

**Projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le
territoire de la ville de Candiac et de la municipalité
de Saint-Philippe
Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement**

Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
et Bureau de projet A-30
Mars 2005



ÉQUIPE DE TRAVAIL

Directeurs : Bernard Caron, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Paul-André Fournier, Bureau de projet A-30

Chef de service : Jean Iracà, service Inventaires et Plan

Chargé de projet : Bernard McCann, urbaniste

Spécialistes : Marcel Beaudoin, agent de recherche
Guy Bédard, architecte du paysage
Christine Caron, chef de Service
Désirée-Emmanuelle Duchaine, archéologue
Guylaine Dulude, agent de recherche
André Drolet, géologue
Gilles Fontaine, technicien en agriculture
Line Gamache, ingénieure
Gildard Lanteigne, ingénieur
Gérald Lavoie, ingénieur
Son Thu Lê, ingénieur
Abdelaziz Manar, agent de recherche
Hélène Richard, technicienne travaux publics
Denis Roy, archéologue
Anna Vizioli, ingénieure

Secrétariat : Nicole Boyer

Cartographie : Lucie D'Auteuil
Chantal Lapierre
Marie-Josée Pelletier
Peggy Ross
Raynald Sirois

TABLE DES MATIÈRES

1. Mise en contexte projet	1
2. Description du milieu récepteur	7
3. Description du projet et de sa variante	19
4. Analyse des impacts du projet	24
4.1 Principaux impacts du projet	24
4.1.1.1 Effets sur la végétation et la faune	26
4.1.1.2 Qualité de l'air	26
4.1.1.3 Impacts sur le climat sonore	26
4.1.1.4 Impacts sur le milieu visuel	31
4.1.1.5 Impacts sur le patrimoine architectural et culturel	32
4.1.1.6 Effets sur l'utilisation du sol actuelle et prévue	32
4.1.1.7 Impacts sur les activités agricoles	36
4.2 Choix du projet optimal et compensation des impacts résiduels	37
4.3 Atténuation des impacts	39
4.3.1 Destruction de l'étang du 99, rang Saint-André	39
4.3.2 Conduites d'aqueduc	40
4.3.3 Perte d'habitats fauniques	40
4.3.4 Climat sonore	40
4.3.5 Impacts visuels	43
4.3.6 Impacts sur les biens archéologiques potentiels	44
4.3.7 Impacts sur l'utilisation du sol	44
4.3.8 Impacts sur le milieu agricole	45
4.4 Synthèse du projet	45
5. Plan des mesures d'urgence	47
6. Surveillance environnementale	49
7. Suivi environnemental	51

LISTE DES CARTES

Carte 1 :	Utilisation du sol dans la zone d'étude _____	9
Carte 2 :	Principales résistances environnementales _____	18
Carte 3 :	Projet de référence - Vue en plan _____	20
Carte 4 :	Variante - Vue en plan _____	21
Carte 5 :	Climat sonore projeté (2021) avec le parachèvement de l'autoroute 30 _____	27
Carte 6 :	Climat sonore projeté (2021) avec le parachèvement de la variante _____	30
Carte 7 :	Impacts sur l'utilisation du sol - Projet de référence _____	34
Carte 8 :	Impacts sur l'utilisation du sol - Variante _____	35
Carte 9 :	Climat sonore projeté (2021) avec écrans antibruit - variante _____	42

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Taux de croissance de la population de 2001 à 2026 _____	3
Figure 2 :	Ensemble du projet de l'autoroute 30 de Candiac à Vaudreuil-Dorion _____	6
Figure 3 :	Vue aérienne du territoire à l'étude _____	7
Figure 4 :	Vue vers l'emprise projetée _____	16

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 :	Résultats des relevés sonores réalisés à l'intérieur de la zone d'étude _____	13
Tableau 2 :	Échéancier de réalisation du projet _____	19
Tableau 3 :	Projet de référence : estimation des coûts _____	22
Tableau 4 :	Variante : estimation des coûts _____	23
Tableau 5 :	Évaluation des impacts de la construction sur le milieu aquatique _____	24
Tableau 6 :	Évaluation des impacts sur les eaux d'alimentation _____	25
Tableau 7 :	Climat sonore projeté en 2021 avec le parachèvement de l'autoroute 30 selon le projet de référence et l'impact sonore anticipé _____	28
Tableau 8 :	Climat sonore projeté en 2021 avec le parachèvement de l'autoroute 30 selon la variante et l'impact sonore anticipé _____	29
Tableau 9 :	Évaluation des impacts sur l'utilisation du sol _____	33
Tableau 10 :	Tableau synthèse des impacts en milieu visuel _____	43

1. MISE EN CONTEXTE PROJET

En 1975, l'autoroute 30 reliait Sorel à Saint-Bruno, deux localités de la Montérégie. Par la suite d'autres tronçons furent construits, soit Saint-Hubert en 1982, Sainte-Catherine à Châteauguay en 1992 ainsi que Brossard et La Prairie en 1995-1996. Aujourd'hui, l'autoroute 30 relie directement Sorel à Candiac.

Pour compléter l'autoroute 30, le ministère des Transports (MTQ) a reçu en 1999 une autorisation gouvernementale pour réaliser un tronçon de Châteauguay à Vaudreuil-Dorion. De plus, le MTQ a reçu une autorisation gouvernementale en mai 2004 pour un tronçon au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac. Ce tronçon relie l'autoroute 30 actuelle à l'autoroute 15 au sud des municipalités précitées. Ces deux projets requiert la réalisation d'un tronçon additionnel entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac de manière à faire de l'autoroute 30, une véritable voie de contournement de Montréal.

La nécessité et l'urgence d'agir en ce qui concerne la construction de l'autoroute 30 ne sont plus à démontrer. De nombreux rapports d'organismes et de commissions ont déjà évoqué la nécessité et l'urgence de compléter ce lien dans le cadre d'un contournement de l'agglomération montréalaise. Au fil des années, il apparaît de plus en plus évident que l'autoroute 30 doit d'abord et avant tout assurer un rôle d'autoroute de contournement. En effet, planifiée dans les années 90, et quoiqu'elle servira aussi de lien entre les sous-régions de la Montérégie, la vocation d'autoroute de contournement est maintenant considérée comme la fonction première de ce lien routier.

