



164

DM44

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

Sainte-Catherine

6211-06-0H5

MÉMOIRE DE LA VILLE DE CANDIAC

PORTANT SUR LE

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

PRÉSENTÉ PAR LE
MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Le 20 mars 2002

~~TABLE DES MATIÈRES~~

1.0 INTRODUCTION.....	page 1
2.0 ÉVOLUTION DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE MUNICIPAL	page 2
3.0 POINT DE VUE MUNICIPAL SUR LE PROJET	page 5
4.0 PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS MUNICIPALES	page 8
4.1 Préoccupations et recommandations relatives au climat sonore	page 8
5.0 CONCLUSION.....	page 16

1.0 INTRODUCTION

La Ville de Candiac dépose le présent document à titre de mémoire dans le cadre de la deuxième partie des audiences publiques tenues par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) relativement au projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, projet présenté par le Ministère des Transports du Québec.

La Ville de Candiac est l'une des municipalités membres du territoire de la MRC de Roussillon et fait partie des quatre villes traversées par le projet de construction de l'autoroute. Le territoire de Candiac est donc directement touché par le projet. Plus précisément, la Ville de Candiac accueille sur son territoire l'échangeur existant du croisement des autoroutes 15 et 30, séparant ainsi la ville en quatre quadrants distribués autour de cet important échangeur autoroutier.

Dans le projet en cause, deux aspects se dégagent, premièrement le prolongement de l'autoroute 30 (jusqu'à Sainte-Catherine) et deuxièmement, son raccordement à l'autoroute 15. Dans le cas de la Ville de Candiac, c'est le second aspect qui s'impose à savoir le raccordement de l'autoroute 30 projetée à l'autoroute 15 existante, créant ainsi un nouveau segment autoroutier d'une longueur approximative d'un kilomètre à l'intérieur des limites administratives de Candiac. Ainsi, la vocation de la route 132, actuellement catégorisée selon la classification fonctionnelle du Ministère des Transports comme étant une route nationale numérotée "100", sera modifiée par le projet pour lui donner une nouvelle vocation d'autoroute.

Un des objectifs liés au dépôt du présent mémoire réside dans le fait que les représentants de la Ville de Candiac ont discuté avec les responsables du projet de certaines mesures d'intégration et d'insertion de l'infrastructure autoroutière en question. Dans plusieurs cas, le ministère a donné suite en accédant aux demandes municipales. Par contre, en ce qui concerne le bruit, les représentations de la ville n'ont pas été prises en compte dans le projet tel que présenté lors de la première période des audiences publiques .

2.0 ÉVOLUTION DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE MUNICIPAL

La ville de Candiac a été créée en 1957. Le développement du territoire s'est amorcé à partir de deux axes importants, c'est-à-dire, le fleuve Saint-Laurent (et l'ancienne route 3 bordant le fleuve) et l'axe de l'ancienne route 9 (aujourd'hui la route 132). En 1957, cet axe devenu la route 132, constituait l'un des deux accès au territoire de Candiac (le second étant le boulevard Marie-Victorin (ancienne 3)).

Dès 1957, une approche de planification a été privilégiée pour s'assurer d'une rentabilité des divers investissements à consentir pour développer le territoire. Cette approche a donné naissance à un plan directeur de développement, lequel, malgré son évolution dans le temps, demeure pour l'essentiel toujours en application.

Aujourd'hui le territoire présente un développement qui s'est effectué de manière séquentielle et ordonnée. Les différents secteurs sont très homogènes et respectent la vocation qui leur a été initialement attribuée. La qualité des projets, qu'ils soient de nature résidentielle, commerciale ou industrielle, est incontestable et s'observe même dans les secteurs les plus anciens.

Eu égard précisément au projet de construction de l'autoroute 30, les actions de développement ont toujours pris en considération la présence de la route 132. A preuve, si l'on observe la trame urbaine du territoire municipal, on constate que:

- le réseau de rues locales est complètement détaché du réseau supérieur du Ministère des Transports (aucune rue locale n'est accessible de la route 132), seule la collectrice Saint-François-Xavier permet l'accès au territoire municipal. Cette façon de faire a donc permis à la municipalité de limiter la circulation de transit sur son territoire, n'accueillant ainsi que la circulation qui s'y destine. Cette situation est tout à fait conforme à la politique du Ministère des Transport en matière de gestion des

corridors routiers ayant pour objectif premier de limiter et de réduire au minimum les accès directs et les intersections avec le réseau supérieur (réseau du ministère).

