la page 7 – Figure 5, il est indiqué : « *Intersection de l'autoroute 30 et de la rivière de la Tortue.* »

### Rectification

Cette photo laisse entrevoir une canalisation de la rivière de la Tortue. Cette canalisation n'est pas prévue au projet. Au contraire, le MTQ entend franchir cette rivière en surélévation et laisser le cours d'eau dans son lit actuel.

2. À la page 8, il est indiqué : « *Avec ce nouveau projet, le ministère des Transports entend construire, sur près de 100 mètres de large, une vaste plate-forme imperméable sous laquelle sera maintenant canalisée la rivière (figure 5).* »

### Rectification

Cette affirmation est fautive, le ministère des Transports entend laisser intact la rivière de la Tortue.

3. À la page 8, aux 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> paragraphes, il est indiqué : « *En l'absence de données plus précises, il est possible d'estimer que le volume des eaux de ruissellement en provenance de l'emprise du tronçon d'autoroute pourrait représenter environ 646 000 mètres cubes/année. Le promoteur apporte peu de précision, dans son étude d'impact, sur la nature et la concentration des contaminants susceptibles d'être transportés par ce ruissellement. Il est cependant possible, en recoupant certaines études, notamment sur la contamination des neiges usées, d'estimer le volume de débris, de matières en suspension, d'huiles de graisses, de chlorures, de fer, de plomb et de chrome susceptible d'être observé dans ce type de ruissellement.*

*Nous avons estimé que la charge polluante, due au ruissellement de surface, au sein de l'emprise du tronçon de l'autoroute, serait de plus de 1 800 tonnes de contaminants solides par année. Cette quantité représente 800 tonnes au-dessus des normes acceptables par le ministère de l'Environnement du Québec. En termes plus imagés, **il semble que le promoteur propose de déverser, par année, l'équivalent de 180 camions de dix roues de contaminants plus ou moins***

***toxiques dans le lit de trois rivières urbaines, à deux pas du fleuve St-Laurent. »***

Rectification

Les estimations apparaissent nettement gonflées. Le Ministère conduit actuellement une étude pour estimer les charges polluantes liées au projet et de rétablir les faits. Elle sera déposée d'ici la fin avril.

4. À la page 9, photo aérienne (figure 6) « Intersection de la route 132 et de l'autoroute 30. »

Rectification

La présence de marais dans le secteur de l'autoroute 30 est ici exagérée. Le Ministère reconnaît qu'il y avait un marais sur les terrains actuellement détenus par Centre d'achats First Pro (2) (sur figure 6), ainsi qu'une zone inondée sise sur ses terrains immédiatement à l'ouest de l'autoroute 30 et au nord de la voie ferrée (1) (sur figure 6). Le Ministère conduit actuellement une étude pour identifier et localiser les zones marécageuses ou du même type dans le secteur de l'autoroute projetée. Elle sera déposée vers la mi-mai.

5. À la page 11, tableau 1 : « *Estimation de la charge polluante due au ruissellement de surface.* »

Rectification

Les estimations de la charge polluante apparaissent gonflées en raison de la méthodologie utilisée. Les données utilisées par l'auteur du mémoire ont pour résultat le gonflement de la charge. Le Ministère conduit actuellement une étude pour estimer les charges polluantes liées au projet et de rétablir les faits. Elle sera déposée d'ici la fin avril.

6. À la page 13, il est indiqué: « *La canalisation et la concentration du ruissellement de surface, le redressement de méandres, la canalisation des lits des rivières et l'assèchement de marais sont des ouvrages qui nous semblent difficilement compatibles avec le fonctionnement du système hydrique auquel appartiennent ces milieux.* »

Rectification

Le Ministère n'entend pas canaliser des lits de rivières, ni redresser des méandres, ni assécher des marais dans le cadre de ce projet. Il entend se conformer à la

législation et aux règlements environnementaux en vigueur afin de protéger les habitats fauniques lors de la construction de l'autoroute 30.