Adopté en 2000 par le MTQ, le *Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal* (RMR) constitue le cadre de référence en regard du développement des transports dans la grande région de Montréal. Dans l'analyse qui précède l'élaboration de moyens d'intervention, les auteurs du rapport constatent que la région de Montréal est aux prises avec des problèmes importants de congestion qui nuisent autant à la qualité de vie de la population qu'à la compétitivité de son économie. Ces problèmes de congestion sont particulièrement importants sur les axes autoroutiers stratégiques situés au centre de l'agglomération ainsi qu'aux approches des ponts. Dans cette perspective, le plan de gestion voit dans le

parachèvement de l'autoroute 30 une solution aux problèmes chroniques de congestion¹. »

En 2002, un rapport réalisé pour la société « Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée² » montre que l'achalandage actuel des ponts de la Rive-Sud dépasse annuellement les huit millions de véhicules par voie, ce chiffre étant supérieur à celui affiché par plusieurs ponts américains pourtant reconnus comme fort achalandés. D'ici 2016, les débits journaliers sur les ponts augmenteront de 20 % avec pour conséquence un étalement des périodes de pointe, une hausse du temps d'attente de 30 minutes ou plus et, pour le pont Champlain, l'apparition de files d'attente au-delà de l'autoroute 30. La Société conclut : compte tenu des caractéristiques du tablier actuel du pont Champlain, reconstruit en 1991-1992, et de la croissance du nombre de camions, sa vie utile sera terminée vers 2012-2017. Son remplacement pourrait impliquer une fermeture complète du pont pendant plusieurs mois. Le prolongement de l'autoroute 30 doit être complété à court terme afin d'y faire dévier la circulation empruntant les ponts de la Rive-Sud.

La Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud a eu par ailleurs pour mandat de réaliser une étude sur l'opportunité d'intervenir en matière de mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Dès le début de ses travaux, la commission constate :

« ...Montréal est en effet l'une des rares agglomérations majeures à ne pas disposer de voie de contournement. Un segment important de cette voie dépend de l'achèvement de l'autoroute 30, sur la Rive-Sud. La ville

¹ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de gestion des déplacements, Région métropolitaine de Montréal, Stratégie d'intervention prioritaire*, Montréal, Ministère des Transports, avril 2000, 20 p.

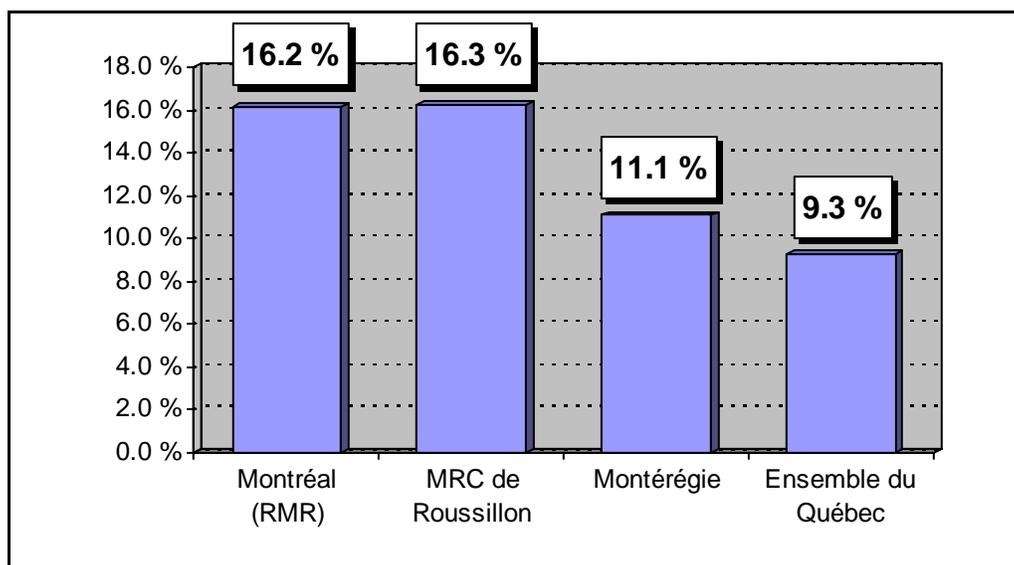
² ROCHE-DELUC. *Développement de l'autoroute 30 dans le secteur de la Rive-Sud de l'île de Montréal*, rapport réalisé pour « Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée », Montréal, avril 2002, 30 p.

est ainsi traversée de voies rapides, qui acheminent le transport de marchandises en transit, en plus de la circulation locale³. »

Ce constat, ainsi que l'analyse des différentes problématiques entourant le réseau des transports de la région de Montréal, amène les dirigeants de la commission à s'intéresser à l'implantation d'une voie de contournement de la région métropolitaine. Ainsi,

« Le mandat de la commission ne mentionnait pas explicitement qu'une réflexion soit effectuée concernant le bouclage autoroutier de la région métropolitaine de Montréal. Cette réflexion s'est cependant graduellement imposée, lorsque la commission a pris conscience de l'impact, sur les échanges interrives, de l'absence de voies permettant de contourner l'ensemble de l'agglomération⁴. »

Figure 1 : Taux de croissance de la population de 2001 à 2026



Source : Institut de la statistique du Québec

³ COMMISSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE MONTRÉAL ET LA RIVE-SUD. *Mieux se déplacer entre Montréal et la Rive-Sud*, Montréal, Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud 2003, page 78.

⁴ Ibid, page 148.

La plus récente mise à jour des perspectives démographiques de l'Institut de la statistique du Québec laisse entrevoir pour les prochaines décennies, une évolution encore plus optimiste de la population en comparaison avec les perspectives établies en 1999. Ainsi, la population du Québec, qui est de 7,4 millions en 2001, pourrait croître jusqu'à 8,1 millions en 2026, affichant un taux de croissance de l'ordre de 9,3 %⁵ pour l'ensemble de la période. La seule région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal verra sa population passer de 3,5 millions à 4,1 millions, entre 2001 et 2026, soit une hausse de 16,2 %. À elle seule, la RMR accapara 82,6 % de la croissance et en 2026, elle comptera plus de la moitié de la population du Québec. La Montérégie verra sa population passer de 1,3 million de personnes en 2001 à 1,5 million de personnes en 2026, soit une hausse de 11,1 %. Pour sa part, la Municipalité régionale de comté (MRC) de Roussillon, qui est incluse dans la RMR de Montréal, verra sa population passer de 149,3 milliers de personnes en 2001 à 173,6 milliers de personnes en 2026, affichant une croissance de l'ordre de 16,3 %.