- tous les commerces sont implantés en fonction de la configuration du boulevard Saint-François-Xavier, ainsi tous les frontages commerciaux sont disposés non pas sur la route 132 mais sur la collectrice du réseau municipal, le développement s'est donc établi aux abords du réseau routier local et non de manière linéaire en bordure du réseau national (autre principe de la politique de gestion des corridors routiers).
- les implantations industrielles bénéficient d'une vitrine sur la route 132 mais leur accès s'effectue via le réseau local, lequel se raccorde au réseau national, permettant ainsi une meilleure gestion des déplacements via un seul accès à la route 132;
- les unités de voisinage résidentielles sont conçues de manière totalement distincte et détachée des grands axes routiers tant au niveau de la route 132 que des autres composantes routières du ministère.

Au niveau du développement résidentiel le secteur avoisinant la route 132 a été majoritairement construit dans les années 60 et 70; à ce moment, la route en cause offrait plutôt un caractère "rural" (les déplacements y étaient beaucoup moins nombreux). Ainsi, le développement de cette portion du territoire s'est amorcé avant l'annonce d'un projet autoroutier.

En examinant les données démographiques de la MRC on constate d'ailleurs que dans les années 60, les plus importantes augmentations se sont manifestées dans la partie Ouest de la MRC, aux abords du pont Mercier, phénomène d'augmentation qui ne s'est pas traduit en hausse dans la partie Est de la MRC et ce, malgré la présence et la proximité du pont Champlain. Ce n'est qu'à partir de 1986 que la partie Est du territoire régional s'est développé de manière plus significative (à ce moment, les villes de Candiac, Saint-Constant, Sainte-Catherine et La Prairie s'accaparaient 75% de la croissance totale de la MRC).

Ces augmentations démographiques se sont également traduites en augmentation des débits de circulation. Dans ce cas précisément, les débits ont augmenté en fonction d'un accroissement de la population mais aussi et surtout en fonction des modifications observées en matière de transport des marchandises.

Autre phénomène ayant concouru à l'augmentation des débits de circulation dans les dernières années réside dans la construction des deux segments autoroutiers sur le territoire de la MRC, à savoir le contournement de la réserve amérindienne en 1992 (Sainte-Catherine/Châteauguay) et le tronçon Brossard/Candiac en 1995. Malgré le fait que l'autoroute 30 ne soit pas complétée, ces segments autoroutiers servent déjà de contournement à l'île de Montréal, notamment au niveau du transport de marchandise.

3.0 POINT DE VUE MUNICIPAL SUR LE PROJET

Le positionnement de la Ville de Candiac dans ce dossier s'appuie sur les constants suivants:

- le projet d'une autoroute complète sur la Rive-Sud de Montréal est jugé essentiel au développement des activités économiques de la région de Roussillon;
- le dossier de l'autoroute 30 origine de la fin des années 60 et au début, l'autoroute 30 devait remplacer la route 132. À cet égard, le développement du territoire de Candiac était déjà amorcé à proximité de la route 132 (ancienne 9);
- actuellement, la Ville de Candiac accueille sur son territoire une composante de cette autoroute (30), soit l'échangeur rendu nécessaire par le croisement de la route 132 avec l'autoroute 15;
- outre l'échangeur, un autre segment autoroutier est construit, laissant entre les deux une portion de route nationale (132) rendue inadéquate quant à sa géométrie, sa capacité, sa sécurité, etc;
- l'emprise nécessaire à la réalisation du tronçon Candiac/Sainte-Catherine a été acquise dès 1968, soit au moment de la planification de l'ensemble du projet de l'autoroute, lequel privilégiait l'axe de la route 132 telle qu'elle est actuellement connue;
- les règles en matière environnementale requièrent notamment la réalisation d'étude d'impacts, dont l'un des principaux objectifs vise l'évaluation d'un scénario alternatif;