#### **DM-75 – Diane Joubert**

1. À la page 5, il est indiqué : « *Le tracé envisagé pour la construction de l'autoroute affecterait des milieux humides, avec la conséquence de perte d'habitats et le risque d'entraîner l'assèchement de nappes phréatiques à plus ou moins long terme.* »

##### Rectification

Le projet envisagé affectera peu de milieux humides et le Ministère entend se conformer à toute la réglementation existante en vue de protéger à la fois les milieux humides et les habitats fauniques. De plus, le projet ne présente aucun risque d'assèchement des nappes phréatiques (*Étude de géotechnique complémentaire D33.1*).

2. À la page 10 : « *Carte du marais de Saint-Constant (Le marais est à proximité d'une zone d'écoulement artésien).* »

##### Rectification

Il s'agit d'une carte tout à fait imprécise qui ne permet de localiser aucun marais à Saint-Constant ou Sainte-Catherine. Le Ministère conduit actuellement une étude pour identifier et localiser les zones marécageuses ou du même type dans le secteur de l'autoroute projetée. Elle sera déposée vers la mi-mai.

#### **DM-78 – m. Bernard McNeil**

1. À la page 1, au 4<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué que : « Ces derniers ont énoncé clairement, que d'ici dix ans, l'autoroute 30 sur le tracé nord ne sera plus en mesure de desservir adéquatement le nombre augmentant de véhicules. »

##### Rectification

Selon nos études de circulation, avec le tracé nord l'autoroute 30 aura une très bonne capacité de service après 10 ans.

#### **DM-79 – M. Jacques La Frenaye**

1. À la page 1, au 5<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué que : « Il est prévu qu'une autoroute supplémentaire devrait être construite vers ± 2017. »

### Rectification

Si l'autoroute 30 est réalisée au nord, son niveau de service serait très bon en 2016. Il n'est aucunement prévu d'en réaliser une autre.

#### **DM-82 – M. Yvon Desmarais**

1. À la page 4, au 2<sup>e</sup> paragraphe, il est indiqué que : « ... le promoteur va injecter 178 millions de dollars de plus sans compter les nouvelles expropriations, décontaminations de certains terrains, station de pompage, coût des ententes avec les municipalités et autres extra et surprises non calculées pour moderniser la route 132 et qui aura atteint sa capacité maximum à l'an 2016. »

### Rectification

En premier lieu, l'évaluation de 178 M\$ telle que déposée par le MTQ comprend les expropriations, décontaminations et stations de pompage.

En second lieu, un montant équivalent à 20 % de l'estimation a été ajouté pour tenir compte des travaux imprévus.

Finalement, selon toutes les études réalisées, rien n'indique que l'autoroute 30 proposée aura atteinte sa capacité maximum à l'an 2016. Au contraire, il a été démontré que le niveau de service sera encore très bon en 2016.

#### **DM-84 – M. Richard Desautels**

1. À la page 1, à la fin du 6<sup>e</sup> point, il est indiqué : « ... travaux qui selon le Ministère lui-même dureront près de quatre à cinq années. »

### Rectification

Le Ministère a toujours soutenu que les travaux seraient réalisés en trois ans.

2. À la page 2, au 6<sup>e</sup> point, il est indiqué que : « ... les études pour lesquelles le gouvernement a déjà dépensé trente-trois millions de dollars... »

### Rectification

Aucune source d'information ne permet d'arriver à un tel total.

## **DM-85 – M. Léonard Broekhuizen**

1. À l'article 2, à la page 3, au 5<sup>e</sup> énoncé, il est indiqué : « ... un minimum de quatre ans de construction. »

### Rectification

Le promoteur du projet a toujours soutenu que les travaux seraient réalisés en trois ans.

2. À l'article 5, à la page 4, au 1<sup>er</sup> énoncé, il est indiqué : « Aussi le MTQ nous a dit qu'à l'an 2016, il est fort probable que le tracé nord serait trop petit. »

### Rectification

Avec le tracé nord, l'autoroute 30 aura un très bon niveau de service en 2016. C'est avec l'option sud que, vers 2016, la route 132 sera dans une situation de congestion pire que l'actuelle.