En mai 2004, le gouvernement a autorisé le projet de construction de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac tel qu'il avait été présenté aux audiences publiques de 2002. La réalisation d'un tronçon autoroutier, long de quelque 8,8 kilomètres, au sud du milieu urbanisé permettra certes d'alléger la situation des usagers de la route 132. En effet, à la veille de la mise en service du tronçon de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac, à la fin de 2008, la route 132 affichera un débit quotidien de 57 400 véhicules, soit une augmentation de 27,5 % en rapport à 2003.

Par contre, le tronçon de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac, accueillera quotidiennement dès 2011 quelque 41 600 véhicules, l'ensemble du projet étant alors réalisé. La croissance prévue des débits y sera plus forte et ceux-ci s'établiront à 47 600 véhicules par jour en 2021.

La mise en service d'un tronçon additionnel de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman s'avère nécessaire, puisque celui-ci donne aux usagers un itinéraire continu, une vitesse constante et, de plus, il est exempté de décisions à prendre et de manoeuvres subséquentes. La dispense de telles manoeuvres,

⁵ INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. « Nouvelles perspectives de la population du Québec », *Données sociodémographiques en bref*, vol. 8, n° 2, février 2004.

constitue un gain net en terme de sécurité routière (pour tous les usagers de cette autoroute) et répond davantage aux attentes de la circulation de transit.

Ce tronçon comprend l'aménagement d'une convergence de deux autoroutes, immédiatement à l'est de l'échangeur Jean-Leman et la construction de deux nouvelles chaussées d'une longueur approximative de 3,4 kilomètres. Cet aménagement permet d'assurer une continuité pour les usagers de l'autoroute 30 et plus particulièrement aux navetteurs et marchandises en contournement de Montréal. Ainsi, pour les voyageurs se dirigeant sur l'autoroute 30, la continuité est accordée au trajet du contournement par le sud du milieu urbain. L'accès à la route 132 devient par conséquent une sortie de l'autoroute 30.

L'autoroute 30 s'inscrira dans le réseau national québécois et canadien, non seulement comme un lien de contournement de Montréal, mais également comme route de continuité du trafic en transit pour tous les usagers qui n'ont pas à s'arrêter à Montréal. Ainsi, l'autoroute 30 deviendra la véritable transcanadienne entre ses deux points de raccordement à l'autoroute 20, soit à Vaudreuil-Dorion, soit à Boucherville.

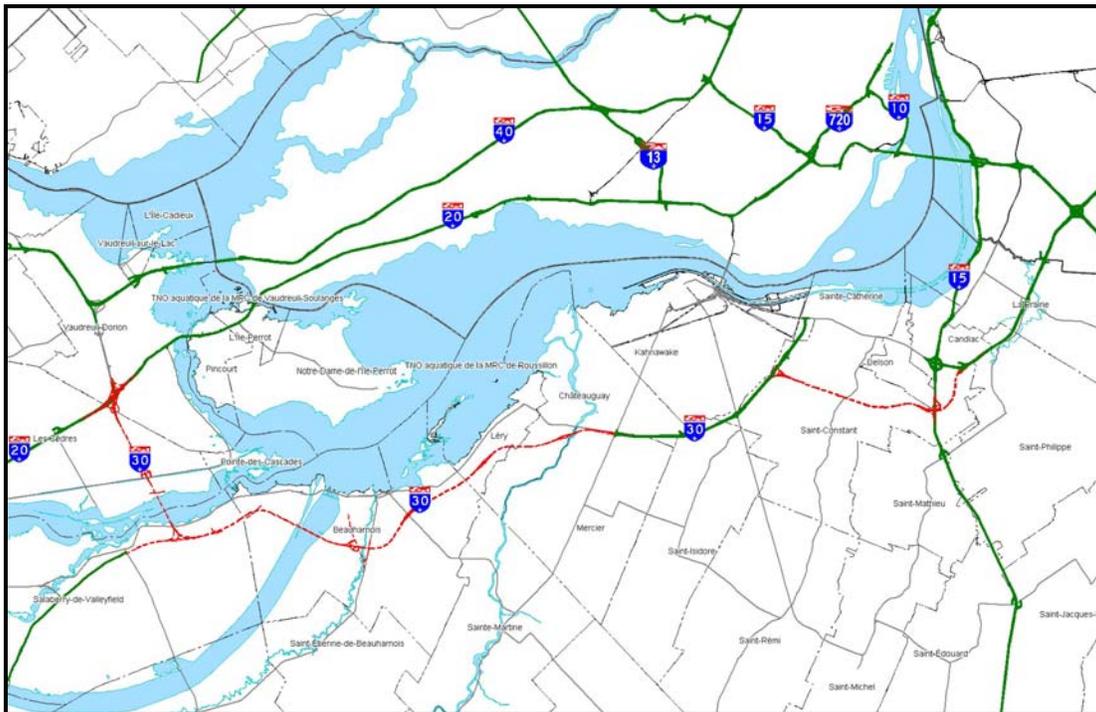
Une autoroute 30 complétée sera l'élément routier le plus important dans la hiérarchie du réseau de la Montérégie, car elle en consolide l'ensemble du réseau. D'ouest en est, elle reliera les autoroutes 40 et 540, 530, 15, 10 et 35, et 20. Pour cette raison, elle doit présenter des caractéristiques de continuité et de fluidité qui l'identifient à l'utilisateur comme lien autoroutier principal.

La réalisation de l'autoroute 30 incluant le raccordement de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, permet de développer un axe alternatif par rapport à la route 132. En ce sens, elle constitue une alternative pour la population en cas de fermeture complète du tronçon parallèle de la route 132. Enfin, pour ce qui est du transport des matières dangereuses et des risques d'accidents qui lui sont associés, elle aura certes moins d'impacts sur le milieu urbain. Même si les risques d'accidents majeurs sont minimes, la population sera davantage sécurisée.

Les études effectuées depuis 2002, montrent que le parachèvement du tronçon A-15/Jean-Leman est nécessaire dès l'ouverture des deux autres tronçons à construire, et ce, sous peine d'affecter la fonctionnalité globale de l'autoroute dans

son ensemble⁶. L'ensemble du projet de Saint-Constant à l'échangeur Jean-Leman, totalisant près de 13 kilomètres, doit être complété avant la mise en service du projet Châteauguay - Vaudreuil-Dorion.

Figure 2 : Ensemble du projet de l'autoroute 30 de Candiac à Vaudreuil-Dorion



Source : MTQ

⁶ MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DIRECTION DE L'OUEST-DE-LA-MONTÉRÉGIE. *Parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, circulation et sécurité*, Châteauguay, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, mai 2004, 17 pages et annexes.

