

164

PR6

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

**RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION
AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES**

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère des Ressources naturelles, Direction régionale (Terres) Montréal – Montérégie – Laval – Laurentides – Lanaudière – Estrie</i>	1 ^{er} décembre 1998	1 page.
2. <i>Direction régionale de la Montérégie, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune</i>	1 ^{er} décembre 1998	2 pages.
3. <i>Ministère de l'Environnement et de la Faune, Direction régionale de la Montérégie</i>	2 décembre 1998	1 page.
4. <i>Environnement Canada, Division des évaluations environnementales</i>	8 décembre 1998	3 pages.
5. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, Direction régionale de la Montérégie, secteur ouest</i>	3 décembre 1998	1 page.
6. <i>Ministère de l'Environnement et de la Faune, Service des pesticides et des eaux souterraines</i>	7 décembre 1998	3 pages.
7. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction générale de la sécurité et de la prévention</i>	11 décembre 1998	4 pages.
8. <i>Ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie</i>	11 décembre 1998	1 page.
9. <i>Régie Régionale de la Santé et des Services Sociaux Montérégie, Direction de la Santé publique, de la Planification et de l'Évaluation</i>	14 décembre 1998	2 pages.
10. <i>Ministère du Conseil exécutif, Secrétariat aux affaires autochtones</i>	15 décembre 1998	2 pages.
11. <i>Ministère de la Culture et des Communications, Direction de la Montérégie</i>	15 décembre 1998	2 pages.
12. <i>Ministère des Affaires municipales, Direction de l'aménagement et du développement local</i>	22 décembre 1998	2 pages.
13. <i>Ministère de l'Environnement, Direction générale du patrimoine faunique et naturel</i>	8 janvier 1999	1 page.
14. <i>Tourisme Québec</i>	19 janvier 1999	1 page.
15. <i>Ministère de l'Environnement</i>	1 ^{er} février 1999	1 page.
16. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable</i>	18 juillet 2001	1 page.
17. <i>Ministère de l'Industrie et du Commerce, Direction des politiques</i>	18 juillet 2001	1 page.
18. <i>Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation</i>	1 ^{er} août 2001	1 page.
19. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de la Montérégie</i>	8 août 2001	1 page.
20. <i>Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique</i>	8 août 2001	3 pages.
21. <i>Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Direction de l'aménagement et du développement local</i>	6 août 2001	1 page.
22. <i>Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune</i>	14 août 2001	1 page.
23. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie</i>	27 août 2001	8 pages.

Ministère des
Ressources naturelles
Direction régionale (Terres)
Montréal - Montérégie - Laval -
Laurentides - Lanaudière - Estrie

Montréal, le 1^{er} décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
675, boul. René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec) G1R 5V7

V/Réf. : 3211-05-363



Objet : Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine.

Monsieur,

J'accuse réception d'une copie de l'étude d'impact concernant le projet susmentionné.

Compte tenu que ce secteur ne comporte pas de terres publiques sous la juridiction du ministère, vous voudrez bien noter que nous n'avons pas de commentaires à formuler à ce sujet.

Veillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Pour le directeur régional,
(Gestion du territoire public)


Guy Lecours

c.c. M. Guy Bouchard, DRQAO



Le 1^{er} décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement et de la Faune
675, boul. René-Lévesque Est, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

V/Réf. : 3211-05-363

N/Réf. : 000-9018-03-21

**OBJET : Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine
- Avis de recevabilité de l'étude d'impact**

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du rapport final de l'étude d'impact portant sur le projet cité en rubrique, tel que demandé dans une note transmise à Madame Francine Émond par Monsieur Louis Germain, en date du 13 novembre 1998.

De façon générale, les éléments requis par la directive semble avoir été traités de façon satisfaisante et valable compte tenu des renseignements disponibles par rapport à la faune et aux habitats fauniques. Nous retiendrons tout de même quelques commentaires particuliers concernant la couverture du milieu aquatique et la prise en considération des activités de pêche commerciale.

Les données les plus récentes d'inventaire de la faune aquatique de la rivière de la Tortue (et non à la Tortue) remontent à 1967, tandis que les rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et le ruisseau Lasaline n'ont, à notre connaissance, jamais été inventoriées. Nous comprenons que l'inventaire exhaustif exigé par la directive pour chacun des sites où une traversée est prévue ne couvre pas explicitement la faune et les habitats fauniques, mais comment le promoteur pourrait-il savoir s'il y a lieu d'actualiser pour les espèces présentant un intérêt spécial s'il ne connaît pas les espèces présentes ?

La construction d'aucun pilier n'est prévue en rivière, mais le projet prévoit le redressement de méandres, ce qui pourrait avoir des impacts non négligeables. Est-ce que cela ne justifie pas une caractérisation de l'habitat et de son utilisation par la faune aquatique ?

Même si les documents transmis au consultant par le Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune de la Direction régionale de la Montérégie mentionnaient, entre autres, l'existence de pêcheries commerciales des poissons-appâts de ces cours d'eau, le rapport ne semble pas rendre compte de la présence des espèces exploitées. L'avis faunique soulignait aussi le fait qu'une étude d'impact valable doit pouvoir compléter par des observations et des relevés sur le terrain, les vides laissés par l'information fournie. Un rapport d'impact omettant cet élément peut-il être considéré comme recevable ?

En Montérégie, l'exploitation commerciale des poissons-appâts (meunier noir et certains cyprinidés) constitue une activité très lucrative. C'est la production cumulée des petits cours d'eau qui permet des captures pouvant atteindre les cent tonnes métriques, pour 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 de mitigation préconisées pour les atténuer, s'ils s'avéraient négatifs ?

Le Service de l'aménagement et de
l'exploitation de la faune,

JD/

Jean Dubé, biologiste

c.c. M^{me} Francine Émond
M^{me} Nicole Trépanier
M. Gérard Massé



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
et de la Faune
Direction régionale de la Montérégie

PC

NOTE

DESTINATAIRE : Pascal Grenier
DEE des projets en milieu terrestre

EXPÉDITRICE : Nicole Trépanier, ing.
Service agricole et municipal

DATE : Le 2 décembre 1998

OBJET : Étude d'impact - Autoroute 30



Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact portant sur le prolongement de l'Autoroute 30 entre l'Autoroute 15 et Sainte-Catherine.

L'étude ne soulève pas les impacts hydrauliques sur les rivières St-Régis et St-Pierre du drainage de l'Autoroute se faisant vers celles-ci. Y-a-t-il eu des simulations? Actuellement ces deux rivières causent des problèmes d'inondation à St-Constant et Ste-Catherine. Peu importe l'option choisie, le problème demeure le même. Des mesures de mitigation devraient faire partie de l'étude d'impact.

NT/nt

c:\document\stecatherine-aut30\



Environnement Environment
Canada Canada

Division des évaluations environnementales
1141, route de l'Église
c.p. 10100 - Succursale Sainte-Foy
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4H5

V/réf.: 3211-05-363
N/réf.: 6900-340-C/47

Le 8 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
675, bouiv. René-Lévesque Est
Édifice Marie-Guyart
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec)
G1R 5V7



Objet: *Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine*

Monsieur,

Je me réfère à la lettre du 13 novembre 1998 de M. Louis Germain concernant l'analyse de recevabilité du projet en rubrique.