## **DM-86 – M. Pierre Brisset**

1. À la page 2, à la 6<sup>e</sup> ligne de l'article 6, il est indiqué : « ... représente 360 000 camions par année ou environ 1 000 camions par jour en plus qui chercherait à utiliser cette nouvelle infrastructure. »

### Rectification

Selon ce qui est indiqué dans le document « volet circulation – Mise à jour », en date de février 2002 et déposé au BAPE, 4 700 camions additionnels par jour sont attendus, selon leur origine-destination, soit 1 715 500 camions par année.

## 2. Rectification des délibérations

---

Séance de l'après-midi du 26 mars 2002 – volume 2

### M. Denis Capes

1. À la ligne 195, il est indiqué : « ... augmentation du flot de camions de 6 500 camions par jour, une fois l'autoroute complétée à Vaudreuil-Soulanges. Un camion, on a dit, ça égale 20 voitures en polluant. Donc, on a 130 000 automobilistes de plus par jour, plus les 37 000 actuelles, ce qui fait 167 000 automobilistes par jour en polluant quant l'autoroute 30 sera complétée sur toute sa longueur. »

#### Rectification

Vous nous avez demandé des informations concernant la pollution atmosphérique et les comparaisons entre les véhicules automobiles et les camions. Nous déposons des données comparatives qui nous parviennent de nos experts sur le sujet, ainsi que les références.

Règle générale, quant à l'oxyde de carbone, c'est de l'ordre de 2,4 fois plus élevé pour l'automobile à essence que pour un camion diesel. Pour l'oxyde d'azote, le taux est 6,5 fois plus élevé pour le camion diesel que pour l'automobile. Et, quant aux hydrocarbures, c'est environ 1,5 fois plus élevé pour l'automobile à essence comparativement à un camion diesel. Le document est déposé.

2. À la ligne 210, l'auditeur a mentionné : « qu'au Québec, on permet aux camions de transporter 120 000 livres – au Québec et au Canada – 120 000 livres, alors qu'aux États-Unis, on permet 80 000 livres. »

#### Rectification

Les configurations des véhicules autorisés sont différentes entre les provinces et les états américains. Ainsi, les écarts entre les limites de chargement varient d'un état à l'autre et d'une province à l'autre. Néanmoins, les données s'appliquent au Québec et, de façon générale, aux États de la Nouvelle-Angleterre.

3. À la ligne 225, il est indiqué : « ... rallongement de 4 kilomètres par jour pour famille qui possède deux automobiles, une fois l'autoroute complétée, avec les détours des voies de service. Si on multiplie 4 kilomètres par 365 jours à 0,30 \$ le kilomètre, ça

*fait 438 \$ par année de plus en entretien, en réparation, en essence et en pollution que les familles de notre région auront à supporter, à payer de plus. Est-ce que ces gens-là auront les moyens de payer cette dépense insensée ou cette taxe déguisée? »*

### Rectification

L'évaluation contenue dans le mémoire est surévaluée. Pour la majorité des utilisateurs, lesquels se rabattent déjà sur des artères principales qui seront étagées, il n'y aura aucun rallongement de parcours. Pour les utilisateurs localisés à proximité et sur la 132, la longueur moyenne sera rallongée de 1 kilomètre.

