

164

PR1

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

évaluations environnementales

AVIS DE PROJET

TITRE DU PROJET

Construction de l'autoroute 30

de Ste-Catherine à l'autoroute 15

dans la M.R.C. de Roussillon

Québec 

INTRODUCTION

Dans la législation québécoise, les articles 22 et 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) et les règlements qui les sous-tendent, assurent la protection de l'environnement et des différents écosystèmes qui le composent.

L'article 31.1 oblige toute personne à suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et à obtenir un certificat d'autorisation du Gouvernement, avant d'entreprendre une activité ou un projet prévu au Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.9). Cette procédure, administrée par la Direction des évaluations environnementales, s'applique essentiellement aux projets localisés sur la partie du territoire québécois située au sud du 55^e parallèle.

L'article 22 oblige toute personne à obtenir du sous-ministre de l'Environnement un certificat d'autorisation avant d'entreprendre un projet ou une activité susceptible de modifier la qualité de l'environnement et d'en engendrer une contamination. Une procédure administrée par la Direction des évaluations environnementales et s'inspirant du Règlement général relatif à l'administration de la Loi sur la qualité de l'environnement (R.R.Q., c. Q-2, r.1), a également été développée pour permettre l'application efficace de cet article de la loi. Elle s'applique essentiellement aux projets pour lesquels des études de répercussions environnementales sont requises.

Le dépôt de l'avis de projet constitue une étape commune aux deux procédures. Il s'agit d'un avis écrit par lequel le promoteur informe le ministère de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'une activité ou d'un projet visé par l'un ou l'autre de ces articles de la loi afin d'obtenir des indications sur l'étude d'impact à effectuer, par le biais de la directive émise par le Ministre (article 31.2), ou sur l'étude des répercussions environnementales, par le biais d'un guide de référence, pour satisfaire aux exigences du sous-ministre de l'Environnement.

L'avis de projet est utilisé par le promoteur pour décrire la nature générale du projet ou de l'activité qu'il a l'intention d'entreprendre. Pour accroître le degré de précision de la directive ou du guide de référence, l'avis de projet doit être rempli avec le plus de clareté possible.

Dûment rempli par le promoteur ou le mandataire de son choix, l'avis de projet doit ensuite être retourné au:

Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations
environnementales (B-17)
3900, rue Marly (3^e étage)
Sainte-Foy (Québec)
G1X 4E4

Tout document annexé à l'avis de projet doit être fourni en cinq copies pour les projets visés par l'article 22, et en quinze copies pour les projets soumis en vertu de l'article 31.1.

À l'usage du ministère de
l'Environnement

Date de réception _____

Dossier numéro _____

1. Promoteur Ministère des Transports du Québec

Adresse 35, de Port-Royal Est, 3e étage

Montréal (Québec)

H3L 3T1

Téléphone (514) 873-4953

Responsable du projet Pierre Delorme, urbaniste

2. Consultant mandaté par le promoteur (s'il y a lieu) À déterminer

Adresse _____

Téléphone _____

Responsable du projet _____

3. Titre du projet _____

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

la M.R.C. de Roussillon.

4. Objectifs et justification du projet

Mentionner les principaux objectifs poursuivis et faire ressortir ce qui motive la réalisation éventuelle du projet.

Le projet en titre s'inscrit dans le cadre d'un projet plus large, à savoir celui du prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10, à Brossard, et l'autoroute 20, dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges. L'étude de justification de ce projet global a été déposée en 30 copies au ministère de l'Environnement en novembre 1991, à l'occasion de la demande d'autorisation relative au tronçon situé entre les autoroutes 10 et 15.

En résumé, ce projet (global) vise à compléter l'autoroute 30, qui remplacerait alors la route 132 comme axe interrégional et assurerait à l'ensemble des municipalités de la rive sud du Saint-Laurent, de Valleyfield à Bécancour, un lien rapide et sécuritaire, capable de soutenir le développement et les échanges économiques. Les objectifs, sur les plans socio-économique et de la circulation, sont:

- d'améliorer la liaison entre les municipalités de la rive sud, de façon à consolider leurs activités économiques et à en appuyer le développement;
- de briser l'isolement relatif de ces communautés, en leur facilitant l'accès au reste du réseau autoroutier de la province;
- de desservir les pôles générateurs de trafic;
- d'améliorer l'adéquation entre la vocation des liens routiers et le type de trafic qui y circule;
- d'améliorer la sécurité des usagers;
- de fournir une solution de rechange à la traversée de l'île de Montréal pour le trafic de transit.