Nous avons examiné la documentation fournie en regard de nos champs de compétence. Vous trouverez ci-joint nos commentaires.

En l'absence d'inventaires de l'avifaune nicheuse sur le terrain, la description de la ressource avienne et l'évaluation des impacts du projet sur cette composante biologique du milieu demeure spéculative.

Veillez agréer l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Serge Lemieux
(418) 648-7025

P.J. (2) Analyse d'Environnement-Canada
Guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux

Canada



Analyse de recevabilité

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

L'analyse qui suit est basée sur la documentation suivante:

ROCHE (Juin 1998). Étude d'impact sur l'environnement. Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. Pour le compte du Ministère des transports. Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie. Rapport final. 249 pages et annexes.

Description du milieu.

5.1.6. Faune Avienne.

L'Atlas des oiseaux nicheurs constitue un excellent outil pour cibler les espèces d'intérêt particulier (Rares, menacées, vulnérables, etc.) qui peuvent se reproduire dans un secteur donné. Les informations qu'il contient permettent alors d'adapter la stratégie d'inventaire en fonction des espèces ciblées. Cet ouvrage ne peut cependant à lui seul infirmer ou confirmer la présence de ces espèces dans un secteur particulier. De plus, tel que démontré dans l'étude, certaines espèces d'intérêt particulier peuvent avoir échappé aux observateurs qui ont participé à L'Atlas des oiseaux nicheurs. Afin d'être en mesure de savoir si de telles espèces se reproduisent effectivement dans les secteurs qui seront touchés il est primordial de procéder à une vérification sur le terrain en juin et juillet au moyen d'inventaires appropriés qui tiennent compte des moeurs et caractéristiques des espèces ciblées. Je vous réfère au « Guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux » que nous avons élaboré récemment et dont nous joignons copie.

À la page 80 de l'étude on mentionne quelques espèces menacées ou vulnérables qui pourraient se reproduire dans les secteurs à l'étude. Il s'agit du Bruant sauterelle, de la Buse à épauettes, 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.

Question

Sur la base d'inventaires sur le terrain, est-ce que des espèces d'intérêt (Rares, menacées, vulnérables ou valorisées scientifiquement ou socialement) se

reproduisent effectivement dans les secteurs qui seront touchés par le projet, ainsi que dans les secteurs immédiats ?

5.2.3 Contraintes et appréciation des composantes du milieu biologique

L'évaluation de ces contraintes en ce qui a trait à la ressource avienne ne peut être que spéculative étant donné l'absence d'informations précises sur les espèces qui utilisent effectivement les secteurs touchés. Cette section devrait être ajustée à la lumière des résultats des inventaires qui devraient être réalisés.

Question

Sur la base d'inventaires sur le terrain, quelle est la valeur environnementale des différentes composantes du milieu pour la ressource avienne ?

Analyse détaillée des impacts et des mesures d'atténuation

En l'absence d'informations précises sur les espèces d'oiseaux qui seront effectivement affectées par le projet il est bien difficile d'évaluer l'importance des impacts du projet sur la ressource avienne. Ainsi, à la page 235, on peut lire : « ...toutes ces modifications directes entraîneront...des pertes d'habitats pour ...les oiseaux terrestres... ». Un tel énoncé, ne donne aucune information sur l'importance de l'impact. Cette section devrait être ajustée à la lumière des résultats des inventaires qui devraient être réalisés. En l'absence d'une telle information il devient impossible d'apprécier scientifiquement l'importance des impacts du projet sur la ressource avienne lors de l'étape de l'analyse environnementale.

Question

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), quelle est l'importance des impacts du projet sur les différentes espèces d'oiseaux qui perdront leur habitat de nidification ?



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Agriculture, des
Pêcheries et de l'Alimentation
Direction régionale de la
Montréal, secteur Ouest



Le 3 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement et de la Faune
675, boulevard René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec, Qc
G1R 5V7

**OBJET : AUTOROUTE 30 ENTRE CANDIAC ET SAINTE-CATHERINE
(3211-05-363)**

Monsieur,

Nous accusons réception de la documentation relative au dossier mentionné en titre.

Après analyse de ces documents, nous vous informons que nous n'avons aucun commentaire, le tracé retenu se trouvant dans des périmètres d'urbanisation.

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

Le directeur régional,


Marcel Tremblay

Services des pesticides
et des eaux souterraines

NOTE

DESTINATAIRE : Henri St-Martin, chef du Service des pesticides et des
eaux souterraines

EXPÉDITEUR : Normand Rousseau, Division des eaux souterraines

DATE : 7 décembre 1998

OBJET : Demande d'expertise technique sur le projet
d'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

Réf. : 3211-05-363

La présente demande d'expertise vise à obtenir notre avis sur la recevabilité de l'étude d'impact et vise aussi à savoir si les éléments de la Directive ont été traités adéquatement.

Notre analyse de l'étude touche seulement les aspects reliés à l'eau souterraine. Ainsi, nous avons révisé la description du contexte hydrogéologique, l'inventaire des prises d'eau souterraine et le programme de surveillance et de suivi de l'eau souterraine.

▪ **COMMENTAIRES**

Contexte hydrogéologique

Le rapport décrit adéquatement la géologie régionale dans laquelle se concrétisera le projet. Cette information permet d'identifier les caractéristiques pertinentes pour l'évaluation de l'impact du projet sur la quantité et la qualité d'eau souterraine.

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. Ainsi, le rapport mentionne que « Les eaux souterraines bénéficieraient d'une protection adéquate contre la contamination de surface lorsque la couche du matériel qui les recouvre (till et/ou argile marine) excède trois mètres, ... » (page 66, en bas de page). Or, à la page 61, les dépôts meubles sont décrits comme suit :

« Dans la zone d'étude (corridor nord et sud), ce genre de dépôt (till indifférencié) recouvre l'assise rocheuse sur une épaisseur supérieure à 1 mètre ». « Dans la zone, l'épaisseur moyenne de l'argile ne semble pas dépasser deux mètres ».

De plus, au bas de la page 60, on rapporte que :

« De façon générale, le till domine aux deux extrémités du corridor sud (est et ouest) tandis que l'argile marine, succédant graduellement au till, occupe la partie centrale de ce corridor. Les dépôts meubles rencontrés dans le corridor nord ont été fortement perturbés par l'utilisation du sol passée et actuelle. La surface originelle des sols de ce corridor, qui n'est observable que sur de petites surfaces, a été recouverte en grande partie par du matériel de remblai de toutes provenances ».

Les éléments d'information géologiques décrits ci-dessus ne conduisent pas à l'affirmation du promoteur en page 66,

« L'épaisseur et la texture argileuse et argilo-limoneuse des dépôts meubles de la zone étudiée rencontreraient ces exigences (3 mètres) et seraient suffisantes pour protéger les eaux souterraines profondes d'une éventuelle contamination de surface ».

Par contre, plus loin dans le rapport (en page 233) le promoteur était arrivé à la conclusion suivante:

« Les éléments sensibles du milieu physique, énumérés ci-dessus (dont fait partie la nappe phréatique) pourrait subir des perturbations plus ou moins importantes lors de la construction et de l'exploitation de l'autoroute. Ces perturbations sont : ... risque d'apport supplémentaire appréciable de déglacant dans les eaux souterraines des terrains adjacents à l'autoroute... ».