2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman (Candiac) sera réalisé sur le territoire de la MRC de Roussillon, dans les municipalités de Saint-Philippe et Candiac. Le territoire à l'étude est pratiquement inclus en totalité dans la municipalité de Candiac. Il est situé immédiatement à l'est de l'autoroute 15 et au sud de l'autoroute 30 actuelle. À l'est de Candiac se trouve la municipalité de Saint-Philippe qui est en voie de compléter le développement de son périmètre d'urbanisation tout près de l'autoroute 30.

Figure 3 : Vue aérienne du territoire à l'étude



Au nord de l'autoroute 30 actuelle, dans une bande distante d'environ 300 mètres de l'infrastructure se retrouve le milieu urbanisé de Candiac. La ville a pratiquement complété le développement de cette partie de son territoire, laquelle se compose essentiellement de résidences de haute densité. Au sud de l'autoroute 30 actuelle, la zone d'étude est limitée à l'ouest par le corridor de l'autoroute 15.

En milieu agricole (sud et sud-est), elle est délimitée par un corridor d'un kilomètre de largeur longeant le projet de référence⁷. Enfin, l'est de la zone d'étude est délimitée en partie par le parc de maisons mobiles de Saint-Philippe.

Le territoire à l'étude est composé de zones urbanisées dans les municipalités de Candiac et Saint-Philippe, d'une zone « blanche » en attente de développement ainsi que d'une zone « verte » partiellement exploitée à des fins agricoles. L'analyse de la zone d'étude permet de qualifier la partie non urbanisée de **zone rurale en transition** pour les raisons suivantes :

- la municipalité de Candiac est presque totalement urbanisée dans sa partie située au nord de l'autoroute 30;
- la municipalité de Saint-Philippe est en voie de compléter le développement de sa zone « blanche »;
- les espaces résidentiels se trouvent plutôt à la périphérie de la zone d'étude;
- la zone non urbanisée possède les caractéristiques suivantes :
 - une partie de son territoire localisée en zone « blanche » est en friche;
 - une partie de sa zone « verte » ou agricole est aussi maintenue en friche;
 - une autre partie de la zone agricole permanente est exploitée à des fins agricoles;
 - seulement deux résidences isolées se trouvent à proximité du tracé.

⁷ Le tracé de référence est celui décrit à l'*Avis de projet*.

Le terrain de la zone d'étude est très plat avec une faible pente en direction du fleuve Saint-Laurent (nord). Cette plaine est entaillée par deux cours d'eau principaux qui s'écoulent du sud vers le nord, soit vers le fleuve Saint-Laurent, et qui servent de collecteurs à toute une série de petits canaux de drainage des terres agricoles omniprésentes. Il s'agit de la rivière de la Tortue à l'ouest de la zone d'étude et du ruisseau Saint-André à l'extrême est. Les cartes de sols disponibles, de même que l'annuaire des puits du ministère de l'Environnement du Québec, font état d'un dépôt d'argile en surface dont l'épaisseur varie de 5 à 10 m et qui repose directement sur le roc en place ou encore sur un horizon de sable et gravier qui lui-même repose sur le roc. On retrouve également par secteurs des dépôts de till par dessus l'horizon argileux précité.

La température minimale y varie en moyenne de -15°C en janvier à +14,5°C en juillet tandis que la température maximale varie en moyenne de -5°C en hiver à +20°C en été. Les quantités de précipitation totale mensuelle moyenne recueillies entre 1980 et 2002 varient en moyenne entre 60 mm en février et 99 mm en novembre. Sur une base annuelle, le pourcentage de vents calmes est de 7,3 %.

Le classement des sols selon leurs possibilités d'utilisation agricole confère aux sols de la zone d'étude un potentiel de classe 2 avec des contraintes de mauvais drainage ou dû à l'effet de plusieurs désavantages mineurs. Les sols de classe 2 sont des :

« Sols comportant des limitations qui restreignent quelque peu le choix des cultures ou imposent des pratiques modérées de conservation. Ces sols sont profonds et retiennent bien l'eau; leurs limitations sont modérées. Les travaux s'y exécutent avec un minimum de difficulté. Une bonne gestion y assure une productivité variant de modérément à élevée pour un choix de culture passablement grand⁸ ».

Le processus de caractérisation des sols (phase 1) a été appliqué et a déterminé une contamination possible du remblai sous le chemin de fer au sud du rang Saint-

⁸ ARDA, *Inventaire des terres du Canada, les systèmes de classement des possibilités d'utilisation des sols*, Québec, Rapport numéro 1, septembre 1969, p. 21

André⁹. De plus, quelques indices portent à croire que des contaminations à faibles échelle et impact, causées par des incidents ponctuels ont pu se produire dans la zone d'étude pendant les nombreuses années où les lots ont été utilisés et, en particulier, aux endroits où l'axe du tracé de l'autoroute croise les routes existantes et où des fossés sont présents.

Le tracé de référence ne traverse aucun cours d'eau, mais deux étangs se retrouvent à proximité du futur tracé. Le premier étang, situé au 99, rang Saint-André, aurait été aménagé en 1990. Il a une profondeur d'environ 5 à 5,5 m et sa superficie est estimée à environ 1 650 m². La partie la plus profonde a été excavée dans les couches de shale sur environ trois mètres alors que le dépôt de surface est essentiellement argileux. Il est alimenté par la nappe phréatique et ses rives ont été découpées directement dans l'argile marine. Un autre étang, plus naturel, est situé à environ 200 m au sud-ouest de la propriété, dans une petite clairière d'un jeune bois feuillu. On ne connaît pas l'origine de cet étang qui occupe une dépression dans l'argile. La profondeur d'eau est d'à peine 40 cm dans les baies couvertes de végétation aquatique et peut atteindre environ un mètre (non mesuré) dans les parties plus profondes. Sa superficie est estimée à environ 1 300 m².

Les boisés de la zone d'étude, situés aux environs de l'échangeur entre l'autoroute 15 et du tracé de l'autoroute 30, sont de jeunes friches dominées par le frêne de Pennsylvanie et où le saule est très présent (*Salix lucida* et autres saules). Elles occupent une grande surface, de l'emprise du boulevard Jean-Leman jusqu'à l'échangeur prévu. Ces friches sont assez diversifiées et dominées par les espèces de champs dans les zones ouvertes. Plusieurs petits milieux humides composés par les saules, le phragmite, la quenouille et la scirpe sont également présents. Il s'agit en fait d'un milieu perturbé qui possède peu d'intérêt au niveau floristique pour la conservation. Aucune espèce à statut précaire n'a été observée dans ces friches.

