

Québec, le 21 janvier 2002

Monsieur André Boisclair
Ministre d'État à l'Environnement
et à l'Eau et ministre de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous transmettre le compte rendu de la période d'information et de consultation publiques concernant le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports..

Cette période d'information et de consultation publiques a pris fin le 11 janvier 2002.

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

Le président,



André Harvey

p.j.

**Projet de construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15
par le ministère des Transports
Dossier : 6211-06-0H5**

**Période d'information et de consultation publiques
du 27 novembre 2001 au 11 janvier 2002**

***Compte rendu du
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement***

La période d'information et de consultation publiques concernant le *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 par le ministère des Transports* a pris fin le 11 janvier 2002. Conformément au mandat qui lui a été confié le 14 novembre 2001 et en vertu des articles 11 et 12 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a mis à la disposition du public pendant 45 jours, soit du 27 novembre 2001 au 11 janvier 2002, le dossier complet de la demande du certificat d'autorisation relative au projet.

Le projet

Le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ), consiste à construire un tronçon de l'autoroute 30 entre deux sections existantes, soit de l'autoroute 15 à l'est et de la municipalité de Sainte-Catherine à l'ouest, dans l'emprise actuelle de la route 132. Ce projet s'étendrait sur le territoire des municipalités de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine. D'une longueur de 7 kilomètres, le tronçon se composerait de quatre voies rapides de circulation avec séparation centrale, glissière rigide et accotements. Le projet comprendrait aussi des chemins de desserte à sens unique comportant deux voies de circulation avec accotements.

Afin que le réseau local ait accès à l'autoroute, des échangeurs complets seraient aménagés à quatre endroits, alors que des traverses entre l'est et l'ouest de l'autoroute seraient réalisées dans l'axe de six rues déjà déterminées.

La construction de ce tronçon serait estimée à 104 millions de dollars et pourrait s'étaler sur une période de deux ans.

Les répercussions prévues par le promoteur et les mesures d'atténuation proposées dans l'étude d'impact

Le MTQ mentionne dans son étude d'impact que durant les travaux et en période d'exploitation, ce projet nécessiterait des activités qui pourraient générer des répercussions sur les milieux biophysique, humain, visuel ainsi que sur l'ambiance sonore et le patrimoine culturel. La plupart des impacts varieraient d'une intensité faible à moyenne, selon le promoteur.

La majeure partie des infrastructures seraient réalisées au centre de l'emprise de la route 132. À la fin de la première année, les travaux de la phase 1, déviation, et une partie de ceux de la phase 2, construction, seraient réalisés. Durant la deuxième année, l'impact sur la circulation serait important, car la plupart des infrastructures seraient réalisées à l'intérieur de l'emprise de la route 132 et aux environs immédiats.

Ainsi, durant les travaux, le trafic serait perturbé par les activités du chantier, les déviations de la circulation, les mouvements de virage plus difficiles et le maintien de l'activité économique normale. Pour limiter ces perturbations, le MTQ mettrait en place certaines mesures d'atténuation telles : le maintien en tout temps de deux voies de circulation dans chaque direction, l'accès aux rues secondaires et aux commerces, une signalisation routière sur le chantier et l'installation de panneaux à messages près du chantier.

Le MTQ prévoit un programme de surveillance lors de la construction et un programme de suivi dont les mesures porteraient principalement sur l'ambiance sonore, la sécurité et la fluidité de la circulation.

Les activités de communication

La parution des avis publics par le promoteur

Dates	Quotidiens	Hebdos régionaux
Les 1 ^{er} et 5 décembre 2001	La Presse	
Les 1 ^{er} et 5 décembre 2001	Le Soleil	
Les 1 ^{er} et 8 décembre 2001		Le Reflet
Les 1 ^{er} et 8 décembre 2001		Le Soleil de Châteauguay

Le communiqué de presse diffusé par le BAPE

Date	Nombre d'envois		Diffusion sur Internet
	Médias	Groupes, municipalités ou citoyens	
Le 27 novembre 2001	Tous les médias des régions de Montréal et de la Montérégie	320	Site gouvernemental et site du BAPE

La liste des centres de consultation

Centres	Adresses
Bibliothèque municipale de Sainte-Catherine	5365, boulevard Saint-Laurent
Bibliothèque municipale de Candiac	4, boulevard Montcalm Sud
Université du Québec à Montréal Bibliothèque centrale	Pavillon Hubert-Aquin, 1255, rue Saint-Denis
Bureau du BAPE à Québec	575, rue Saint-Amable, bureau 2.10