Inventaire des prises d'eau souterraine

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 (p. 233) où une partie ou la totalité des dépôts meubles pourrait être enlevée.

La vulnérabilité à la contamination de la nappe requiert donc 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 à la page 6 et à l'avant-dernier alinéa de la page 13 de la Directive. Les résultats de cet inventaire devraient être intégrés à l'étude d'impact.

Surveillance et suivi

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

NR/st



Normand Rousseau



Ministère de la Sécurité publique
Direction générale de la sécurité
et de la prévention



Le 11 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement et de la Faune
675, boul. René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec)
G1R 5V7

Objet: **Autoroute 30 entre Candiac et Ste-Catherine** (V/Réf. : 3211-05-363)

Monsieur,

Tel que demandé le 13 novembre dernier par monsieur Louis Germain à madame Lise Asselin, vous trouverez ci-joint l'avis du ministère de la Sécurité publique sur la recevabilité de l'étude d'impact cité en titre.

Cet avis a été préparé par monsieur Robert Lapalme et doit être considéré comme l'avis du ministère.

Espérant le tout à votre satisfaction, je vous prie de recevoir, Monsieur Alain, mes salutations distinguées.

Le directeur régional de la sécurité civile

Eric Houde

p.j.
c.c. Lise Asselin, Service de l'expertise -DGSP/MSP

2525, boul. Laurier
Sainte-Foy (Québec)
G1V 2L2

Projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine

Dossier #3211-05-363 du MEF

**Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
pour le volet sécurité publique**

Robert Lapalme

Ministère de la Sécurité Publique

Montréal, le 8 décembre 1998

Contrairement à ce qui est indiqué dans la lettre du 13 novembre 1998 de Louis Germain, le MEF ne nous a pas déjà consulté ni fait parvenir la directive concernant ce projet. Cependant, le chargé de ce projet pour le MEF, Pascal Grenier, m'a indiqué, lors d'une conversation téléphonique, que le MEF avait pris pour acquis que la consultation sur la directive avait été faite dans le cadre du projet plus général 3211-05-29 de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20.

L'avis de projet relatif au dossier 3211-05-29 date du 24 janvier 1992. Dans nos avis sur la recevabilité de l'étude d'impact, qui vont du 28 février 1994 pour la version préliminaire, au 27 février 1995 pour la version finale et au 14 novembre 1995 pour les documents complémentaires, nos préoccupations concernant les items de l'étude d'impact à compléter étaient reliées aux 3 sujets suivants:

- 1) L'influence sur l'écoulement des glaces de l'installation de piliers pour soutenir le pont traversant la rivière Châteauguay, suite à la mention dans l'étude d'impact préliminaire que ces piliers constitueront des obstacles à leur écoulement;
- 2) Le programme d'assistance financière du MTQ pour les résidents qui s'alimentent en eau potable à des puits souterrains dans un important aquifère d'excellente qualité, dans l'éventualité où la quantité et/ou la qualité de leur eau serait compromise par la construction et/ou l'entretien et/ou l'utilisation de cette route. Cette préoccupation a notamment été initiée par l'affirmation, contenue dans l'étude d'impact préliminaire, que le prolongement de l'autoroute 30, en constituant une alternative de moindre risque pour le trafic de transit, va réduire substantiellement les risques liés au transport des matières dangereuses qui se font présentement par les autoroutes 20 et 40. Cela implique, par le fait même, que ce tronçon deviendrait un des principaux, sinon le principal couloir routier de transport de matières dangereuses au Québec;
- 3) Découlant du point précédent, le plan de mesures d'urgence du MTQ, relié aux accidents majeurs impliquant des matières dangereuses, spécifique à ce projet ou, à tout le moins, spécifique à la région concernée, plaque tournante majeure du transport de matières dangereuses au Québec.

Le point 1) ne s'applique pas à la portion de tracé qui nous est maintenant présentée, entre Candiac et Sainte-Catherine

Pour le point 2) nous écrivions; dans notre avis sur l'acceptabilité du projet, daté du 1er décembre 1997, que:

le MTQ, dans un document complémentaire à la version finale de l'étude d'impact, a exposé un programme élaboré sur deux ans d'échantillonnage des puits d'eau potable. Les mesures d'assistance financière n'y sont cependant pas clairement définies. Par contre, dans une lettre adressée au MSSS, direction de la santé publique, qui a les mêmes préoccupations que nous concernant les risques liés à la contamination des puits d'eau potable, lettre expédiée le 13 mars 1996 par la direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du MTQ, la position du MTQ est la suivante: lorsque la cause de la contamination est reliée à la construction ou à l'entretien du tronçon de route visé par le suivi, c'est le MTQ qui défraie les coûts. Ce qui laisse non résolu l'assistance financière aux citoyens dont les puits d'eau potable seraient contaminés suite à l'utilisation de ce tronçon de route.

Cette préoccupation est d'autant plus pertinente pour le tronçon qui est actuellement sous étude. En effet, l'option privilégiée de tracé pour ce tronçon est celle qui traverse des terrains fortement contaminés et où le promoteur indique qu'il y aura d'importantes

excavations. Cependant, il n'évalue pas dans l'étude d'impact, outre ce que nous avons déjà mentionné, les conséquences potentielles de contamination des eaux souterraines servant à l'alimentation dues à la construction de la route dans ce secteur (dont l'excavation de grandes quantités de sol fortement contaminés), ni les mesures qui seront prises pour empêcher une telle contamination.

Pour le point 3), nous ne retrouvons pas encore, dans l'étude d'impact, une analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant le transport de matières dangereuses sur ce tronçon d'autoroute, ni évidemment de plan de mesures d'urgence qui en découle.

En outre le MTQ mentionne, au chapitre 6 de son étude d'impact, que la MRC de Roussillon procède actuellement à la révision de son schéma d'aménagement. Dans le cadre de cette révision, il faut rappeler que par l'Article 5, 1er alinéa, par.5 de la Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme: Un schéma d'aménagement doit, à l'égard du territoire de la MRC, déterminer lorsqu'elles existent ou que leur mise en place est projetée, 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 à la MRC de statuer sur l'occupation du sol à proximité de ce projet d'autoroute si le promoteur n'inclue pas dans son étude d'impact les conséquences (en terme de distances) d'accidents majeurs qui impliqueraient des matières dangereuses qui circuleraient effectivement à cet endroit, du au parachèvement de l'autoroute 30.

Pour que nous puissions éventuellement donner un avis sur l'acceptabilité de ce projet, l'étude d'impact du MTQ doit inclure l'analyse des conséquences potentielles reliées au transport de matières dangereuses sur ce tronçon d'autoroute, et un plan de mesures d'urgence qui tienne compte des résultats de cette analyse des conséquences.