5. Localisation du projet

Mentionner les sites où le projet est susceptible de se réaliser et inscrire, si connus, les numéros cadastraux (lot, rang et municipalité). Ajouter en annexe une carte topographique ou cadastrale des sites potentiels de localisation du projet.

Un premier corridor, le plus étudié à ce jour (figure 1 en annexe), suit l'axe de la route 132, traversant, d'ouest en est, les municipalités de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac.

Mais un corridor alternatif, au sud de l'agglomération existante, est également considéré (figure 1).

6. Propriétés de terrains

Indiquer, s'il y a lieu, le statut de propriété des terrains où la réalisation du projet est potentielle et mentionner depuis quand et dans quelles proportions ces terrains sont acquis (ex.: propriété privée à 100 pour cent, terrains acquis à 75 pour cent suite aux expropriations, etc.). Ces renseignements pourraient apparaître sur une carte.

Le ministère des Transports du Québec a acquis, dans le corridor de la route 132, et ce dès 1968, la majeure partie (95 pour cent) des terrains de l'emprise nécessaire à la réalisation du projet. Les quelques terrains dont la propriété reste à obtenir se trouvent dans la zone de raccordement avec le tronçon de l'autoroute 30 qui contourne la réserve indienne de Kahnawake.

7. Description du projet

(phase préparatoire, phase construction, phase exploitation)

Pour chacune des phases, décrire le projet selon les constructions ou les aménagements prévus (usine, route, quai, etc.) en y indiquant les principales caractéristiques (superficie, dimension, capacité, volume, etc.). Mentionner également les divers travaux s'y rattachant (déboisement, expropriation, dynamitage, remblayage, etc.) et, s'il y a lieu, décrire sommairement les modalités d'exécution, les technologies utilisées, les équipements requis, etc. Ajouter en annexe tous les documents permettant de mieux cerner les caractéristiques du projet (plan, croquis, vue en coupe, etc.).

Le projet, dans le corridor de la route 132 (figure 2 en annexe), consiste en:

- la construction d'une autoroute urbaine de deux chaussées séparées à deux ou trois voies de roulement, suivant selon le cas les sections-types D-2307 ou D-2308 fournies en annexe;
- bordée, de part et d'autre, d'un chemin de desserte;
- ponctuée de six carrefours dénivelés, correspondant aux principales artères transversales du réseau local (rues Centrale et Saint-Pierre, boulevard Georges Gagné, rue Principale et chemin Saint-François-Xavier), ainsi qu'à la voie ferrée du Canadien national;
- et comprenant trois ponts, sur les rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue.

Ce tronçon de l'autoroute 30, d'une longueur de 7,4 km, serait construit en deux étapes:

- les chemins de desserte en «phase I»,
- les voies rapides et les étagements en «phase II».

8. Description du milieu et des principales contraintes

Pour les sites envisagés, décrire brièvement les milieux naturel et humain tels qu'ils se présentent avant la réalisation du projet (différentes composantes du territoire et principales activités humaines), ainsi que les principales contraintes prévisibles (compatibilité de la vocation du territoire, zone inondable, sites exceptionnels, topographie, etc.).

Le segment de la route 132 qui serait remplacé par le projet comporte actuellement une chaussée de quatre voies de circulation, séparées par une voie centrale servant de refuge pour les mouvements de virage à gauche (dans les deux directions). Ce segment de route permet, outre l'accès aux nombreuses propriétés riveraines (commerciales et résidentielles), les échanges avec une trentaine de rues locales; dont seulement cinq traversent la route 132.

On y rencontre également un passage ferroviaire à niveau et sept feux de circulation. Le nombre d'accidents relevés sur cette courte longueur de la route 132 s'élève à 900 au cours des trois dernières années. Deux des principales intersections, soit celle de la route 209 et celle du boulevard Montchamp, ont atteint le niveau de service «F», c'est-à-dire celui de la congestion. Et les déplacements locaux ne peuvent se faire entre le côté nord et le côté sud sans qu'il soit nécessaire de s'exposer aux dangers d'une circulation abondante.

L'utilisation du sol en bordure de la route 132 est principalement commerciale, avec des intrusions ici et là des usages industriel, résidentiel et récréatif. Au niveau des zones commerciales, les avantages découlant des facilités d'accès (grand nombre d'entrées directes) sont tempérés par le fait que certains mouvements de circulation sont rendus hasardeux par la présence de divers types de trafics (local et régional) qui s'entremêlent.