### **M. Yves Fallu**

1. Aux lignes 1010 à 1020, il est indiqué : *« Lorsqu'on a quelque chose de différent comme ça, c'est un principe d'entrecroisement. Alors, le principe d'entrecroisement, alors, ça c'est un extrait des normes du ministère des Transports, le tome I, chapitre 9, la page 17. Donc, voyez-vous, le principe d'entrecroisement, c'est celui-là, ici, où, voyez-vous, on veut faire entrer les gens sur l'autoroute et les faire sortir par la suite, tel que notre exemple sur notre site. Il y a des normes à respecter dans ce cas-là pour une distance entre l'entrée et la sortie. Les distances à respecter qui sont souhaitables, selon les normes du ministère des Transports, c'est entre 600 et 900 mètres de longueur entre les deux. »*

*Ce que le Ministère nous propose actuellement pour notre site, au nord, et là je l'ai pris à partir du plan qui nous a été remis, au nord, on a une longueur d'entrecroisement de 215 mètres, ce qui est beaucoup inférieur à 600 et, au sud de 480 mètres. Ce qui est important de noter là-dedans, c'est que lorsqu'on fait une conception d'échangeur, ce qu'on essaie le plus possible, c'est de faciliter la tâche à l'utilisateur.*

*Nous croyons que la conception proposée, comme elle est présentée telle quelle, va faire en sorte que l'utilisateur va encourir un danger versus l'autoroute, versus ce qui est présenté là. Donc on pense que la conception actuelle ne respecte pas les normes. »*

Aux lignes 1160 et 1165, il est indiqué : *« Ce que je peux vous dire, lorsque je me suis présenté à la commission le 21 février, j'ai posé la question au ministère des Transports qui était la suivante : dans le cas où il y a une autoroute dans le tracé sud et urbanisation de la route 132, qu'est-ce qui va arriver avec le feu de circulation face à notre site? Le ministère des Transports nous a répondu que le feu de circulation n'existera plus. Il n'y aura plus d'accès au site.*

*Donc, avec la proposition, autoroute 30 au sud, il n'y aurait plus d'accès, pas seulement là, partout où le Ministère a fait des expropriations où, à l'époque, il*

*pensait faire des échangeurs. Donc, il y a à cet endroit-là, au coin de la rue... il y a aussi au coin de la rue Léo, mais là, en tout cas, moi, ma question que j'avais posée, c'est face à notre site. Je ne peux pas présumer pour les autres sites mais, vaguement, monsieur Lanteigne nous avait répondu que ça serait la même chose pour ces échangeurs-là. »*

#### Rectification

Le Ministère a confié l'étude de cette question à la Société SNC/Lavalin qui fournira un rapport au cours des prochains jours.

### **M. Normand Laforce**

1. À la ligne 1290, il est indiqué : « *En ce qui a trait à l'air, l'étude d'impact conclut à un impact négatif fort sur la qualité de l'air. On allait jusqu'au double des niveaux actuels à certains endroits. »*

#### Rectification

Lors de la soirée du 20 février, le Dr Claude Prévost mentionnait : « Alors, les études d'impact ont donc conclu que l'impact était un impact négatif fort sur la qualité de l'air. Donc, la majorité des constituants, on allait jusqu'au double des niveaux actuels. Par contre, ces niveaux-là demeuraient à l'intérieur des normes. Pour la majorité des constituants, seulement le dioxyde de soufre, par exemple, s'approchait de la norme. Pour les autres, il pouvait y avoir des dépassements occasionnels d'ozone, mais qui demeuraient extrêmement limités, puis associés à des conditions climatiques particulières. » De plus, le Ministère a refait des évaluations de dispersion et dans les cas les plus affectés, les niveaux demeurent inférieurs aux normes (*Mise à jour des impacts sur la qualité de l'air, rapport final révisé*) (DA39).

## Séance de la soirée du 27 mars 2002 – volume 5

### M. André Turcôt

1. Aux lignes 87-88, Il est indiqué : « *Cette autoroute serait une barrière naturelle entre la zone verte et la zone urbanisée.* »

#### Rectification

Une autoroute, bien que constituant une barrière, ne peut constituer une barrière naturelle entre une zone verte et une zone urbanisée. Qui plus est, les effets sur la zone agricole et les pressions de l'urbanisation se font généralement de part et d'autre de l'infrastructure.