Robert Lapalme, Msc.
hydrogéologue
gestion de risques



Ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science
et de la Technologie
Direction générale des politiques et de la planification

Québec, le 11 décembre 1998



Monsieur Jacques Alain
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
675, boul. René-Lévesque Est
6^{ième} étage, boîte 81
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET: Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine
(3211-05-363)

Monsieur,

En réponse à la lettre que nous transmettait, le 13 novembre dernier, monsieur Louis Germain, concernant le projet cité en rubrique, veuillez prendre note que le ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie n'a aucun commentaire spécifique à formuler en regard de la recevabilité de l'étude d'impact soumise par le promoteur.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Georges Roberge
Agent de recherche et de planification
socio-économique



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
MONTÉRÉGIE

1998 -12- 2 1

Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE,
DE LA PLANIFICATION ET DE L'ÉVALUATION

Le 14 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Direction de l'évaluation environnementale des
projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement et de la Faune
675, boul. René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec)
G1R 5V7

OBJET: Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine (3211-05-363)

Monsieur,

Nous désirons, par la présente, vous soumettre quelques commentaires concernant la recevabilité de l'étude d'impact citée en rubrique que vous soumettiez récemment pour consultation au ministère de la Santé et des Services sociaux. Tel que précisé dans votre demande, nous formulons nos commentaires sous forme de questions.

Question A

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 (emprise 132), il serait pertinent de caractériser plus précisément le cadre bâti à vocation résidentielle et à vocation institutionnelle, le cas échéant. Ainsi, quel est le nombre de résidences et le nombre de bâtiments accueillant des populations vulnérables (centres d'accueil, garderies...) localisés dans une bande de 300 mètres calculée à partir du centre linéaire de la chaussée dans les secteurs suivants :

1. Secteur jonction route 132/autoroute 15 à Saint-François-Xavier;
2. Secteur Saint-Pierre/des Écluses à Montchamp/Centrale;
3. Secteur Montchamp/Centrale à autoroute 30.

Quelle est la distance de ces bâtiments par rapport au centre linéaire de la chaussée?

Au niveau des mesures d'atténuation décrites en 19.5, quel est l'emplacement prévu des écrans acoustiques?

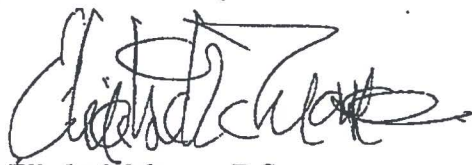
Question B

Considérant le projet retenu (emprise 132), bien que le secteur visé par le projet soit urbanisé, y a-t-il des utilisateurs de l'eau souterraine? Le cas échéant, quelle est leur localisation par rapport au projet et celui-ci peut-il avoir un impact sur la qualité de l'eau de ces utilisateurs.

Question C

Malgré les impacts permanents significatifs estimés sur la qualité de l'air du secteur du projet aucun suivi particulier de cet élément n'est identifié à l'étude d'impact. Compte tenu de la proximité et de la densité de la trame résidentielle dans certains secteurs du projet, le promoteur envisage-t-il de développer un plan de suivi, notamment pour les oxydes d'azote, l'ozone et les hydrocarbures?

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, monsieur l'expression de nos sentiments les meilleurs



Elisabeth Masson, B.Sc.
Agente de planification
Santé environnementale

ÉM/lj

2919-17-11

Québec, le 15 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Ministère de l'Environnement et de la Faune
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
675, boul. René-Lévesque Est
6^{ème} étage, boîte 81
Québec (Québec)
G1R 5V7



Objet : Etude d'impact sur le prolongement de l'autoroute 30
entre Candiac et Sainte-Catherine

Monsieur,

La présente fait suite à la lettre transmise par M. Louis Germain à M. Robert Sauvé le 13 novembre dernier concernant l'objet mentionné en rubrique.

Nous avons examiné cette étude et aimerions vous faire le commentaire suivant.

Le tronçon projeté est situé à l'intérieur des limites de l'ancienne seigneurie du Sault Saint-Louis revendiquée par les Mohawks de Kahnawake. Cette revendication a été soumise aux gouvernements du Québec et du Canada et aux municipalités concernées en 1988 dans le cadre du prolongement de l'autoroute 30 entre Sainte-Catherine et Châteauguay. Les Mohawks alléguaient que leur consentement était requis et que des procédures légales pourraient être entreprises si le projet se réalisait avant que ne soit réglé leur revendication. Après avoir effectué des vérifications juridiques et historiques, le Québec a indiqué à la communauté, en août 1989, que cette revendication ne lui apparaissait pas fondée. Aucune négociation ne fut donc amorcée entre le gouvernement du Québec et les Mohawks par la suite. Le tronçon Sainte-Catherine-Châteauguay fut réalisé entre 1990 et 1992 en contournant la réserve et aucune procédure judiciaire ne fut prise par la communauté contre le gouvernement du Québec suite à cela.

4^e étage
Édifice André-Laurendeau
1050, rue des Parlementaires
Québec (Québec) G1R 5Y6

Téléphone : (418) 643-3166
Télécopieur : (418) 646-4918
C. élec. : saa@saa.gouv.qc.ca
Site Web : <http://www.saa.gouv.qc.ca>

Les Mohawks continuèrent tout de même à faire connaître cette revendication publiquement et entamèrent des discussions avec le fédéral sur cette question. Ces discussions aboutiront en mars 1995 au dépôt, auprès du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, d'un rapport historique rédigé conjointement par la communauté et le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Cette revendication est présentement à l'étude par le gouvernement fédéral.

Il nous apparaîtrait nécessaire que le ministère des Transports tienne compte dans son étude d'impact, de l'existence de cette revendication et de l'étude qu'en fait le gouvernement fédéral actuellement.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire adjoint,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Régis Larrivée', written in a cursive style.

Régis Larrivée



Ministère de la Culture
et des Communications
Direction de la Montérégie

REÇU LE

1998 -12- 2 1

Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre

Le 15 décembre 1998

Monsieur Pascal Grenier
Ministère de l'Environnement et
de la Faune
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
675, boul. René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : AUTOROUTE 30 ENTRE CANDIAC ET SAINTE-CATHERINE
V/REF: 3211-05-363

Monsieur,

Je donne suite à votre demande concernant l'objet cité en rubrique. À la lecture des documents déposés, les données concernant le patrimoine architectural dans le périmètre de l'étude (deux corridors) semblent avoir été traités de façon satisfaisante. Il faudra vérifier si les municipalités concernées n'ont pas circonscrit des zones à protéger ou si elles n'ont pas utilisé les pouvoirs qui leur sont conférés dans la Loi sur les biens culturels (citation de monument historique ou constitution de site du patrimoine). À notre avis, le corridor nord (tracé de la route 132), nous apparaît celui qui aurait le moins d'impact négatif sur le patrimoine architectural.

À la page 129, 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, l'étude telle que présentée nous apparaît non recevable. Le promoteur ne propose pas d'effectuer une étude de potentiel dans la zone touchée par le projet. À la page 245 du document, il est mentionné que l'emprise retenue fera l'objet d'un inventaire archéologique systématique par sondage. La méthode utilisée est, à notre avis, incomplète.

100, rue Richelieu
Bureau 230
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec)
J3B 6X3


Téléphone : (514) 346-1468
Télécopieur : (514) 358-2217
Adresse électronique : drmonter@mccq.gouv.qc.ca

Le Ministère aimerait savoir l'amplitude des interventions à réaliser, les zones sensibles, les objectifs de recherche et les méthodes utilisées. Donc, sans parler d'étude de potentiel en bonne et due forme, on devrait pouvoir recevoir une information plus précise.