Quant au milieu naturel, ses principaux éléments correspondent:

- aux trois rivières qui traversent la route 132 (Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue) et aux habitats aquatiques et semi-aquatiques qu'elles comportent;
- à quelques groupements végétaux voisins de la route existante.

9. Principales répercussions appréhendées

Pour chacune des phases du projet, décrire sommairement les principales répercussions appréhendées de la réalisation éventuelle du projet (milieu naturel et humain).

Compte tenu de la nature du projet et des caractéristiques du corridor concerné, les principales répercussions appréhendées ont trait:

1) sur le plan naturel

- aux habitats aquatiques et semi-aquatiques des rivières traversées,
- à la qualité des sols à être maniés,
- à la qualité de l'air ambiant;

2) sur le plan humain

- aux différentes utilisations du sol, notamment les commerces (modifications éventuelles de l'achalandage),
- au climat sonore,
- au milieu visuel (le paysage).

10. Calendrier de réalisation du projet
(selon les différentes phases de réalisation du projet)

Le début des travaux de la phase I (les chemins de desserte) est prévu pour 1995 (jusqu'à 1997), et ceux de la phase II (les voies rapides et les étagements), pour l'an 2000 (jusqu'à 2003).

11. Phases ultérieures et projets connexes

Mentionner, s'il y a lieu, les phases ultérieures du projet et les projets connexes qui peuvent s'y rattacher.

Entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges, l'autoroute 30 compte quatre tronçons se situant à des stades d'avancement différents. Le plus avancé est celui qui contourne la réserve de Kahnawake, entre les routes 138 et 132: il est en voie de parachèvement. Vient ensuite le tronçon compris entre les autoroutes 10 et 15, dont la construction devrait débuter au cours de la présente année, pour se terminer en 1996.

La phase I du projet en titre arrive en troisième lieu, suivie du tronçon Châteauguay/autoroute 20 (de 1996 à 2002) et, finalement, de la phase II du présent projet.

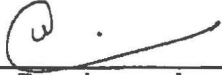
12. Remarques

Inscrire tout autre renseignement jugé nécessaire à une meilleure compréhension du projet et, au besoin, annexer des pages.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 23 juin 1993