La séance d'information

Date	Le mercredi 12 décembre 2001
BAPE : Animation Accueil et prise de notes	Thérèse Daigle, responsable du dossier Diane Paquin, conseillère en communication Sophie Hamel-Dufour, analyste-stagiaire Vanessa Millette, analyste-stagiaire René Beaudet, chef du Service de l'expertise environnementale par intérim
Ministère de l'Environnement	Jacques Alain, chargé de projet
Promoteur	Ministère des Transports Direction territoriale de l'Ouest de la Montérégie Réjean Beaulieu, directeur Gildard Lanteigne, ingénieur, Service Inventaires et Plan Michel Séguin, agent de recherche, Service Inventaires et Plan
Assistance	Plus de 250 personnes
Durée	De 19 h 30 à minuit

Les relations de presse et la revue de presse

Deux journalistes étaient présents à la séance d'information, soit une représentante de l'hebdomadaire *Le Reflet* et un représentant de la télévision de Radio-Canada. Tout au long de la période d'information et de consultation publiques, des journalistes ont communiqué avec la responsable du dossier afin de s'assurer de l'accessibilité des documents et connaître les modalités de la procédure entourant ce mandat. Dans la revue de presse, on retrouve différents articles de la presse écrite dont certains titres se lisent comme suit : *Autoroute 30 : le tracé retenu ne fait pas l'unanimité*, *L'autoroute 30 sur la route 132 coûtera 178M\$ au lieu de 110M\$*, *L'autoroute 30 et le gros bon sens*, *Le prolongement de l'autoroute 30 en voie de se concrétiser*, *Le secteur privé pourrait participer au parachèvement de l'autoroute 30*, *Le suspense de l'autoroute 30*. La revue de presse sera complétée lors du mandat d'audience publique.

Les inscriptions aux registres de consultation

Endroits	Nombre d'inscriptions	Nombre de commentaires
Bibliothèque municipale de Sainte-Catherine	11	11
Bibliothèque municipale de Candiac	3	-
Université du Québec à Montréal	5	-
Bureau du BAPE à Québec	-	-

Les préoccupations des citoyennes et des citoyens

Voici la liste des préoccupations des citoyens des différentes municipalités touchées, dont ceux de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, et également des représentants du Comité pour le tracé Sud du projet :

Des demandes d'information documentée ont été adressées au promoteur sur :

1. l'évacuation des eaux de ruissellement ;
2. l'impact du projet sur le réseau hydrographique ;
3. la gestion de la nappe phréatique ;
4. le plan des mesures d'urgence ;
5. le calendrier des démarches nécessaires à la réalisation du projet ;
6. la gestion des sels de voirie utilisés comme fondant ;
7. le suivi des mesures d'atténuation et l'implication des citoyens ;
8. l'étude détaillée des débits routiers ;
9. les raisons expliquant la différence des coûts du projet présenté en 1998 et celui actualisé de 2001.

Citoyens de Delson :

1. des précisions sur les résidences touchées par le tracé retenu ;
2. l'absence de traverse dans Delson ;
3. des précisions sur la traverse *Caroussel* ;
4. l'accès au parc industriel par la route 15 et le coût afférent ;
5. le coût lié aux expropriations le long de la route 132 ;
6. le coût pour répondre aux demandes d'amélioration au projet, présentées par les municipalités impliquées ;
7. les raisons motivant le choix de faire passer l'autoroute en milieu urbain, de Candiac à Sainte-Catherine ;
8. le risque d'inondation avec une route abaissée ;
9. le nombre d'hectares à exproprier pour le tracé Sud ;
10. la localisation des terres isolées pour le tracé Sud ;

11. la valeur pécuniaire d'un hectare ;
12. des précisions sur la *Loi sur la protection du territoire agricole* à l'égard de la possibilité d'utilisation pour une route ;
13. la possibilité de transfert de responsabilité de la route 132 aux municipalités, si le tracé Sud est retenu ;
14. la disponibilité du compte rendu de la séance d'information du BAPE.