Telle que présentée, l'étude d'impact laisse entendre que la ressource archéologique n'est pas prise en compte dans le choix d'un tracé alors que le patrimoine bâti fait l'objet d'une appréciation par corridor (tableau 17.3). À cet effet, on ne peut pas accepter le volet archéologique présenté à l'intérieur de cette étude d'impact.

Si des renseignements supplémentaires vous étaient nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec moi à la Direction de la Montérégie.

Veuillez accepter, Monsieur, mes salutations les meilleures.



Richard Saint-Pierre
Agent de recherche

RSP/cl

Québec, le 22 décembre 1998

M. Jacques Alain
Direction de l'évaluation environnementale
des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
675, boul René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec)
G1R 5V7

OBJET: Étude d'impact «Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine»
V/Dossier : 3211-05-363
N/Dossier : X4 105 061

Monsieur,

Nous avons examiné les documents que vous nous avez transmis à l'égard de la recevabilité de l'étude d'impact concernant l'autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine. À la suite de cet exercice, nous vous faisons part de certains commentaires. Nous tenons toutefois à préciser que l'opportunité de construire une autoroute ne fait pas l'unanimité et que l'amélioration de la structure en place devrait également être envisagée.

La directive demande d'évaluer «les effets sur l'utilisation actuelle et prévisible du territoire des MRC touchées, principalement les affectations agricoles, l'extension des périmètres d'urbanisation, le déplacement des activités économiques (développement résidentiel, commercial et industriel) sur le territoire municipal, particulièrement à proximité des échangeurs et des voies d'accès». Bien que la section 16 «Identification des éléments sensibles et discriminants» fait référence aux incidences possibles sur «les utilisations prévues dans les documents de planification, par l'extension du périmètre d'urbanisation», l'évaluation comparative des deux options sur le milieu humain (section 17.1.3) 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. De plus, il n'y a pas d'analyse concernant le déplacement des activités économiques bien que l'option nord comprenne 4 échangeurs complets et un demi-échangeur.

Par ailleurs, l'analyse ne fait aucunement 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.

Ce dossier est très important considérant sa localisation dans la couronne de Montréal et ses impacts éventuels sur l'aménagement du territoire. Vous comprendrez que le ministère des Affaires municipales et de la Métropole est très intéressé à suivre son évolution et à participer à toutes discussions éventuelles.

--- Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

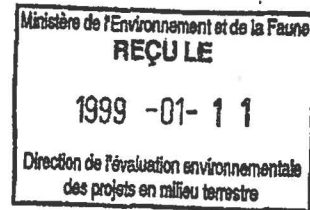
Renée Marceau

Renée Marceau

Direction de l'aménagement et
du développement local
Tél. 691-2004



Gouvernement du Québec
Ministère de
l'Environnement



NOTE

DESTINATAIRE : M. Louis Germain, directeur p.i. de l'Évaluation environnementale des projets en milieu terrestre

DATE : Le 8 janvier 1999

OBJET : **Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine**
V/R : 3211-05-363 / N/R : 5145-04-27 (125)

Tel que demandé, voici nos commentaires relativement à la recevabilité de l'étude en titre. La présentation de la méthodologie d'inventaire des espèces menacées ne nous apparaît pas très claire dans le document technique préliminaire fourni. On semble associer la potentialité aux seules espèces déjà répertoriées par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) pour le secteur d'étude. Hors, 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 en 1992 pour identifier les espèces et les habitats potentiels à considérer. On peut par conséquent se demander si tous les habitats potentiels en plantes menacées ont bien été couverts et ce, d'autant que l'étude fait état de boisés et de cours d'eau qui pourraient présenter un intérêt en ce sens et qu'il n'est pas précisé si ces milieux ont été couverts par l'inventaire. On peut penser également que si d'autres espèces potentielles n'ont pas été activement recherchées, elles ont pu échapper à l'attention, *a fortiori* comme l'inventaire a été réalisé seulement à la fin août et qu'il n'y a pas de spécialistes responsable identifié.

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. Nous considérons donc la proposition de transplantation non requise.

Meilleures salutations!

Le directeur de la Conservation
et du patrimoine écologique,

Léopold Gaudreau

/pd

Direction générale du patrimoine faunique et naturel
Édifice Marie-Guyart, 10^e étage, bte 21
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3907
Télécopieur : (418) 646-6169



Ce papier contient un minimum de 20 % de fibres recyclées de postconsommation.



 **Tourisme
Québec**

Québec, le 19 janvier 1999



Monsieur Alain Jacques
Direction de l'évaluation environnemental
des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement et de la Faune
675, boul. René-Lévesque Est
6^e étage, boîte 81
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET : Étude d'impact – Autoroute 30 entre Candiac et Sainte-Catherine
V/dossier : 3211-05-363
N/dossier : 8686/013730

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du projet cité en rubrique et nous en avons évalué la recevabilité.

L'étude ne contient aucun chapitre traitant spécifiquement d'impact touristique. Cette abstention nous paraît conforme à la réalité et concordante avec notre appréciation de la vocation du secteur touché par le projet d'étude.

L'absence d'attraits naturels ou touristiques, le long de ce tronçon, ainsi que l'absence d'impact au point de vue patrimonial, nous amènent à conclure à la vocation non touristique de l'autoroute 30.

Nous tenons à préciser que la construction de l'autoroute après analyse ne semble pas entraîner de conséquences majeures pour le pôle récréotouristique de Kanawakee par ailleurs accessible par la route 132.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Majoric Bouchard, directeur
Recherche et développement

MB/CP/lp

Bureau 400
1010, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal (Québec) H3B 1G2

900, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 2B5

Alain, Jacques

De : Dessureault, Mario
Date : 1 février, 1999 09:04
A : Alain, Jacques
Objet : Projet de l'autoroute 30

Monsieur Alain,
En ce qui concerne le volet *bruit communautaire*, l'étude d'impact soumise pour le projet Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 est recevable.

Mario Dessureault, poste 4961
Mario Dessureault, ing., M.Sc.A

Jaques A



NOTE

DESTINATAIRE : Linda Tapin
DATE : Le 18 juillet 2001
OBJET : Étude d'impact « Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 »
V/R : 3211-05-363 - N/R : AUT-134 5145-04-28 (125)

La présente fait suite à votre demande d'analyse de recevabilité de l'étude d'impact relative à l'objet ci-dessus.

La problématique des espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées est ici très bien prise en considération. Les inventaires ont été conduits à des périodes propices à l'observation des espèces à rechercher, par des personnes compétentes. À notre connaissance et selon notre champ de compétence, tous les éléments requis par la directive ont été traités adéquatement, que ce soit pour leur aspect qualitatif ou quantitatif.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

Le directeur,


Léopold Gaudreau

LG/GB/pd



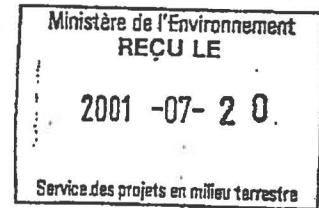
Direction du patrimoine écologique et du développement durable

Édifice Marie-Guyart, 4^e étage, boîte 21
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3907
Télécopieur : (418) 646-6169
Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Industrie
et du Commerce



Québec, le 18 juillet 2001

Monsieur Jacques Alain
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET: Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à
l'autoroute 15
(3211-05-363)**

Monsieur,

En réponse à la lettre que nous transmettait, le 18 juin dernier, madame Linda Tapin, concernant le projet cité en rubrique, veuillez prendre note que le ministère de l'Industrie et du Commerce n'a aucun commentaire spécifique à formuler concernant le traitement des renseignements soumis par l'initiateur du projet.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Georges Roberge
Agent de recherche et de planification
socio-économique



Ministère de
l'Agriculture, des Pêcheries
et de l'Alimentation

Le 1^{er} août, 2001

Madame Linda Tapin
Chef de service
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
QUÉBEC (Québec)
G1R 5V7

**Objet : Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
(3211-05-363)**

Madame,

Suite à votre demande du 18 juin dernier, il m'apparaît après étude du dossier, qu'il n'y aura pas d'incidence négative concernant l'agriculture.