par


Yvon Tourigny, ing.
Sous-ministre adjoint
Directeur général de Montréal

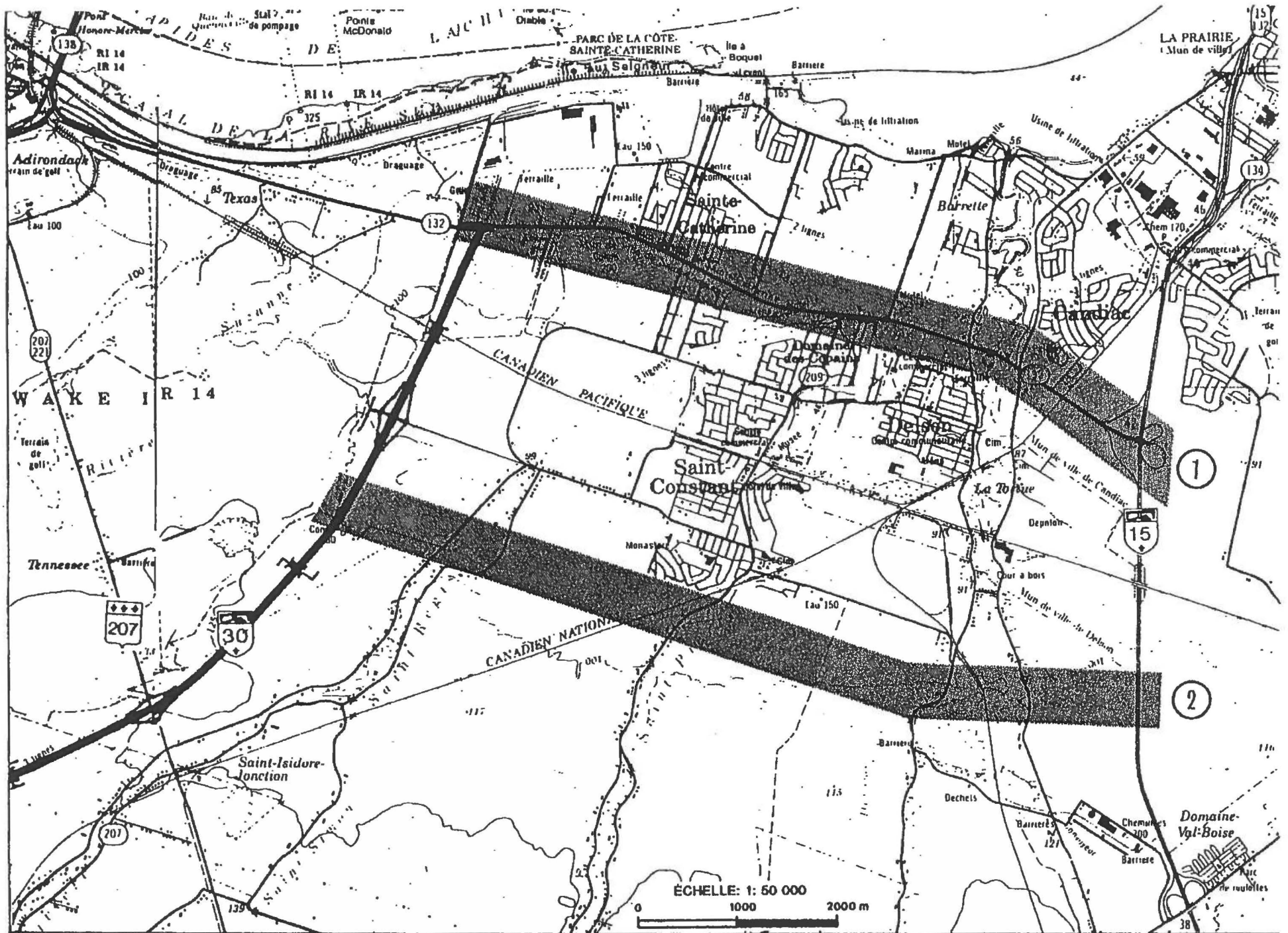


FIGURE 1 - OPTIONS DE CORRIDOR À ÉTUDIER : (1) corridor de la route 132 (2) corridor alternatif