2. Aux lignes 178-179, il est indiqué : « *Il va y avoir de l'eau dans l'autoroute, il va y avoir de l'eau dans les maisons, dans les sous-sols, il va y avoir de l'eau partout.* »

#### Rectification

Les études hydrauliques démontrent que les niveaux d'eaux seront acceptables et contrôlés. (Lalonde, Girouard, Letendre et Associés, *Autoroute 30 de Sainte-Catherine à Candiac, analyse hydrologique et hydraulique, rapport synthèse DA9*). Quant à la problématique relative aux inondations, elle découle de la gestion d'ensemble des eaux des bassins des trois rivières. Cette problématique a déjà été traitée avec succès par les municipalités du secteur.

### M. Luc Bergeron

1. Aux lignes 209 à 235, il est indiqué : « *Description des zones marécageuses et de la résurgence.* »

#### Rectification

Le ministère des Transports bien que reconnaissant la présence d'une zone inondée à l'ouest de l'autoroute 30 et au nord de la voie ferrée, attribue celle-ci à une déficience en matière de drainage causée par l'infrastructure. Il n'y a aucune résurgence à cet endroit.

De plus, le Ministère ne reconnaît pour le moment qu'une seule zone marécageuse qui était sur le terrain du Centre d'achats First Pro. Il effectue présentement une étude afin de bien localiser et circonscrire les zone inondée et les marais dans tout le secteur touché par le projet. Cette étude sera disponible à la mi-mai.

## M. André Turcot

1. À la ligne 535, il est indiqué : « C'est peut-être en zone verte mais ça ne sera jamais cultivé. »

### Rectification

Ces terres sont zonées agricoles, donc assujetties à la loi sur le zonage agricole.

## M. Pierre Arcouette

1. Aux lignes 654 à 657, il est mentionné « *Dans l'éventualité d'une autoroute au sud, toute l'assiette de la 132 deviendrait la propriété des municipalités adjacentes au tracé et que celles-ci seraient responsables de leur entretien et d'améliorations futures.* »

### Rectification

La route 132 étant une route nationale, demeurerait la propriété du ministère des Transports.

2. Aux lignes 809 à 810, il est indiqué : « ... à Delson, un site d'enfouissement produit des eaux de lixiviation et de méthane... »

### Rectification

Il faut de la matière organique pour produire du méthane, ce qui n'est pas le cas de ce site.

3. À la ligne 991, il est indiqué : « ... C'est pour le camionnage. »

### Rectification

L'autoroute est réalisée pour répondre à une demande croissante, tant automobiles que camions, provenant des municipalités locales et de la Montérégie. En ce sens, elle est une autoroute desservant d'abord des besoins locaux et régionaux avant d'être une autoroute de contournement.

4. Aux lignes 1356 à 1359, il est indiqué : « *Pour moi, on va regagner du temps, parce que quand même qu'il y aurait un retard d'une année avant que ça se concrétise à acheter ou quoi que ce soit, faire l'étude d'impact, je crois que dans la construction, ça va aller tellement vite, c'est dans moins de deux ans, je crois.* »

### Rectification

Selon nos évaluations, compte tenu de l'état d'avancement de chaque option (projet), et des difficultés inhérentes à la construction dans un milieu urbain au nord (prévu pour 2007), il y aurait un délai additionnel d'environ trois ans en défaveur de l'option sud (prévu pour 2010).

### **M. Philomena Kougemitros**

1. À la ligne 2047, il est indiqué : « *L'hypothèque, la Société centrale d'hypothèque accepte 50. Moi, je suis à 71 présentement.* »

### Rectification

Bien que consciente des impacts sonores des infrastructures routières, la S.C.H.L. n'utilise pas une norme comme celle-là aux fins de l'Assurance-hypothécaire. Aucun paramètre de ce type n'entre en jeu dans la décision d'attribuer l'assurance-prêt hypothécaire. La S.C.H.L. exige toutefois, dans le cas de nouveaux développements, qu'une certaine distance entre la chaussée centrale et les immeubles soit respectée (45 mètres de la route, lorsque la circulation est intense). Elle propose également des aménagements particuliers lorsque les niveaux sonores dépassent certaines limites acceptables.