Le tracé du projet de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 est sur le tracé actuel de la route 132, qui se situe uniquement en zone urbaine. Donc, nous n'avons aucun commentaire à formuler.

Je vous prie d'accepter, madame, l'expression de mes sentiments distingués.

Bernard Brouillette, agronome
MAPAQ – Sainte-Martine



Ministère
de l'Environnement

NOTE

DESTINATAIRE : Jacques Alain
DEE - Service des projets en milieu terrestre

EXPÉDITEUR : Nicole Trépanier, ing.
Service municipal et hydrique

DATE : Le 8 août 2001

OBJET : Autoroute 30 (3211-05-363)

Nous avons pris connaissance des réponses du MTQ portant sur l'étude d'impact pour la construction d'un tronçon de l'Autoroute 30 entre l'Autoroute 15 à Candiac et l'Autoroute 30 à Sainte-Catherine.

Au meilleur de notre connaissance et de notre champ de compétence nous n'avons aucun commentaire à formuler sur les documents transmis le 18 juin 2001.

c:/docum/DEE-au30/

Direction régionale de la Montérégie
Service municipal et hydrique

201, place Charles-Le Moyne, 2^e étage
Longueuil QC J4K 2T5

Téléphone : (450) 928-7607, poste 249
Télécopieur : (450) 928-7625

Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel : nicole.trepanier@menv.gouv.qc.ca

 Ce papier contient un minimum de 20 % de fibres recyclées de postconsommation.

Québec 

Ministère de la
Santé et des Services sociaux
Direction générale
de la santé publique

Ministère de l'Environnement

REÇU LE

2001-08-08

Service des projets en milieu terrestre

Québec, le 8 août 2001

Madame Linda Tapin
Chef de service
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Suite à votre demande relativement au projet « Autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 » (3211-05-363), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés par la Direction de la santé publique de la Montérégie.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Bon,

Albert Daniels

Michèle Bélanger
Direction de la protection
de la santé publique

MRB/lr

Direction de la protection de la santé publique
1075, chemin Ste-Foy, 2^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

Téléphone : (418) 266-6722
Télécopieur : (418) 266-6708
Site Internet : <http://www.msss.gouv.qc.ca>



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
MONTÉRÉGIE
SANTÉ PUBLIQUE

Le 6 août 2001

Madame Michèle Bélanger
Direction de la Protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 2^e étage
Québec (Québec)
G1S 2M1

OBJET: Autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 (3211-05-363)

Madame,

Nous désirons, vous soumettre quelques commentaires concernant l'étude d'impact citée en rubrique. Tel que précisé dans votre demande, nous formulons nos commentaires d'un point de vue de santé publique.

Les réponses à nos demandes de renseignements, soumises le 14 décembre 1998, sont satisfaisantes pour les questions concernant le climat sonore et l'impact sur la qualité de l'eau. Par contre, nous n'avons reçu aucune réponse en regard des impacts permanents significatifs estimés sur la qualité de l'air du secteur. Nous réitérons à nouveau la question :

Question C

Malgré les impacts permanents significatifs estimés sur la qualité de l'air du secteur du projet, aucun suivi particulier de cet élément n'est identifié à l'étude d'impact. Compte tenu de la proximité et de la densité de la trame résidentielle dans certains secteurs du projet, le promoteur envisage-t-il de développer un plan de suivi, notamment pour les oxydes d'azote, l'ozone et les hydrocarbures?

En ce qui a trait au climat sonore, l'étude d'impact sur la construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 présente 33 cas de bâtiments résidentiels et de

garderies qui seront soumis à un impact moyen à fort, et ce, malgré les écrans antibruit projetés. En effet, un niveau sonore de 55 dB(A) L_{eq} est la limite recommandée pour le bruit extérieur par différents organismes tels l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Environmental Protection Agency (EPA) ou Santé Bien-être social Canada. Durant la nuit, l'OMS suggère que le bruit extérieur n'excède pas 45 dB(A) L_{eq} . Au-delà des limites de bruit décrites précédemment, les effets sur la santé se font sentir et le niveau de nuisance est considéré comme sérieux^{1,2,3,4}.

Le bruit et les effets sur la santé

- Le bruit a la capacité manifeste de détériorer la santé, par exemple en affectant l'acuité auditive.
- L'exposition chronique au bruit peut engendrer des symptômes émotionnels mineurs, des altérations de la performance dans l'accomplissement des tâches quotidiennes et des perturbation du sommeil.

Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

David Fortier, M.Sc.
Agent de planification
Environnement/Sécurité

¹ Ministère de la Santé et des Services sociaux. (1998) *Pour un aménagement du territoire favorable à la santé*.

² Organisation mondiale de la santé. (1993) *Community Noise, Environmental Health Criteria Document, External Review Draft*, june 28. OMS, Geneva.

³ Comité consultatif fédéral/provincial de l'hygiène du milieu et du travail. (1989)

⁴ Société canadienne d'hypothèque et de logement. (1981) *Le bruit du trafic routier et ferroviaire : ses effets sur l'habitation*. Ottawa, SCHL. 119 p.



Québec, le 6 août 2001

Madame Lynda Tapin
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet : Construction de l'autoroute 30, de Sainte-Catherine à
l'autoroute 15.
(3211-05-363)**

Madame,

Nous avons bien reçu copie du document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements adressées à l'initiateur du projet cité en rubrique par le ministère de l'Environnement. Je vous en remercie.

À la suite des imposants rapports produits par le ministère des Transports (MTQ), il subsiste à notre point de vue certaines interrogations :

1. Malgré l'existence d'un comité intermunicipal de négociation pour limiter les impacts négatifs sur le milieu, il serait utile que le MTQ aborde la question du rôle qu'il souhaite voir tenir par la MRC relativement à son projet d'autoroute, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement qui est en cours.
2. Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole est préoccupé par le maintien de la qualité de vie des populations touchées par les projets routiers majeurs, malgré l'absence d'orientations à cet égard.

Dans le cas à l'étude présentement, le niveau sonore est d'ores et déjà très élevé pour les résidents qui habitent à proximité du corridor routier où serait implantée l'autoroute, et il pourrait encore augmenter. En plus des mesures de mitigation annoncées dans l'étude d'impact, le MTQ a-t-il envisagé de prendre tous les moyens pour ne pas aggraver la situation actuelle, y compris l'acquisition des propriétés les plus affectées?