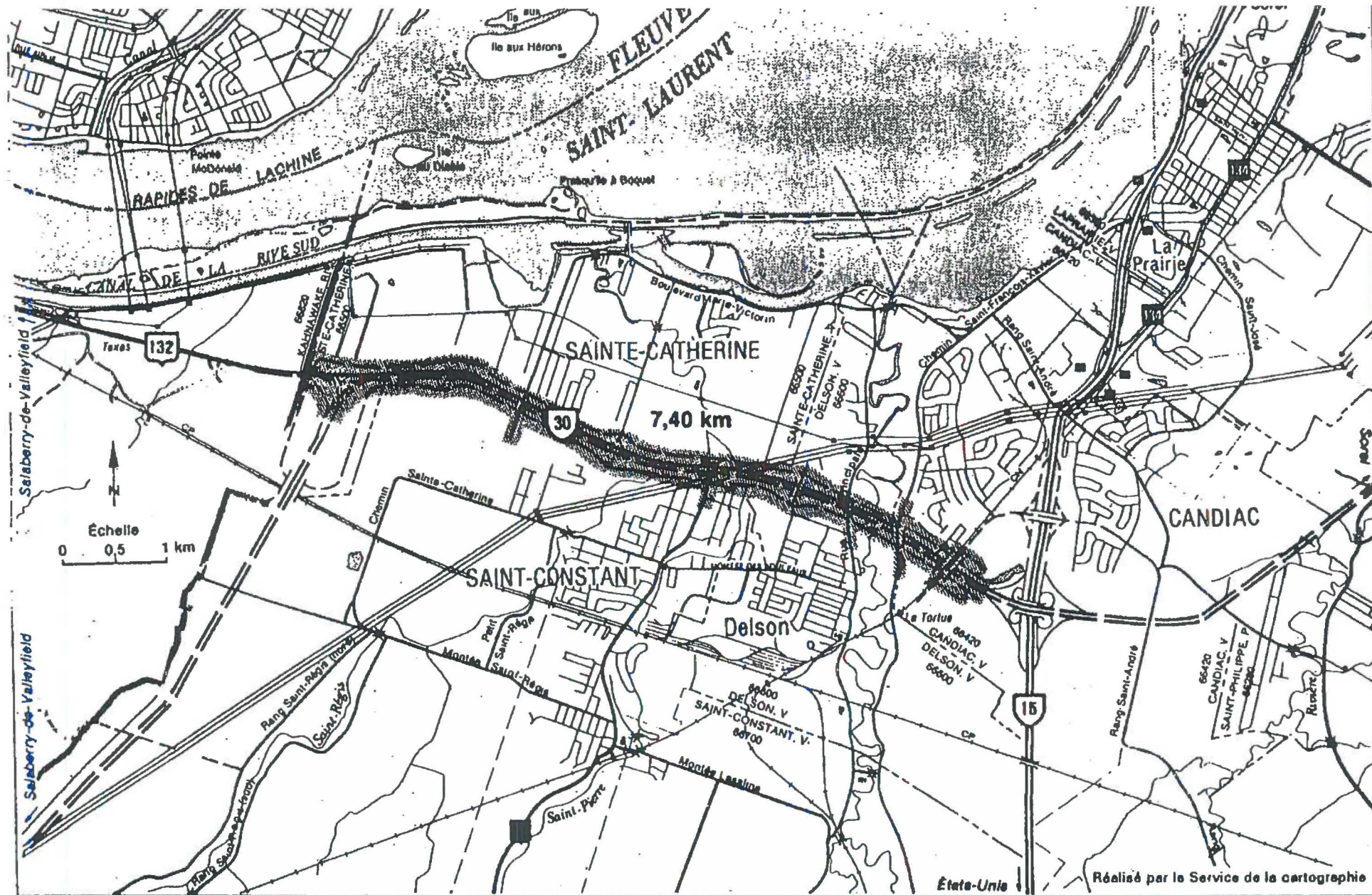


FIGURE 2 - PROJET DE L'AUTOROUTE 30, DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15, DANS LE CORRIDOR DE LA ROUTE 132



NORMES

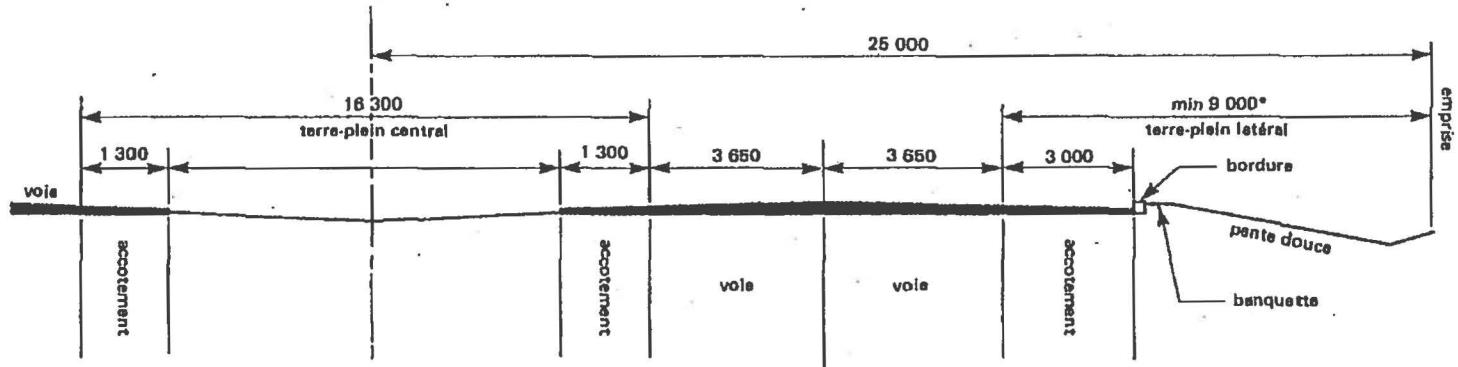
AUTOROUTE À QUATRE VOIES EN MILIEU URBAIN