### **M. Louis Salconi (traduction libre d'un commentaire de madame Eva Johnson)**

1. Aux lignes 4244 et 4245, il est indiqué : « *Elle dit que la construction de l'autoroute en dépression, avec les murs de béton et tout ça, les infrastructures, ça va causer, ça va augmenter les inondations locales. Ça va créer des inondations et à Kahnawake, et dans Côte Sainte-Catherine, et localement.* »

### Rectification

Les études hydrauliques démontrent que les niveaux d'eaux seront acceptables et contrôlés. (Lalonde, Girouard, Letendre et Associés, *Autoroute 30 de Sainte-Catherine à Candiac, analyse hydrologique et hydraulique, rapport synthèse DA9*). Quant à la problématique relative aux inondations, elle découle de la gestion d'ensemble des eaux des bassins des trois rivières. Cette problématique a déjà été traitée avec succès par les municipalités du secteur.

---

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

**RECTIFICATIONS DES MÉMOIRES DÉPOSÉS  
ET PROPOS TENUS (ADDENDA)**

Audiences publiques (2<sup>e</sup> partie)  
Soirées tenues du 25 au 27 mars 2002  
Sainte-Catherine

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

Avril 2002

Québec 

---

# Rectification des délibérations

---

Séance de la soirée du 25 mars 2002 – volume 1

M<sup>me</sup> Louise Forget

1. À la ligne 660, il est indiqué : « *Les citoyens des quatre villes concernées n'ont jamais eu d'information sur l'ampleur du projet avant décembre 2001.* »

## Rectification

Lors d'une séance publique, le Ministère a informé les citoyens sur le projet de l'autoroute 30 dès juin 1998. Par la suite, le Ministère a rencontré les représentants des municipalités et de divers organismes pour mieux répondre à leurs demandes et besoins (juin 1998, à la ville de Saint-Constant).

## Séance de l'après-midi du 26 mars 2002 – volume 2

### M. Normand Laforce

1. À la ligne 1450, il est indiqué : « 150 hectares de terrain inexploitable et inexploités pendant 30 ans. »

#### Rectification

La superficie approximative de l'emprise du tracé est d'environ 96 hectares. Par ailleurs, l'emprise de la route 132 à l'intérieur du tracé nord est d'environ de 22 hectares.

2. À la ligne 1485, il est indiqué : « On mentionne que 15 % des commerces pourraient faire faillite. Plusieurs commerces vont voir leur chiffre d'affaires baisser de 25 %, surtout pendant la construction qui devrait durer plus de 3 ans. »

#### Rectification

Le rapport de Lalonde, Letendre & associés de février 2002 décrit le programme de construction et les mesures d'atténuation appliquées en regard des activités de construction. La première année, les commerces subiront très peu d'impacts puisque la circulation sera peu perturbée. En effet, la première année est consacrée à la construction des voies de service et des déviations des rues transversales. La circulation sur la route 132 ne devrait donc pas être perturbée, ni les accès, ni la visibilité.

On peut donc croire que l'impact sur les commerces sera peu significatif.

Durant les deuxième et troisième années de construction, la route 132 aura 3 voies de circulation dans chacune des directions. Comme la route 132 est la seule route de transit dans ce secteur, on peut croire que les automobilistes continueront de l'utiliser.

Selon le rapport « Les conseillers Adec inc. de février 2002, la mise en service de l'autoroute 30 aura globalement comme conséquence une perte du chiffre d'affaires de l'ordre de 2,1 % par rapport à la situation actuelle projetée en 2016, où aucune augmentation de trafic de transit n'est escomptée. Cette perte sera par contre compensée par l'augmentation anticipée de la circulation. L'augmentation prévue du trafic véhiculaire, et tout particulièrement le trafic de transit, offre un potentiel d'achalandage additionnel très important.