



Gouvernement du Québec
Ministère de
l'Environnement
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre

164

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

PR5

6211-06-0H5

Le 17 mars 1999

Monsieur Claude Girard, directeur
Ministère des Transports
Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
245, boul. Saint-Jean-Baptiste
Châteauguay (Québec) J6K 3C3

**Objet : Questions et commentaires sur l'étude d'impact du projet de
construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15**

Monsieur,

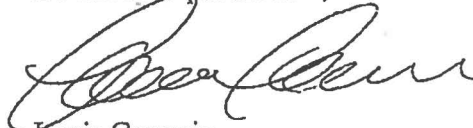
Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons entrepris l'étape d'analyse de l'étude d'impact du projet cité en rubrique.

À la suite de l'examen de la qualité et de la conformité de votre étude en consultation interministérielle, nous vous transmettons, sous forme de commentaires ou questions, une liste des éléments auxquels nous vous invitons à donner suite.

Nous demeurons à votre disposition si vous désirez discuter du contenu des questions et de la teneur des réponses. Vous pouvez rejoindre M. Jacques Alain, chargé de projet, au numéro de téléphone (418) 521-3900 poste 4622.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur par intérim,



Louis Germain

Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3900
Télocopieur : (418) 644-8222

DIRECTION GÉNÉRALE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

**Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre**

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

**ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE 30
DE SAINTE-CATHERINE À L'AUTOROUTE 15**

DOSSIER 3211-05-363

MARS 1999

TABLE DES MATIÈRES

1. MILIEU PHYSIQUE (CHAPITRE 4)	1
2. MILIEU BIOLOGIQUE (CHAPITRE 5)	1
3. MILIEU HUMAIN (CHAPITRE 6).....	3
4. PATRIMOINE CULTUREL (CHAPITRE 7).....	3
5. ARCHÉOLOGIE (CHAPITRE 8)	3
6. MILIEU AGRICOLE (CHAPITRE 9)	4
7. DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET (CHAPITRE 14).....	4
8. IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS SENSIBLES ET DISCRIMINANTS (CHAPITRE 16)	4
9. ANALYSE DÉTAILLÉE DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION (CHAPITRE 19).....	4

INTRODUCTION

Le présent document s'inscrit dans le cadre du processus de recevabilité de l'étude d'impact pour le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports. L'analyse de recevabilité vise à mesurer la conformité du contenu de l'étude d'impact avec les exigences formulées dans la directive. Les informations requises pour compléter la recevabilité sont présentées dans ce document sous formes de questions et commentaires suivant les différentes sections de l'étude d'impact.

Le promoteur doit répondre aux questions et commentaires dans un document complémentaire à l'étude d'impact qui doit être déposé en 30 copies.

À la suite de la réception de ces compléments d'information et à leur validation, la Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre (DÉEPMT) pourra recommander que l'étude d'impact soit rendue publique par le ministre de l'Environnement.

QUESTIONS OU COMMENTAIRES

1. MILIEU PHYSIQUE (CHAPITRE 4)

Contexte hydrogéologique

Les caractéristiques géologiques de la zone d'étude sont utilisées dans le but d'évaluer les répercussions du projet sur la qualité et la quantité de l'eau souterraine. L'étude d'impact indique que l'épaisseur des dépôts meubles n'est pas suffisamment grande pour assurer la protection de la nappe phréatique d'une influence du projet routier. Cette influence sera d'autant plus probable dans les zones de déblais où une partie ou la totalité des dépôts meubles pourrait être enlevée.

Ainsi, la vulnérabilité à la contamination de la nappe requiert un inventaire de tous les captages d'eau souterraine localisés à moins d'un kilomètre de part et d'autre du tracé de l'autoroute, tel que demandé dans la directive. On doit les localiser par rapport au projet et les résultats de cet inventaire doivent être intégrés à l'étude d'impact.

De plus, si des ouvrages de captage d'eau souterraine se trouvent dans la zone d'influence de l'autoroute, le promoteur doit présenter un programme de surveillance et de suivi complet comme il a été fait pour le projet de l'autoroute 50.

2. MILIEU BIOLOGIQUE (CHAPITRE 5)

Espèces floristiques menacées ou vulnérables

La présentation de la méthodologie d'inventaire des espèces menacées n'est pas très claire dans le document technique préliminaire fourni. On associe la potentialité aux seules espèces déjà réper-

torisées par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) pour le secteur d'étude. Or, lors de la transmission de données, le CDPNQ indique toujours très clairement que les renseignements ne sont pas forcément complets et qu'il faut faire référence au document produit par le ministère de l'Environnement en 1992 pour identifier les espèces et les habitats potentiels à considérer. À cet effet, est-ce que tous les habitats potentiels en plantes menacées ont bien été couverts ? L'étude fait état de boisés et de cours d'eau qui pourraient présenter un intérêt en ce sens et il n'est pas précisé si ces milieux ont été couverts par l'inventaire. Est-il possible que d'autres espèces potentielles aient échappées à l'attention compte tenu du fait que l'inventaire a été réalisé seulement à la fin août ?