Quelque 13 espèces d'amphibiens et de reptiles peuvent potentiellement se retrouver dans la zone d'étude : cinq espèces de grenouilles, trois espèces de rainettes, deux espèces de tortues, deux espèces de couleuvres et une espèce de salamandre. Les boisés, les friches, la végétation herbacée, arbustive ou arborescente constituent des habitats susceptibles d'attirer plusieurs espèces

⁹ Laboratoire A.B.S., *Étude environnementale phase I, futur tronçon de l'autoroute 30, au sud de Candiac, Qc.*, Saint-Rémi-de-Napierville, Laboratoire A.B.S., mai 2004, 15 pages et annexes.

d'oiseaux. En raison de la proximité du fleuve Saint-Laurent, certains milieux aquatiques peuvent par ailleurs être fréquentés comme aire de repos par plusieurs espèces de canards. Certaines espèces d'oiseaux peuvent utiliser la zone d'étude à des fins de nidification : quelque 90 d'entre elles seraient présentes sur le territoire. Quelque 26 espèces de mammifères semi-aquatiques et terrestres fréquentent également ce territoire. Le rat musqué est fortement représenté en Montérégie et le territoire lui offre un bon potentiel d'habitat. Le rat musqué fréquente les rivières et les principaux fossés de drainage. Les autres mammifères semi-aquatiques qui fréquentent le territoire sont la loutre de rivière, le castor et le vison. Bien que la région de la Montérégie abrite plusieurs espèces de mammifères terrestres, la situation de plusieurs espèces de petite faune est toutefois méconnue. Quelque 14 espèces de micromammifères seraient présentes en Montérégie, soit trois espèces de musaraignes, deux espèces de taupes, cinq espèces de campagnols, deux espèces de muridés (rats et souris) et deux espèces de souris sauteuses. Par ailleurs, les zones boisées sont pour leur part susceptibles d'accueillir une plus grande diversité d'espèces. Le cerf de Virginie parcourt régulièrement la zone d'étude.

Plusieurs espèces fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables seraient potentiellement présentes dans la zone d'étude. Le Bruant sauterelle fréquente les terres en jachère et les anciens pâturages aux sols sablonneux et secs. La Buse à épaulettes est fortement associée aux forêts de feuillus matures, plus encore lorsque celles-ci sont inondées. Le Petit-duc maculé se distingue par sa petite taille et sa silhouette caractéristique des hiboux. Oiseau sédentaire, il ne migre pas et habite toute l'année le même territoire. La Rainette faux-grillon de l'Ouest se retrouve au sein du secteur d'étude sur le territoire de la municipalité de Candiac. En période de reproduction, la Rainette faux-grillon de l'Ouest fréquente surtout les étangs, mares ou sites inondés temporaires ou permanents qui sont peu profonds et qui possèdent une végétation abondante. Une autre espèce de mammifères susceptibles d'être désignée menacée ou vulnérable présenterait par ailleurs un potentiel de présence, soit le Campagnol sylvestre. Celui-ci fréquente les habitats boisés de feuillus ou mixtes et affectionne plus particulièrement les endroits bien drainés et couverts d'une épaisse couche d'humus.

Le climat sonore est relativement paisible, soit inférieur à 60 dBA dans le cas des secteurs résidentiels situés à proximité des autoroutes existantes et protégés par une butte antibruit, et calme (inférieur à 50 dBA) pour les habitations situées sur

le rang Saint-André. Le climat sonore se compose de bruits provenant de la circulation sur les autoroutes 15 et 30 existantes, de la circulation locale, des activités agricoles et industrielles, ainsi que de l'environnement naturel.

Tableau 1 : Résultats des relevés sonores réalisés à l'intérieur de la zone d'étude

Point de mesure	Adresse civique	Période	L_{eq} dBA	L_{10} dBA	L_{90} dBA
1	69, rue Jean, Saint-Philippe	24 heures	59,4	61,9	55,1
2	99, rang Saint-André, Candiac	jour	48,9	50,7	41,1
3	251, avenue de Deauville, Candiac	soir	55,5	58,2	50,9
4	Au bout de la rue Chantilly, Candiac	soir	52,1	54,4	48,5

Le relevé 1 (voir tableau 1), situé sur la rue Jean en bordure de l'autoroute 30 existante, montre un niveau sonore moyen de 59,4 dBA sur 24 heures. Les niveaux varient entre 57 et 63 dBA le jour, entre 59 et 62 dBA le soir et entre 52 et 57 dBA la nuit. Ce secteur est protégé par une butte antibruit et se situe en zone de climat sonore faiblement perturbé. Le relevé 2 réalisé en bordure du rang Saint-André, indique des niveaux sonores faibles à proximité de la route (inférieurs à 50 dBA), lesquels sont synonymes d'un environnement sonore calme. Dans le cas des relevés 3 et 4 situés sur les rues Deauville et Chantilly à Candiac, les niveaux sonores ambiants y sont faiblement perturbés ou calmes (près de 55 dBA ou inférieurs à 55 dBA) en moyenne. Ces deux secteurs sont protégés par des buttes antibruit et sont situés en zone de climat sonore acceptable.

Ce vaste territoire est en attente d'urbanisation et sa croissance sera d'ailleurs balisée par le schéma d'aménagement et de développement en cours d'élaboration¹⁰. Ce dernier prévoit pour le territoire de la zone d'étude quatre affectations :

- multifonctionnelle;
- commerciale et de service;
- industrielle légère;
- agricole 1a dynamique.

¹⁰ MRC de Roussillon, *Schéma d'aménagement et de développement révisé de remplacement*, Delson, MRC de Roussillon, juin 2004.

La ville de Candiac a adopté, en mai 2004, un plan stratégique de développement pour la partie de son territoire située au sud de l'autoroute 30 et à l'est de l'autoroute 15¹¹. Ce plan comprend quatre secteurs d'aménagement partiellement compatibles avec les dispositions du schéma d'aménagement de la MRC Roussillon¹². Un premier secteur à vocation commerciale est localisé en bordure des autoroutes 15 et 30. Il correspond en grande partie à l'aire d'affectation « commerciales et de services » du schéma d'aménagement. Un second secteur d'aménagement ayant une « vocation industrielle » est localisé au sud de la voie ferrée et en bordure de l'autoroute 15. Ce secteur comprend aussi une zone recouvrant une large superficie dans la zone agricole permanente. Un troisième secteur d'aménagement situé au cœur du site, possède une « vocation résidentielle ». D'autre part, la ville a identifié une large superficie de la zone agricole permanente comme ayant une vocation résidentielle à long terme. Enfin, un dernier secteur, qui possède une vocation « industrielle de prestige », est localisé en bordure de la voie ferrée, entre celle-ci et le secteur résidentiel. On prévoit y implanter des studios de cinéma. Toutefois, l'Agence métropolitaine de Transport y aménage actuellement une gare temporaire. Enfin, la ville a identifié un vaste espace, toujours en zone agricole permanente, afin d'y établir une gare intermodale permanente.