- le dépôt d'une étude d'impact comportant l'analyse de deux options, laquelle conclut au fait que le corridor du tracé Nord (actuelle 132) est celui qui présente le moins d'impacts négatifs;
- l'implication des représentants de la Ville de Candiac au sein du comité intermunicipal eu égard à l'examen de l'étude d'impact favorisant le tracé Nord;
- les négociations entre les municipalités et le Ministère des Transports considérant dans un premier temps le fait que le tracé Nord soit préférentiel mais qu'il engendre quand même des contraintes importantes en terme d'insertion dans le milieu urbain et que, dans un deuxième temps, des représentations sérieuses et soutenues ont conduit à l'élaboration de propositions et de moyens concrets visant à s'assurer la limitation de l'ensemble des différents impacts, lesquelles ont été prises en considération par le Ministère des Transports;
- l'existence de règles, de politiques et de lois en matière d'aménagement du territoire limitant les interventions au niveau de la gestion de l'urbanisation;
- la problématique actuelle de la route 132 en termes d'achalandage, de niveau de sécurité pour les usagers (piétons, cyclables, véhiculaires), de contraintes reliées aux diverses pollutions (poussière, bruit, etc), des risques générés par certains utilisateurs (camionnage vs matière dangereuse), etc.

Somme toute la Ville de Candiac est consciente des impacts engendrés par la construction d'une autoroute en milieu urbain, mais privilégie tout de même le tracé Nord compte tenu des améliorations actuellement consenties. Aussi, la Ville de Candiac considère que la route 132 tel qu'actuellement connue présente d'énormes déficiences qui ne feront que s'aggraver dans l'éventualité où l'autoroute projetée soit construite dans la partie Sud du territoire.

Jusqu'à présent la Ville de Candiac a choisi de travailler sur le tracé Nord puisqu'effectivement, toutes les études réalisées par des experts en la matière favorisent ce tracé. Par ailleurs, ce dernier génère des contraintes majeures qu'il faut à tout prix atténuer dans l'optique où la réalisation de cette autoroute soit confirmée sur l'axe de la route 132. Il ne serait nullement souhaitable que Candiac ne se préoccupe pas de ce tracé et qu'elle reste muette dans ses revendications puisqu'advenant la construction de l'autoroute sur la 132 sans que la ville ait fait ses représentations, elle se retrouverait dans une situation très défavorisée.

En ce sens la Ville de Candiac ne peut se permettre de ne pas accorder toute l'attention requise par la réalisation de ce tronçon. En ce sens, la Ville a fait de multiples représentations dans le dossier, elle a obtenu certains accords. D'autres sujets restent à discuter et le présent mémoire constitue une tribune supplémentaire dans l'atteinte des objectifs de la municipalité de Candiac.

4.0 PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS MUNICIPALES

Jusqu'à maintenant certaines composantes d'aménagement du projet d'autoroute sur la route 132 ont été discutées et accordées par le Ministère des Transports pour le réaménagement en autoroute sur le territoire de la Ville de Candiac. Mentionnons entre autres l'ajout d'un viaduc entre le "Triangle Iberville" (terrain enclavé entre la voie ferrée, l'autoroute 15 et originalement le projet de l'autoroute 30) et le parc industriel Champlain.

Également, la municipalité a fait connaître l'importance d'une reconfiguration des voies de services et des bretelles d'accès afin de réduire les temps de parcours et d'accès aux voies rapides à partir de l'échangeur Saint-François-Xavier, ce à quoi le ministère a également consenti.

4.1 Préoccupations et recommandations relatives au climat sonore

Dans le dossier en cause, deux documents font état de la situation actuelle et projetée relativement au climat sonore dans le contexte de la construction de l'autoroute 30 sur la route 132.

La première étude d'impact (1998) indique:

- que le climat sonore ambiant mesuré au point 4 (soit entre le 255 et le 265 Haendel) pendant trois heures (le 20 août 1997 entre 11h30 et 14h30) se situe à 71 dBA;
- que la modélisation des données indique un résultat simulé de la route 132 actuel de 67,5 dBA et que suite au réaménagement de la route, ce niveau atteindra 68 dBA;

Par rapport aux résultats des relevés, on mentionne que les niveaux sonores sont élevés aux résidences riveraines des infrastructures routières existantes. La circulation automobile est importante sur cet axe routier le jour comme la nuit, ce qui maintient un niveau sonore ambiant relativement constant.