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Christiane Pelletier
Jean Bordeleau

Direction de l'aménagement
et du développement local

Édifice Jean-Baptiste-De La Salle
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Québec (Québec) G1R 4J3
Téléphone : (418) 691-2004
Télécopieur : (418) 643-4749

Le 14 août 2001

Madame Linda Tapin, chef de service
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15
Rapport de suivi – Caractérisation des habitats et de la faune
ichtyenne
V/Réf. : 3211-05-29

Madame,

Nous avons examiné le rapport cité en rubrique et n'avons qu'un seul commentaire à formuler :

les pêches expérimentales ont été exécutées lors de seulement deux journées (8 et 14 juin 2000) ce qui ne permet pas de recenser toutes les espèces pouvant utiliser ou passer par ce site. Toutefois, l'étude fait référence à d'autres études dont celle de la FAPAQ, ce qui permet d'avoir un portrait plus fidèle du potentiel du secteur à l'étude.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Le directeur de l'aménagement
de la faune de Montréal, de Laval
et de la Montérégie,

Gérard Massé

GM/bv

c.c. Michel Letendre
Bertrand Dumas



Gouvernement du Québec
Ministère de la
Sécurité publique
Direction générale de la sécurité civile
et de la sécurité incendie



Montréal, 27 août 2001

Madame Linda Tapin
Chef de service
Service des projets en milieu terrestre
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque est,
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
(V./R. : 3211 - 05 - 363)

Madame,

Tel que demandé le 18 juin dernier, vous trouverez ci-joint l'avis du ministère de la Sécurité publique sur la recevabilité du projet cité en titre.

Dans notre dernier avis du 8 décembre 1998, nos conclusions pour l'acceptabilité du projet formulaient la demande suivante : « d'inclure à l'étude d'impact une analyse des conséquences potentielles reliées au transport des matières dangereuses sur ce tronçon de l'autoroute, et un plan de mesures d'urgence qui tienne compte des résultats de cette analyse des conséquences. » Suite à l'examen des *Réponses aux questions et commentaires* transmises par Monsieur Pierre-André Dugas, du ministère des Transports, en date du 4 mai 2001, nous réitérons la précédente demande et transmettons ci-après notre avis.

Nous aimerions savoir par ailleurs si les plans de contournement rattachés à l'annexe 2 aux réponses présentées ont été préparés de concert avec les municipalités concernées. Dans la négative, nous souhaitons que le promoteur nous indique à quel moment il a l'intention de le faire. Nous croyons en effet, que les voies de contournement doivent être validées auprès des municipalités en vue notamment de leur harmonisation avec leurs plans d'évacuation et de sécurité civile.

Pour tout autres renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec madame Dominique Gauthier, responsable de ce dossier à la Direction. Vous pouvez la rejoindre au numéro de téléphone (514) 873-1324 ou par courrier électronique à dominique.gauthier@msp.gouv.qc.ca.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleures salutations.

Eric Houde, directeur régional
Direction régionale de la sécurité civile
de la Montérégie et de l'Estrie

c.c. M. Bernard Dubois, directeur territorial - DTSC
M^{me} Francine Belleau, coordonnatrice des projets de la PEEIE - DTSC
M. Robert Lapalme, coordonnateur de la gestion des risques majeurs - DTSC

**Projet de prolongement de l'autoroute 30
entre Candiac et Sainte-Catherine**

Dossier #3211-05-363

**Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact
pour le volet sécurité civile**

Préparé par Dominique Gauthier

Vérfié par Robert Lapalme
et par Éric Houde

Ministère de la Sécurité publique
Direction de la Montérégie et de l'Estrie

Montréal, le 27 août 2001

Dans l'avis du MSP du 8 décembre 1998, nos conclusions sur l'acceptabilité du projet résumaient l'ensemble de nos demandes : « d'inclure à l'étude d'impact une analyse des conséquences potentielles reliées au transport des matières dangereuses sur ce tronçon de l'autoroute, et un plan de mesures d'urgence qui tienne compte des résultats de cette analyse des conséquences. » Transmise avec sa lettre du 4 mai 2001 au MENV, le promoteur répondait aux questions et commentaires. Pour chacune des réponses du MTQ, nous tenterons d'établir si le promoteur apporte des éléments de réponses satisfaisants tout en nous reportant à nos préoccupations particulières qu'on retrouve dans les trois points formulés dans le précédent avis.

D'emblée, nous aimerions souligner que pour le point 2 de notre avis de décembre 1998 pour la question de l'assistance financière des résidents à risque, on ne retrouve aucun élément à cet effet. Pour le point 3, plusieurs réponses aux questions démontrent l'intérêt du MTQ à participer à des comités de coordination sans pour autant produire l'analyse des conséquences demandée qui constitue la base initiale d'une démarche concertée de planification. De plus, nous constatons que plusieurs questions relatives aux matières dangereuses ont été circonscrites à la phase de réalisation du projet.

Aussi, tout en réitérant notre demande initiale d'analyse des conséquences potentielles reliées au transport des matières dangereuses et du même fait, du dépôt d'un plan de mesures d'urgence tenant compte des résultats de cette analyse des conséquences, nous vous soumettons nos commentaires et questions qu'ont suscité les réponses émises par le promoteur dans le document transmis avec sa lettre du 4 mai 2001.

Question 1 Milieu physique

Rappel :

« [...] L'étude d'impact indique que l'épaisseur des dépôts meubles n'est 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 [...] à moins d'un kilomètre de part et d'autre du tracé [...] et les résultats de cet inventaire doivent être intégrés à l'étude d'impact.

[...] le promoteur doit présenter un programme de surveillance et de suivi complet comme il a fait pour le projet de l'autoroute 50. »

Commentaire à la réponse du MTQ:

Le promoteur a réalisé un inventaire des capteurs d'eau et au *programme de surveillance et de suivi* demandé, il propose un *suivi de la qualité de l'eau* ainsi qu'une étude géotechnique à réaliser.

Question 1 (suite) Milieu physique

Or, dans les réponses fournies, il n'y a aucun indicateur pour la mise en œuvre de mesures de protection pour éliminer le risque de contamination de l'eau potable pendant et après la construction du tronçon. Cette demande rejoint nos préoccupations exprimées aux points 2 et 3 de l'avis..

Questions supplémentaires soulevées par la réponse à la question 1:

1. Est-ce que le « suivi de la qualité de l'eau » correspond au programme élaboré sur les « deux ans d'échantillonnage » que le MTQ avait proposé dans un document complémentaire à la version finale de l'étude d'impact? (cf. Robert Lapalme, *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact pour le volet sécurité publique*, dossier 3211-05-363 du MEF, MSP, 8 décembre 1998)
2. Si oui, qui assurera responsabilité du « suivi de la qualité de l'eau » lors de la construction du projet, si le projet dépasse la durée du programme?
3. Qui assurera le « suivi de la qualité de l'eau » lors des travaux d'entretien du tronçon?
4. Est-ce que le MTQ a prévu dans son budget de construction du tronçon la réalisation de mesures pour l'élimination du risque de contamination d'eau potable du puits de Delson?
5. Qui assurera le « suivi de la qualité de l'eau » en cas d'accident majeur pouvant causer une contamination du puits à Delson?
6. Est-ce que les résidents ou propriétaire(s) ou utilisateurs du puits ainsi que les responsables de la municipalité de Delson seront avisés du risque et des procédures de surveillance qui seront mis en place lors de la construction de l'autoroute?
7. En cas d'accident majeur lors de l'utilisation de l'autoroute, qui sera responsable de mettre en place des mesures de mitigation pour éviter les conséquences dues au risque de contamination de l'eau du puits?
8. Qui sera responsable des dédommagements financiers en cas de contamination de l'eau ou autres avatars sur la population advenant un accident majeur lors de la construction, lors de l'entretien et lors de l'utilisation du tronçon?
9. Est-ce que les propositions de travaux qui découleront de l'étude géotechnique pour identifier des « solutions adaptées » impliquent leur réalisation et qui aura la responsabilité de leur application?