La municipalité de Saint-Philippe est par ailleurs en voie de compléter le développement de sa zone « blanche ». En effet, dans le territoire enclavé entre le parc de maisons mobiles, l'autoroute 30 et le rang Saint-Joseph Sud, la municipalité achève de construire quelques résidences unifamiliales et compte bâtir quelques commerces sur le lot le plus à l'ouest.

Aucun bien immeuble « classé » ou « reconnu » en vertu de la *Loi sur les biens culturels du Québec* est connu à l'intérieur d'une zone d'étude archéologique de 3 km de largeur, située de part et d'autre du projet routier. Un seul inventaire archéologique y a été réalisé à la limite nord du projet de construction. D'autres

¹¹ VILLE DE CANDIAC, *Plan stratégique de développement du pôle économique des autoroute 15 et 30 (Quadrant sud-est)*, texte miméographié, Candiac, Ville de Candiac, 19 mai 2004, 31 pages et 1 carte.

¹² Le *Plan stratégique de développement* couvre également une partie de la zone agricole permanente, mais le ministère des Transports ne peut en retenir les visées parce qu'elles sont incompatibles avec les orientations et l'affectation du schéma d'aménagement.

inventaires archéologiques ont été réalisés à proximité de la zone d'étude archéologique. Aucun d'eux n'a toutefois révélé la présence de sites archéologiques.

Deux sites archéologiques sont actuellement connus près de la zone d'étude. Ils sont situés sur les rives du ruisseau des Prairies, à environ 500 mètres au nord-est de l'extrémité nord du projet à l'étude. Un autre site est localisé à moins de trois kilomètres au nord de la zone d'étude, à proximité de l'autoroute 15. Plusieurs autres sites archéologiques se trouvent sur les rives du fleuve Saint-Laurent et sur l'île aux Hérons. Tous ces sites témoignent d'occupations variées, soit préhistoriques, historiques ou les deux.

Le rang Saint-Joseph Sud et le chemin de Candiac sont dans le prolongement l'un de l'autre. À la limite entre le chemin Candiac et le rang Saint-Joseph Sud, il est possible de voir des granges anciennes situées de l'autre côté de la route 132 et de l'autoroute 30. Une seule maison patrimoniale longe le rang Saint-Joseph Sud à l'angle de la rue Marthe. À part cette dernière, le paysage bâti de ce rang se caractérise par des constructions récentes.

Le rang Saint-André est très ancien. Dès 1730, des colons s'y établissent, mais, aucun bâtiment du XVIII^e ou du XIX^e siècle ne subsiste. Quelques maisons et des bâtiments annexes antérieurs à 1945 s'y trouvent. La plaine agricole s'étend des deux côtés du rang. Mis à part les maisons près du chemin de fer, il y a une maison de construction récente inspirée de l'architecture traditionnelle québécoise. Le rang Saint-André change de nom pour prendre le nom de boulevard Jean-Leman. Une seule maison ancienne et une grange-étable se retrouvent sur ce boulevard.

Il n'existe aucune suite continue de bâtiments patrimoniaux, ils sont tous et le plus souvent entourés de bâtiments récents. Trois types de maison sont retrouvés :

- une maison à toit mansard (6, rue Marthe) qui est certainement la plus ancienne du secteur;
- des maisons à toit à double pente qui ont été modifiées par des recouvrements du XX^e siècle (3 et 7, rang Saint-André);
- deux maisons en brique de deux étages présentent le même type de plan carré jouté d'une annexe (501, boulevard Jean-Leman et 1850, chemin Édouard-VII). Celle du boulevard Jean-Leman est recouverte d'un toit à quatre versants et celle du chemin Édouard-VII est couverte d'un toit plat.

Les bâtiments inventoriés sont typiques de l'architecture domestique de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e siècle de la région montréalaise. La plus grande part des granges-étables datent vraisemblablement du début du XX^e siècle. Elles sont toutes recouvertes de planches verticales et d'un toit à double versant recouvert de tôle. La petite remise du 6, rue Marthe est unique en son genre. Ce genre de dépendance en bois pouvait servir à l'entreposage du bois. La laiterie du 6, rue Marthe et celle du 1850, chemin Édouard-VII sont toutes les deux en briques. Ces dernières témoignent de l'importance des briqueteries de la région de La Prairie à la fin du XIX^e siècle. Aucun de ces bâtiments n'est doté d'un statut officiel (classement, reconnaissance ou autre).

Le paysage de la zone est ouvert et composé à l'est de résidences éparses le long du rang Saint-André, celles-ci se densifiant au sud de la voie ferrée. Des friches forestières sont présentes à l'ouest du projet, ainsi que le long des lots cultivés au nord du rang Saint-André. Ces obstacles de faible densité sont les seuls éléments limitant les vues larges offertes par ces terrains cultivés, où le relief est absent.

Figure 4 : Vue vers l'emprise projetée



Deux habitations, localisées près de l'emprise prévue, sont touchées visuellement par le projet. Une voie ferrée du Canadien Pacifique traverse quant à elle l'axe du projet proposé d'ouest en est. L'infrastructure ferroviaire s'intègre assez bien

dans le paysage agricole, puisqu'elle se maintient à une faible élévation du terrain naturel. De façon globale, le paysage touché possède une faible résistance visuelle à l'implantation d'infrastructures de par sa topographie plane et ses vues larges et profondes.

3. DESCRIPTION DU PROJET ET DE SA VARIANTE

Le tracé du **projet de référence** franchit l'autoroute 15 au sud du parc industriel de Delson. D'abord localisé en zone blanche, il se poursuit en zone agricole jusqu'à proximité du lien qui reliera le rang Saint-Joseph Sud et le boulevard Jean-Leman. De ce point, il converge vers l'emprise existante de l'autoroute 30 à laquelle il s'intègre¹³. Construite en remblai entre l'autoroute 15 et la voie ferrée du Canadien Pacifique, elle la franchit en passage supérieur atteignant une hauteur maximale d'environ 11 mètres. Le profil s'abaisse ensuite progressivement à un niveau légèrement supérieur à celui du terrain naturel. À l'approche de l'échangeur Jean-Leman, le profil est rehaussé à nouveau afin de franchir le lien qui reliera le rang Saint-Joseph Sud et le boulevard Jean-Leman en passage supérieur.