D-2307

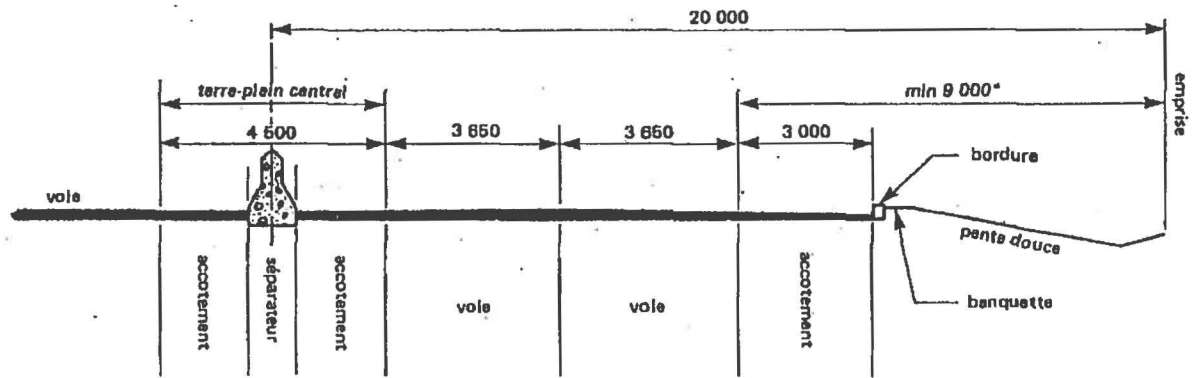
2.3.5

80-06-01

VITESSE DE RÉFÉRENCE: 110, 100 ou 90 km/h



A - TERRE-PLEIN CENTRAL DE 16,3 m



B - TERRE-PLEIN CENTRAL DE 4,5 m

*Cet espace devrait être dégagé de tout objet fixe.



NORMES

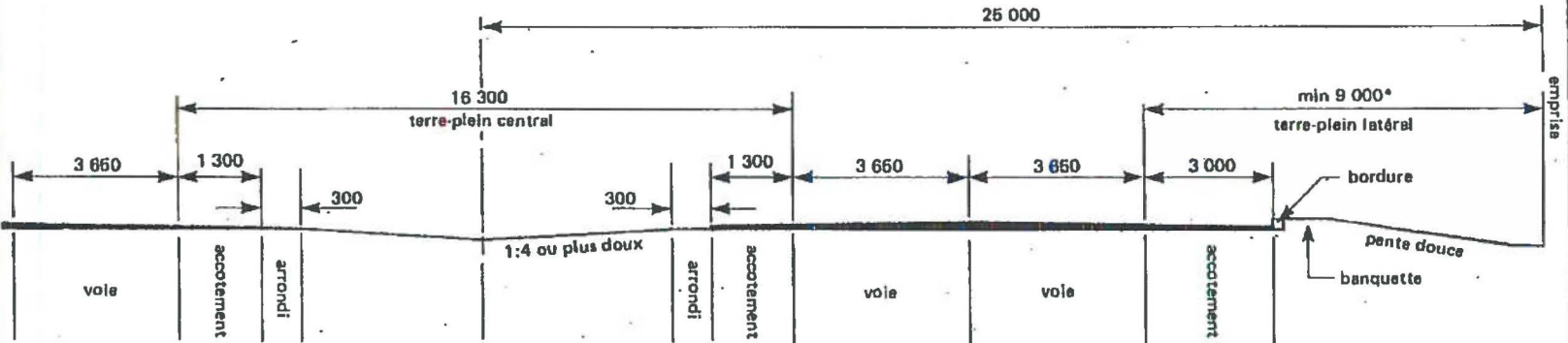
AUTOROUTE À SIX VOIES EN MILIEU URBAIN

D-2308

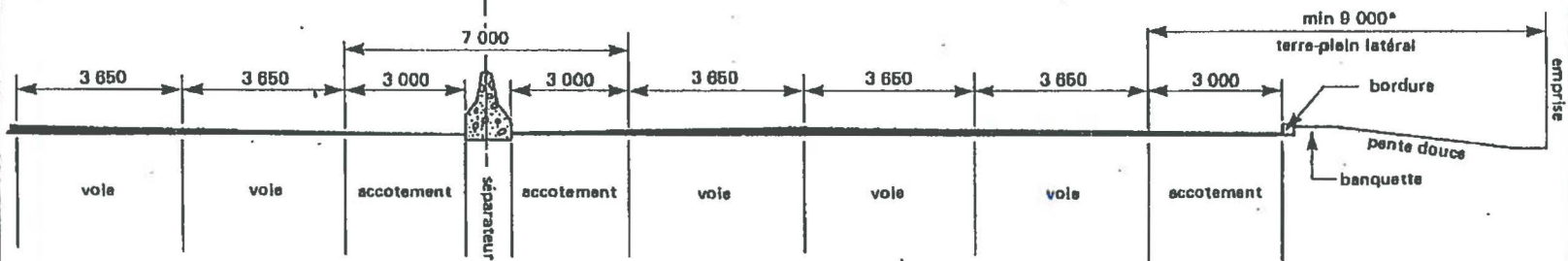
2.3.5

80-06-01

VITESSE DE RÉFÉRENCE: 110, 100 ou 90 km/h



A- PREMIÈRE ÉTAPE (à quatre voies)



B- DEUXIÈME ÉTAPE (à six voies)

*Cet espace devrait être dégagé de tout objet fixe.