L'étude conclut que compte tenu des caractéristiques du cadre bâti, le projet de construction de l'autoroute comporte peu de répercussions significatives sur le milieu humain. Les seuls effets susceptibles d'être ressentis sont le rapprochement de la chaussée et de l'emprise de deux édifices à logements multiples . Le rapprochement de la voie (la bretelle de sortie) sera de nature à augmenter les nuisances environnementales affectant les bâtiments en question.

Cette étude mentionne également que pour les secteurs résidentiels, l'étendue de l'impact sera limitée aux premières rangées d'habitations, ce qui se traduit par un impact local faible pour l'ensemble des secteurs à vocation résidentielle.

En considération des ces faits, l'étude recommande comme seule mesure d'atténuation la mise en place d'un talus anti-bruit dans le prolongement de celui déjà existant.

La seconde étude, soit l'étude d'impact sonore déposée en 2001, considère que selon les relevés effectués (place Graham), les niveaux de bruit sont de 61,8 dBA pour 1998, 62,2 dBA en 2001 et de 62,9 dBA en 2006 (sur la 132 actuel). Par contre, les résidents des immeubles à logements sont exposés à un niveau qualité de "fort", c'est à dire, au niveau du deuxième étage à 73,8 dBA en 1998, 74,2 dBA en en 2001 et de 74,9 en 2006.

L'étude mentionne que le climat sonore estimé après le réaménagement autoroutier se situera entre 63 et 65 dBA. Plus précisément, 8% des résidences devraient subir un niveau de gêne qualifié de "fort". Ce pourcentage inclut les deux immeubles à logements tandis qu'une dizaine de résidences s'ajoutent sur la rue Haendel en 2016.

Donc en considération de ces résultats, l'étude conclut que compte tenu du climat sonore actuel très élevé et du peu de résidences affectées par un impact "fort", aucun écran antibruit n'est prévu sur le territoire de Candiac.

Sans mettre en doute la validité des expertises présentées dans ces études, il importe de préciser que ces deux études ont été réalisées à partir de mesures terrain prises en 1997

et 2000. On comprend également qu'en relation avec les niveaux sonores prélevés (aux dates susmentionnées) et ceux projetés, les écarts sont peu importants.

Malgré ce qui précède, la Ville de Candiac estime que les considérations suivantes doivent être prises en compte dans l'analyse de la situation et dans la formulation de nouvelles recommandations d'intégration du projet d'autoroute et d'ajout de mesures de mitigation pour réduire l'impact "bruit":

- L'évolution des débits de circulation depuis le milieu des années 80, période lors de laquelle la région a enregistré d'importantes hausses démographiques. Aussi, l'évolution des débits de circulation générés par une plus grande part de transport des marchandises par camions. Il est très plausible de croire que les débits de circulation ont significativement augmenté entraînant par le fait même un accroissement des niveaux sonores. Aussi, ces niveaux ont probablement subi des augmentations durant les périodes nocturnes.

Il serait intéressant de faire un historique de l'accroissement de ces niveaux (tant de jour que de nuit). Selon les discussions en audiences publiques (première partie - questions), il s'avère "...qu'il n'y a pas eu d'évaluations qui ont été faites avant la première étude de Roche qui date de 98..." (énoncé de Mme Line Gamache, lors de la séance de l'après-midi du 19 février 2002, voir verbatim page 53), et ce, malgré le fait que selon les données enregistrées aux deux stations de comptage on observe une augmentation moyenne annuelle des débits d'à peu près 3,5% (mentionné par M. Son Thu Lê à la séance de l'après-midi du 19 février 2002, voir verbatim page 53).

Or, nous croyons que les études dont nous disposons aujourd'hui (et leurs résultats) ne sont pas basées sur une situation qui reflète la réalité et ne prennent surtout pas en compte l'évolution de cette situation. De fait, la situation sonore s'est dégradée progressivement et ce, bien avant la réalisation de la première étude d'impact.