Question 3.1 Milieu humain

Rappel :

« [...] Il sera difficile pour la MRC de statuer sur l'occupation du sol [...] si le promoteur n'inclut pas dans son étude d'impact les conséquences (en terme de distances) d'accidents majeurs qui impliqueraient des matières dangereuses qui circuleraient effectivement à cet endroit [...]. Une analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant le transport de matières dangereuses sur ce tronçon d'autoroute doit être faite et un plan de mesures d'urgence doit être présenté. »

Commentaire :

Le promoteur ne présente pas dans son étude d'impact une analyse des conséquences, sous forme de modélisation de fuites, de déversements ou d'explosions de matières dangereuses lors de l'utilisation du tronçon. La détermination des contraintes à inclure notamment au schéma d'aménagement de Roussillon reste sans réponse et l'annexe 2 doit être repris et se fonder sur une analyse des conséquences potentielles pour le transport de matières dangereuses, tel que nous l'avions demandé au point 3 de notre avis de décembre 1998.

C'est à partir de l'évaluation des conséquences que la planification des mesures d'urgence, incluant la coordination pour un arrimage des plans d'intervention, d'évacuation et de contournement des différents intervenants peut s'effectuer afin d'assurer la sécurité sur les sites d'intervention et hors sites. C'est donc en fonction de cet objectif et à partir de documents de travail apportant des données plus rigoureuses que le MSP est en mesure de faciliter le regroupement des partenaires.

Dans sa réponse, le MTQ mentionne l'existence d'un présumé comité de travail coordonné par «le ministère de la Sécurité civile» (sic), sur le développement du degré de préparation des intervenants dans le milieu. À notre connaissance, seuls des travaux préparatoires sur l'identification du risque «transport de matières dangereuses» ont été réalisés en 1995 et 1996 par le Comité de sécurité civile de la Montérégie.

Il est paradoxal de constater à la page 3 de l'annexe 2, qu'un tel comité pourrait être formé à la demande des municipalités concernées, spécifiquement pour «se préparer au déversement de matières dangereuses». En effet, la planification relative aux interventions doit aborder l'ensemble de la problématique du transport des matières dangereuses (explosions, nuages toxiques et déversements) et ne pas se limiter aux déversements.

Enfin, concernant l'annexe précitée, il est intéressant de constater à la page 5, que pour mobiliser

Question 3.1 (suite) Milieu humain

les responsables régionaux de la sécurité civile au MTQ, l'événement doit remplir trois conditions : impliquer plus d'un centre de services, atteindre une ampleur « inhabituelle et que la durée de l'intervention est de plus de 4 heures. » Ces critères d'estimation pour déterminer les effectifs, et orienter leurs actions aux abords du périmètre de sécurité et informer la population s'appuie sur une perception qualitative. Doit-on souligner que la notion de durée d'un événement dans le temps ne constitue pas en soit un indicateur du gradient de dangerosité pour mobiliser des effectifs en toute sécurité sur le terrain.

Questions supplémentaires soulevées par la réponse au point 3.1 :

10. Est-ce que le promoteur peut préciser la teneur des consultations entreprises dans le milieu pour la préparation des intervenants?
11. Au sujet de son mandat, le MTQ établit sa responsabilité lors de l'utilisation de l'autoroute à « rediriger la circulation sur des routes alternatives à l'aide de signalisation appropriée »; est-ce que le promoteur a planifié des plans de contournement qui tiennent compte des contraintes reliées aux accidents majeurs dus au transport des matières dangereuses?
12. Si oui, comment le promoteur est-il en mesure de présenter des plans de contournement, sans tenir compte des contraintes engendrées par des accidents majeurs reliés aux matières dangereuses?
13. Est-ce que le MTQ prévoit des restrictions particulières en terme de mesures préventives, lors de l'utilisation du tronçon et ce, pour une limitation des conséquences résultant d'accidents majeurs lors du transport des matières dangereuses? (Ex. : limites de poids en vertu de la dangerosité des produits, délimitation des heures de circulation...)
14. En cas d'application de mesures d'urgence municipale dans le secteur, est-ce que la planification de voies alternatives est arrimée avec celle des plans d'évacuation des municipalités limitrophes?

Question 4 Patrimoine culturel

Rappel :

«[...] La revendication des Mohawks de Kahnawake concernant les limites de l'ancienne seigneurie de Sault Saint-Louis n'a pas été prise en ligne de compte dans l'élaboration du projet [...]. »

Commentaire :

À titre informatif, le risque de crises sociales dans le secteur des territoires revendiqués par les Mohawks demeure une réalité du milieu difficile à ignorer. Il est identifié notamment dans la

Question 4 (suite) Patrimoine culturel

majorité des études de vulnérabilité des municipalités concernées par le projet.

Question concernant la réponse à la question 4 :

15. Le choix du corridor nord apporte-t-il une solution de mitigation dans l'éventualité d'une fermeture du pont Mercier?

Question 9.1 Inondations

Rappel :

« 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 ? »

Commentaire :

Aucune mesure d'atténuation n'est proposée. Seul le risque d'inondation et ses impacts sur le réseau pluvial par eau libre ont été considérés. À titre informatif, les inondations par refoulement ou par embâcle sont des considérants importants dans le secteur.

Le promoteur interprète des données relevées du rapport Dessau-Soprin de juin 1998 réalisé pour la municipalité de Saint-Contant et limite sa réponse aux « répercussions négatives sur l'hydraulicité de la rivière Saint-Régis ».

Même si les impacts sont qualifiés de mineurs par le promoteur, l'évaluation des impacts réels du projet sur le système de drainage et d'égouts des municipalités de Sainte-Catherine et Delson, n'a pas été réalisée. Une augmentation du débit dans les réseaux peut avoir des conséquences sur la capacité de réponse des infrastructures municipales situées en aval du sens d'écoulement des eaux lors des fortes pluies.

Questions relatives aux réponse de la question 9.1 :

16. Concernant les risques d'inondation par embâcle, est-ce que le MTQ a établi un programme de surveillance et d'entretien pour le dégagement des piliers traversant les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre?

17. Est-ce que le promoteur a tenu compte de la capacité des infrastructures municipales concernées?

Question 9.1.2 Terrains contaminés

Rappel :

« Le tracé retenu traverse des terrains fortement contaminés [...]. 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. »

Commentaire :

Les demandes du MSP relatives aux conséquences et aux mesures applicables s'il y a contamination de la nappe aquifère restent les mêmes que celles annotées à la question 1 pour l'eau potable. Nous interrogeons à nouveau le promoteur sur la planification d'un programme d'assistance financière pour les citoyens alimentés par un puits avant, pendant et après la construction du tronçon.