Enfin, mentionnons que depuis le moment où les renseignements ont été transmis au promoteur (1996), l'espèce répertoriée dans l'étude, *Carex alopecoidea*, a été réévaluée et elle ne figurera pas dans la prochaine révision de la liste des plantes susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. À cet effet, la proposition de transplantation ne serait donc plus requise.

Faune ichthyenne

Il est vrai que les rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et le ruisseau Lasaline n'ont, à la connaissance du Service de l'aménagement et l'exploitation de la faune, jamais été inventoriées, alors que les données les plus récentes de la rivière de la Tortue remontent à 1967. Cependant, pour évaluer les impacts du projet sur ces cours d'eau, une caractérisation de l'habitat et de son utilisation par la faune aquatique doit être faite, d'autant plus qu'on prévoit le redressement de certains méandres. À cette fin, un inventaire des espèces présentes doit être réalisé.

L'étude d'impact n'insiste pas sur l'existence de pêcheries commerciales des poissons appâts de ces cours d'eau et ne rend pas compte de la présence des espèces exploitées. L'exploitation commerciale des poissons appâts constitue une activité qui a un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de quatre millions de dollars. À l'importance économique de cette ressource, s'ajoute son importance écologique considérable, car la plupart de ces espèces de poissons appâts occupent une place importante dans le régime alimentaire de plusieurs espèces piscivores d'intérêt sportif. Les travaux prévus sont-ils susceptibles d'affecter cette activité commerciale et si oui, quels seront la nature et l'ampleur des impacts, de même que les mesures d'atténuation préconisées pour les atténuer, s'ils s'avéraient négatifs ?

Faune avienne

Dans l'étude d'impact, on mentionne que quelques espèces menacées ou vulnérables pourraient se reproduire dans les secteurs à l'étude. Il s'agit du Bruant sauterelle, de la Buse à épaulettes, du Troglodyte à bec court et du Petit Blongios. On mentionne même pour ce dernier que certains fossés présentent le type d'habitat qu'il fréquente. Ainsi, afin d'être en mesure de savoir si de telles espèces se reproduisent effectivement dans les secteurs qui seront touchés, une vérification sur le terrain au moyen d'inventaires appropriés qui tiennent compte des moeurs et caractéristiques des espèces ciblées doit être faite. En plus, les inventaires sur le terrain doivent permettre d'évaluer la valeur environnementale des différentes composantes du milieu pour la ressource avienne.

Enfin, en se basant sur les résultats d'inventaires et en tenant compte de paramètres scientifiques (rareté, distribution, etc.) socio-économiques (espèces chassées, etc.) et culturels (espèces valorisées par la population) l'importance des impacts du projet sur les différentes espèces d'oiseaux qui perdront leur habitat de nidification doit être évaluée.

3. MILIEU HUMAIN (CHAPITRE 6)

Le promoteur mentionne dans l'étude d'impact que la MRC de Roussillon procède actuellement à la révision de son schéma d'aménagement. Or selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, un schéma d'aménagement doit, à l'égard du territoire de la MRC, déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Il sera difficile pour la MRC de statuer sur l'occupation du sol à proximité de ce projet d'autoroute si le promoteur n'inclut pas dans son étude d'impact les conséquences (en termes de distances) d'accidents majeurs qui impliqueraient des matières dangereuses qui circuleraient effectivement à cet endroit, dus au parachèvement de l'autoroute 30. Une analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant le transport de matières dangereuses sur ce tronçon d'autoroute doit être fait et un plan de mesures d'urgence doit être présenté.

De plus, l'étude d'impact doit faire état des mesures qu'entend prendre la MRC, le cas échéant, pour assurer un contrôle adéquat des occupations du sol en bordure de l'autoroute 30 et cela afin d'assurer la fonctionnalité et la fluidité de ce réseau routier.

La Municipalité de Sainte-Catherine souhaite que de meilleurs liens routiers puissent être établis entre les différentes parties de son territoire. De quelle façon a-t-on tenu compte de ce souhait ? Aussi, a-t-on prévu des aménagements pour faciliter l'accessibilité aux cyclistes et aux piétons ?