- En étroite relation avec le point précédent, la construction du tronçon autoroutier Brossard/Candiac qui date de 1995 et la présence du segment de contournement de la réserve amérindienne en 1992 (Sainte-Catherine/Châteauguay), ont assurément engendré des augmentations de niveaux sonores. De fait ces segments de voies rapides facilitent, entre autres le transport par camion, lesquels empruntent présentement la route 132 pour rejoindre l'autoroute 30, évitant ainsi certains points conflictuels de Montréal.

Eu égard au tronçon Brossard/Candiac, mentionnons qu'à ce moment, les représentants de la Ville avaient convenu d'un moment plus approprié pour établir des mesures de mitigations. A l'époque (quelques années précédant la construction de ce tronçon), comme le ministère ne disposait pas des données de projection dans l'optique d'un projet d'autoroute continue sur l'axe de la 132, il avait été convenu de limiter les interventions de mitigations (limitant ainsi les investissements correspondants) puisque ces moyens auraient probablement été rendus inadéquats à la suite de la construction du tronçon qui nous préoccupe actuellement. Depuis, ce temps, les représentants municipaux ont fait valoir cette situation auprès de leur population en préconisant le fait qu'au moment de la construction du segment Candiac/Sainte-Catherine, la situation serait corrigée de la manière la plus adéquate et la plus performante.

- Le changement de vocation de "route nationale" à "autoroute". En consultant la *Politique sur le bruit routier* du Ministère des Transports, on peut y lire, que dans le cadre de projets de reconstruction ayant pour effet d'augmenter la capacité ou de changer la vocation de la route, le ministère assume la responsabilité de réduire le bruit lorsque celui-ci est au-dessus de 55 dBA Leg, 24h via l'implantation de mesures de mitigation.

Dans le cas qui nous préoccupe, ce changement de vocation est évident; de route nationale, la 132, deviendra l'autoroute 30. Aussi, toutes les études démontrent l'augmentation des débits de circulation sur cette voie. Quant au niveau de bruit de

55 dBA, nous croyons fermement que ce niveau était présent bien avant le dépôt des études susmentionnées et avant le projet du ministère lors de la construction du segment Brossard/Candiac. Or, selon nous, tous ces facteurs devraient être pris en compte et conduire à l'implantation de mesures de mitigation en fonction d'un objectif de réduction significative du bruit, c'est-à-dire en deçà de 55 dBA.

Rappelons également que la norme d'acceptabilité de l'Organisation mondiale de la santé est fixée à 55 dBA.

- Dès 1985, la Ville de Candiac a procédé à la mise en place d'un talus anti-bruit à proximité des résidences de la rue Haendel (sur les terrains du ministère). La préoccupation municipale était déjà présente à ce moment. La première étude d'impact (1998) mentionne que ce talus pourrait être prolongé, la seconde conclut que cet écran est adéquat.

Les représentants de la Ville de Candiac ne peuvent s'en remettre à ces recommandations. Bien que construit "de bonne foi", ce talus ne peut être qualifié comme étant adéquat. A l'époque de sa construction les normes telles que nous les connaissons aujourd'hui n'existaient pas (le recueil de normes du ministère des Transports date de 1994).

Nous pouvons affirmer à l'égard de ce talus que depuis sa construction il s'est affaissé, réduisant ainsi sa hauteur. Sa méthode de construction nous permet également de douter de son efficacité acoustique. Relativement à ce sujet, Mme Gamache a mentionné lors des audiences publiques que "... elle (butte) pourrait être rehaussée pour aller chercher une réduction (de bruit) supplémentaire. Je sais qu'entre la construction de la butte et le moment présent, la terre a un petit peu tassé et sa hauteur a un peu descendu. Donc, probablement qu'il y a eu un problème au niveau de la construction, il aurait du y avoir un peu plus de compaction du sol." (voir verbatim, page 57).

Ainsi, bien que l'on puisse bénéficier de ce talus, la construction de ce dernier doit absolument être revue et corrigée afin d'optimiser son efficacité.