Le tracé de la **variante** emprunte un trajet sensiblement plus à l'ouest. Il franchit l'autoroute 15 légèrement plus au nord que dans le cas du projet de référence. Il se poursuit en zone agricole jusqu'à proximité du lien qui reliera le rang Saint-Joseph Sud et le boulevard Jean-Leman. Le tracé converge ensuite vers l'emprise existante de l'autoroute 30 à laquelle il s'intègre. Dans le cas de la variante, le profil adopté franchit en passage inférieur la voie ferrée du Canadien Pacifique. Il est aussi abaissé près de l'échangeur Jean-Leman où les voies rapides en provenance de l'autoroute 15 et de la route 132 seront un peu surélevées avant de croiser l'autoroute 30, puis de s'y insérer par la droite.

Tableau 2 : Échéancier de réalisation du projet

Étapes	Échéance
Étude d'impact et avant-projet préliminaire :	2004
Évaluation publique du projet et décret gouvernemental :	2005
Avant-projet définitif et plan d'acquisition :	2006
Acquisitions :	2006-2008
Conception (plans et devis) :	2007-2008
Construction :	2008-2009
Mise en service :	2009

¹³ Par rapport à la version présentée publiquement en novembre 2003, la configuration de l'échangeur autoroute 30 et autoroute 15 a été modifiée pour occuper moins d'espace.

Tableau 3 : Projet de référence : estimation des coûts

Éléments	Coût
Terrassement :	8 094 000 \$
Chaussée, structure de chaussée et équipement routier :	8 791 500 \$
Drainage :	2 130 000 \$
Ouvrages d'art :	8 310 000 \$
Électricité et éclairage :	723 000 \$
Signalisation verticale :	284 000 \$
Aménagement paysager :	400 000 \$
Mesures d'atténuation du bruit routier :	1 525 000 \$
Maintien de la circulation :	1 420 000 \$
Sous-total :	31 677 500 \$
Organisation du chantier (5 %) :	1 579 000 \$
Sous-total :	33 256 500 \$
Contingences (20 %) :	6 631 400 \$
Travaux :	39 887 900 \$
Activités connexes :	8 712 100 \$
Total :	48 600 000 \$

Tableau 4 : Variante : estimation des coûts

Éléments	Coût
Terrassement :	6 094 000 \$
Chaussée, structure de chaussée et équipement routier :	8 598 000 \$
Drainage :	3 915 000 \$
Ouvrages d'art :	9 239 750 \$
Électricité et éclairage :	723 000 \$
Signalisation verticale	284 000 \$
Aménagement paysager :	400 000 \$
Mesures d'atténuation du bruit routier :	525 000 \$
Maintien de la circulation :	3 300 000 \$
Sous-total :	33 078 750 \$
Organisation du chantier (5 %) :	1 649 000 \$
Sous-total :	34 727 750 \$
Contingences (20 %) :	6 926 000 \$
Travaux :	41 653 750 \$
Activités connexes :	9 946 250 \$
Total :	51 600 000 \$

4. ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET

4.1 PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET

Les travaux de construction du projet de référence n'impliquent pas de destruction de milieux humides, alors que ceux de la variante supposent la disparition complète de l'étang du 99, rang Saint-André. Cet impact est irréversible et d'intensité forte puisque l'étang est complètement détruit, mais de portée ponctuelle car cet impact est très localisé. La valeur écologique de cet étang est considérée faible (peu de diversité de la végétation riveraine, faible diversité floristique et faunique).

Tableau 5 : Évaluation des impacts de la construction sur le milieu aquatique

Étangs		Projet de référence	Variante
Du 99, rang Saint-André	Effet	Effleurement de la propriété	Destruction complète de l'étang
	Impacts	Faible, possible contamination par sels d'épandage.	Irréversible et d'intensité forte mais de portée ponctuelle. Importance faible.
Au sud-ouest du 99, rang Saint-André	Effet	Aucun	Aucun
	Impacts	Aucun	Aucun

Un étang creusé et aménagé pourrait être recréé facilement n'importe où dans la région sur un substrat semblable. Cependant, sa viabilité dépend d'un entretien régulier et son intérêt se justifie sur une propriété privée avec un propriétaire intéressé à s'en occuper. Dans le contexte où la maison et la propriété sont condamnées à disparaître, l'étang perdra ses fonctions esthétiques et d'agrément.

Après la destruction en période de construction de l'étang du 99, rang Saint-André, aucun impact supplémentaire n'est présent en phase d'exploitation. L'étang localisé au sud-ouest se situe à plus de 100 mètres de l'autoroute. Aucun impact relié à la présence ou à l'entretien de l'autoroute et de la route de desserte n'est prévu.

Par contre, en ce qui a trait au projet de référence, la proximité de l'étang du 99, rang Saint-André peut être problématique en phase exploitation. En effet, cet étang pourrait possiblement être contaminé par les sels d'épandage provenant de l'autoroute.

Mis à part les secteurs du boulevard Jean-Leman et du rang Saint-André dont les résidents s'alimentent à partir de puits individuels, les autres secteurs habités le long du projet sont desservis soit par l'aqueduc municipal de Candiac soit par celui de Saint-Philippe. Une conduite d'aqueduc de 400 mm de diamètre installée à l'intérieur d'une gaine protectrice (tuyau de diamètre supérieur) traverse du nord vers le sud le futur tracé de l'autoroute ainsi que celui de la route de desserte à la hauteur du rang Saint-Joseph Sud.

Tous les puits répertoriés dans la zone d'étude sont localisés dans la municipalité de Candiac à l'exception d'un seul qui, lui, est situé à la limite est de la municipalité de Saint-Philippe. Au total, cinq points d'alimentation en eau ont été relevés soit trois puits artésiens, un puits de surface et une pointe. Ils sont répartis sur le boulevard Jean-Leman et sur le rang Saint-André. Il n'y a aucun problème à prévoir pendant et après les travaux projetés, tant au point de vue qualitatif que quantitatif pour l'eau de tous les puits répertoriés. Une ou plusieurs raisons sont invoquées pour classer ces cinq puits et elles se définissent comme suit :

1. distance importante séparant le puits des travaux projetés;
2. type de puits peu vulnérable;
3. sens d'écoulement de l'eau favorable;
4. puits inutilisés.