Enfin, on mentionne que des bâtiments se trouvent à l'intérieur des limites de l'emprise expropriée en 1971 et qu'ils ont fait l'objet d'une entente préalable avec le ministère des Transports. Quels seraient les termes de cette entente ?

4. PATRIMOINE CULTUREL (CHAPITRE 7)

Contexte ethno-historique

Un rapport rédigé conjointement par la communauté et le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien fait état d'une revendication des Mohawks de Kahnawaké concernant les limites de l'ancienne seigneurie du Sault Saint-Louis. Cette revendication est présentement à l'étude par le gouvernement fédéral. Est-ce que le promoteur en a tenu compte dans son étude d'impact ?

5. ARCHÉOLOGIE (CHAPITRE 8)

Un site archéologique important a été omis. Il s'agit de celui situé dans le noyau ancien de Saint-Constant (site du Vieux-Presbytère) et portant le code Borden suivant : BjFj-72.

En ce qui a trait au patrimoine archéologique, il est mentionné dans l'étude d'impact que l'emprise retenue fera l'objet d'un inventaire archéologique systématique par sondage. Sans parler d'étude de potentiel en bonne et due forme, le promoteur doit présenter une information plus précise, à savoir l'amplitude des interventions à réaliser, les zones sensibles, les objectifs de recherche et les méthodes utilisées.

6. MILIEU AGRICOLE (CHAPITRE 9)

On mentionne que la classification des sols de la région, dans une étude pédologique en préparation (Martin et Lamontagne, 1997), a fait l'objet d'une réévaluation et que ces données n'étaient pas disponibles au moment de la préparation de ce rapport. Ces données sont-elles disponibles et peuvent-elles nous être transmises ?

7. DESCRIPTION TECHNIQUE DU PROJET (CHAPITRE 14)

Selon le profil en travers type retenu, les chemins de desserte à sens unique comportent deux voies de circulation avec des accotements. Est-ce qu'on a pensé aménager une piste cyclable sur ces accotements ?

8. IDENTIFICATION DES ÉLÉMENTS SENSIBLES ET DISCRIMINANTS (CHAPITRE 16)

L'étude d'impact fait référence aux incidences possibles sur «les utilisations prévues dans les documents de planification, par l'extension du périmètre d'urbanisation» (p. 213). L'évaluation comparative des deux options sur le milieu humain se limite aux incidences «micro» et n'aborde pas les pressions sur l'urbanisation, sur la modification des limites des périmètres d'urbanisation ou encore sur le dézonage agricole.

Dans ce contexte, l'analyse doit faire référence aux orientations gouvernementales en matière d'urbanisation pour la région métropolitaine qui visent avant tout la consolidation du développement. Il serait pertinent de connaître de quelles façons le projet contribue à mieux gérer l'urbanisation dans la région de Montréal et de quelle manière il s'inscrit dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine. En somme, ce prolongement de l'autoroute 30 doit être cadré dans le plan général de transport dans l'ouest de la Montérégie.

9. ANALYSE DÉTAILLÉE DES IMPACTS ET DES MESURES D'ATTÉNUATION (CHAPITRE 19)

Milieu physique

Puisque les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre causent des problèmes d'inondation à Saint-Constant et Sainte-Catherine, quels seront les impacts hydrauliques du drainage de la future autoroute sur ces rivières ? Des mesures d'atténuation en conséquence sont-elles prévues ?

Le tracé retenu traverse des terrains fortement contaminés et le promoteur indique qu'il y aura d'importantes excavations. Les conséquences potentielles de contamination des eaux souterraines

servant à l'alimentation doivent être évaluées. Les mesures qui seront prises pour empêcher une telle contamination doivent être présentées.

Milieu biologique

Est-ce que des projets de revégétation sont prévus sur chacun des cours d'eau dans le cadre de ce projet ou dans le cadre de projets locaux ?

Climat sonore

Considérant l'impact négatif jugé significatif sur le climat sonore et par le fait même sur la qualité de vie des résidents dans certains secteurs du tracé retenu, le cadre bâti à vocation résidentielle et à vocation institutionnelle doit être caractérisé. Ainsi, quel est le nombre de résidences et le nombre de bâtiments accueillant des populations vulnérables (centres d'accueil, garderies, etc.) localisés à l'intérieur de l'isocontour projeté de 55 dBA des cartes 17a et 17b.

Comme mesure d'atténuation, on prévoit des écrans acoustiques de part et d'autre de l'autoroute. Quels sont les emplacements prévus pour ces écrans et quelle sera leur hauteur?