- Dans l'étude de bruit sur le climat sonore de 2001, il est recommandé d'implanter, à même l'emprise du ministère, des murs et des écrans anti-bruit, le tout nécessitant un effort financier estimé à près de 8 M\$ (il faut ajouter à ce montant une possibilité d'implanter des écrans pour un montant de 1,9 M\$ à l'extérieur de l'emprise gouvernementale).

Sans limiter l'appréciation de la question, nous nous permettons de rappeler que certaines mesures de mitigation visant à réduire le bruit sont projetées dans des milieux résidentiels bien sûr, mais aussi dans des secteurs à vocation commerciale (limitant ainsi la visibilité des commerces, ce qui ne concorde pas tellement avec des objectifs commerciaux) et même à vocation industrielle, ce qui nous apparaît plus ou moins pertinent.

Malgré les écarts de niveaux de bruit dans ces différents secteurs à vocation commerciale et industrielle, il nous apparaît plus ou moins incohérent de prévoir de telles mesures à ces endroits alors que les secteurs résidentiels n'en sont pas tous pourvus, notamment le secteur résidentiel de la rue Haendel sur le territoire de Candiac où les résidences sont à proximité immédiate de l'autoroute projetée.

Eu égard aux considérations susmentionnées, ***la Ville de Candiac demande formellement d'ajouter des écrans anti-bruit adéquats et fonctionnels dont la performance permettra de ramener le climat sonore inférieur à 55 dBA.***

Plus précisément, les demandes suivantes sont formulées par les représentants de la Ville de Candiac:

1. Procéder à la réfection du talus anti-bruit existant afin de réduire le niveau sonore à 55 dBA pour les résidences implantées sur la rue Haendel. Les effets de ce "nouveau" talus anti-bruit devront également être perceptibles pour l'ensemble des résidences comprises dans ce secteur de la Ville (secteur des G).

Les grandes quantités de déblais pour la construction de l'autoroute peuvent certainement être utilisées pour remanier l'ensemble du talus (élargissement, modulations, augmentation de la hauteur).

2. Procéder à l'ajout d'un mur anti-bruit dans la section sise près des maisons appartements afin de ramener les niveaux de bruit le plus près possible de 55 dBA.
3. Au niveau des "parapets" installés sur les bretelles d'accès, utiliser des matériaux absorbants au lieu des panneaux de métal habituellement employés.
4. Procéder à des plantations massives et denses (grande concentration de végétaux à maturité) afin de limiter la perception visuelle de l'autoroute mais surtout afin de capter les poussières générées par la circulation.

Ces massifs de plantations devront être composés de conifères et de feuillus afin de pouvoir bénéficier de son efficacité tant en hiver qu'en été.

5. A la suite de la réalisation des travaux de construction de l'autoroute (à l'ouverture de l'autoroute), procéder à un suivi acoustique qui devra être refait périodiquement (tous les trois ans) afin de mesurer, précisément le degré de perturbation en bordure de la nouvelle voie de circulation et de s'assurer de l'efficacité des mesures de mitigation mises en place.

Dans l'éventualité où les résultats ne seraient pas concluants, si par exemple les niveaux de bruits enregistrés excédaient 55 dBA, que des mesures supplémentaires soient mises en œuvre afin de corriger la situation.

L'objectif municipal est clair, tout autre moyen ou intervention proposé par les spécialistes du Ministère des Transports visant à atteindre l'objectif municipal (55 dBA), pourra également être apprécié.

5.0 CONCLUSION

La Ville de Candiac considère que le projet de l'autoroute 30 est d'une importance capitale pour la région et son développement. Le fait de rejeter le projet tel qu'actuellement présenté par le promoteur aura pour effet de retarder à beaucoup plus long terme la construction de cette infrastructure autoroutière et ne permettra pas de régler entièrement le problème de l'actuelle route 132.

En considération de l'ensemble du contenu du présent mémoire, la Ville de Candiac est en accord avec le projet de l'autoroute 30 dans l'axe actuel de la route 132. En termes d'insertion et d'intégration, la Ville de Candiac compte sur l'expertise des représentants du BAPE en la matière afin de s'assurer de l'intégration du projet en milieu urbain, et ce, dans l'objectif de réduire au minimum les impacts négatifs liés au projet, notamment en accordant une attention particulière à la composante relative au climat sonore.