Citoyens de Saint-Constant :

1. la survie des commerces touchés, durant les travaux ;
2. les impacts économiques pour les commerçants, durant et après les travaux ;
3. la prévision de compensation des commerces, pour pertes de revenus, durant les travaux ;
4. la difficulté de location des logements, durant les travaux ;
5. la diminution de la valeur des propriétés le long de la route 132 ;
6. la prévision de dédommager les villes pour les inconvénients et les frais occasionnés par les travaux ;
7. les déplacements des étudiants durant les travaux ;
8. le fonctionnement des feux de circulation durant les travaux ;
9. la concentration de circulation et d'axes routiers ;
10. l'impact du projet sur le pont Mercier ;
11. les prévisions d'amélioration de l'accès au pont Mercier ;
12. la provenance des chiffres de simulation de la circulation ;
13. l'évacuation lors d'accidents et lors d'un déversement de produit toxique ;
14. le temps d'intervention du ministère de l'Environnement (MENV) lors d'un déversement de produit toxique ;
15. des précisions sur l'ambiance sonore et la définition du mot décibel et du terme impact faible ;
16. les effets d'une route abaissée sur l'ambiance sonore ;
17. le réfléchissement du son sur un mur antibruit ;
18. l'impact permanent sur la qualité de l'air ;
19. le plan de suivi sur la qualité de l'air avec l'augmentation du camionnage ;
20. la date de disponibilité de l'information sur les nouvelles données de l'ambiance sonore et de la qualité de l'eau ;
21. la perte de temps, pour les citoyens, occasionnée par la modification des accès aux différentes rues du secteur ;
22. la distance entre l'autoroute 30 projetée et les résidences ;
23. le nombre total d'expropriations pour le projet ;
24. le nombre de sites contaminés et les coûts de décontamination ;
25. le dépôt des 44 demandes de modification au projet, par les municipalités impliquées ;
26. les chiffres sur l'accroissement démographique et sur l'accroissement du nombre de véhicules ;
27. le délai prévisible d'atteinte de la capacité maximale du tracé choisi ;
28. la disponibilité de la documentation sur le projet actualisé ;
29. la confusion engendrée par le rapport de 1998 qualifié de final et le projet actualisé ;
30. la prise en considération d'une pétition de 14 000 personnes qui demandent une alternative au projet retenu ;
31. l'évaluation des deux tracés par le MENV ;
32. des renseignements supplémentaires pour le tracé Sud ;
33. le temps accordé à l'étude du tracé Sud ;
34. le temps à consacrer pour l'étude du tracé Sud ;
35. l'ampleur de l'étude effectuée pour le tracé Sud ;
36. les coûts liés au tracé Sud ;
37. la capacité d'augmentation de voies pour répondre à la demande, avec le tracé Sud ;
38. la réalisation du projet avec le tracé Sud et l'amélioration de la route 132 ;
39. l'incidence d'accidents projetée avec le tracé Sud ;
40. l'existence d'un empêchement de la vente des terrains du MTQ, situés le long de la route 132, si le tracé Sud est choisi ;
41. après 2018, la possibilité de construire un tronçon sud pour répondre à la demande des déplacements routiers ;
42. l'accès à la documentation sur l'étude d'impact dans les centres de consultation lors de la période des Fêtes (fermeture lors des jours fériés).

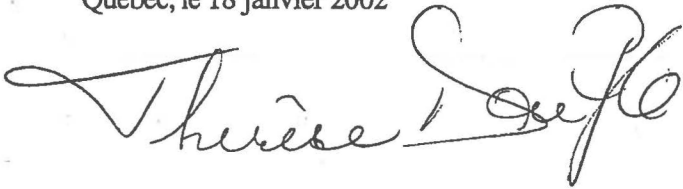
Citoyens de Sainte-Catherine :

1. l'utilisation de terrains hors des villes pour la réalisation d'autoroutes ;
2. l'existence d'un lien entre le choix du tracé Nord et la réserve indienne ;
3. le débit actuel de circulation sur la route 132 ;
4. le nombre prévu de véhicules qui utiliseront la route telle que projetée ;
5. la provenance des utilisateurs ;
6. la possibilité pour les camions de circuler localement et sur les voies de service ;
7. le partage des coûts des travaux ;
8. la prise en charge financière des structures et aménagements connexes ;
9. le début prévu des travaux ;
10. le lieu destiné à la terre de déblai.

Commerçants :

1. la viabilité de leur commerce étant donné l'impossibilité d'y accéder durant les travaux ;
2. l'enclavement de leur commerce ;
3. l'accès sécuritaire au parc industriel ;
4. le choix de l'accès à la rue Léo ;
5. la comparaison des impacts sur les commerces, en regard du tracé Nord et du tracé Sud ;
6. le coût des stations de pompage ;
7. l'impact de l'autoroute abaissée sur la nappe phréatique ;
8. le lieu de déversement de l'eau pompée et de l'eau contaminée ;
9. le délai d'intervention du MENV en cas de déversement.

Québec, le 18 janvier 2002



Thérèse Daigle, responsable du dossier
En collaboration avec Diane Paquin, conseillère en communication