Tableau 6 : Évaluation des impacts sur les eaux d'alimentation

		Projet de référence	Variante
Puits	Effet	Aucun puits touché	Deux puits détruits (99, rang Saint-André)
	Impact	Aucun	Irréversible et d'intensité forte mais de portée ponctuelle. Importance faible.
Aqueduc	Effet	Traverse l'autoroute du nord au sud	Traverse l'autoroute du nord au sud
	Impact	Aucun	Aucun

4.1.1.1 Effets sur la végétation et la faune

Aucune plante à statut précaire n'a été observée dans la zone d'étude. De plus, la réalisation de l'autoroute 30 n'aura d'autres impacts sur la faune que par la destruction des habitats, dont quelques friches et l'étang du 99, rang Saint-André. Les impacts sont jugés faibles dans tous les cas.

4.1.1.2 Qualité de l'air

Selon les évaluations effectuées et sur la base des données de la qualité de l'air disponibles pour la région, les impacts sur la qualité de l'air du projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman seront faibles. Les concentrations maximales de CO et de NO₂, obtenues en heure de pointe pour les conditions météorologiques les plus défavorables et pour des concentrations ambiantes maximales, demeurent bien au-dessous des normes pour tous les scénarios considérés.

4.1.1.3 Impacts sur le climat sonore

Pour le **tracé de référence**, le climat sonore projeté en 2021 est acceptable ou faiblement perturbé avec des niveaux sonores variant de 50 à 60 décibels pour les secteurs résidentiels bordant l'autoroute 30 existante et protégés par une butte antibruit. Le climat sonore projeté en 2021 se compose principalement de bruits provenant de la circulation sur les autoroutes 15 et 30 ainsi que de la circulation sur les routes secondaires et locales.

Il n'y a pas d'accroissement prévu des niveaux sonores pour les secteurs résidentiels localisés à l'ouest du boulevard Jean-Leman et l'impact sonore anticipé y est nul. À l'est du boulevard Jean-Leman, des augmentations de 1 à 3 dBA sont prévisibles pour les bâtiments résidentiels situés au nord de l'autoroute et de 3 à 6 dBA pour les bâtiments au sud de l'autoroute 30. Dans l'ensemble, l'impact sonore y sera faible à moyen. Finalement, l'accroissement des niveaux sonores est de l'ordre de 10 à 16 dBA pour les deux habitations situées sur le boulevard Jean-Leman et le rang Saint-André au sud de l'autoroute 30 et l'impact sonore y sera fort.

Tableau 7 : Climat sonore projeté en 2021 avec le parachèvement de l'autoroute 30 selon le projet de référence et l'impact sonore anticipé

Localisation	Secteur	Niveau sonore, $L_{eq,24h}$ en dBA		Augmentation sonore en 2021	Impact sonore
		Projeté (2021)			
		Sans le parachèvement	Avec le parachèvement		
Ouest de Jean-Leman	Rues Chantilly et Calvados	53 à 55	53 à 54	0 dBA (dans certains cas réduction d'environ 1 dBA)	Nul
	Place de Chambord	50 à 51	50 à 51	0 à 0,5 dBA	Nul à faible
Est de Jean-Leman	Rue Daubigny, av. Deauville	56 à 59	58 à 61	1 à 3 dBA	Faible
	Rues Jean et Dupuis	57 à 59	60 à 61	3 à 4 dBA	Faible à moyen
	Entre le rang St-Joseph et la rue Jean	59 à 65	65 à 68	3 à 6 dBA	Moyen
Sud de l'autoroute 30	Boul. Jean-Leman et rang Saint-André	44 à 48	57 à 60	10 à 16 dBA	Fort

Pour ce qui est de la **variante**, le climat sonore de la zone d'étude sera faiblement influencé après le parachèvement de l'autoroute 30. Le climat sonore projeté en 2021 est acceptable ou faiblement perturbé avec des niveaux sonores variant de 50 à 60 décibels pour les secteurs résidentiels bordant l'autoroute 30 existante et protégés par une butte antibruit. Le climat sonore projeté en 2021 se compose principalement de bruits provenant de la circulation sur les autoroutes 15 et 30 ainsi que de la circulation sur les routes secondaires et locales.

Il n'y a pas d'accroissement prévu des niveaux sonores pour les secteurs résidentiels localisés à l'ouest du boulevard Jean-Leman et l'impact sonore anticipé y est nul. À l'est du boulevard Jean-Leman, des augmentations de 1 à 2 dBA sont prévisibles pour les bâtiments résidentiels situés au nord et au sud de l'autoroute 30. Dans l'ensemble, l'impact sonore y sera faible. Finalement, l'accroissement des niveaux sonores est de l'ordre de 9 à 11 dBA pour l'habitation située sur le boulevard Jean-Leman au sud de l'autoroute 30 et l'impact sonore y sera fort.

Tableau 8 : Climat sonore projeté en 2021 avec le parachèvement de l'autoroute 30 selon la variante et l'impact sonore anticipé

Localisation	Secteur	Niveau sonore, $L_{eq,24h}$ en dBA		Augmentation sonore en 2021	Impact sonore
		Projeté (2021)			
		Sans le parachèvement	Avec le parachèvement		
Ouest de Jean-Leman	Rues Chantilly et Calvados	53 à 55	53 à 54	0 dBA (dans certains cas réduction d'environ 1 dBA)	Nul
	Place de Chambord	50 à 51	50 à 51	0	Nul à faible
Est de Jean-Leman	Rue Daubigny, av. Deauville	56 à 59	58 à 60	1 à 2 dBA	Faible
	Rues Jean et Dupuis	57 à 59	57 à 60	0 à 1 dBA	Nul à faible
	Entre le rang St-Joseph et la rue Jean	59 à 65	61 à 67	2 à 3	Faible à moyen
Sud de l'autoroute 30	Boul. Jean-Leman	44 à 48	56 à 59	9 à 11 dBA	Fort

4.1.1.4 Impacts sur le milieu visuel

Les contraintes imposées par la présence de plusieurs obstacles à franchir, marquent la géométrie du **tracé de référence**. L'autoroute s'élève en effet pour éviter plusieurs axes de transports, générant le besoin de plusieurs ponts d'étagement entre l'autoroute 15 et l'autoroute 30. Deux importants remblais relient dans un premier temps les trois infrastructures au sud, alors qu'un deuxième remblai regroupe les deux autres viaducs au nord.

Au sud du tronçon, le remblai s'élève en moyenne à neuf mètres du sol, avec une section à 11 mètres au droit du chemin de fer, sur plus de 1,4 kilomètre, tandis qu'au nord le remblai atteint une hauteur moyenne de sept mètres sur environ 600 mètres. De l'autoroute 15 à l'autoroute 30, ces deux remblais occupent plus de 70 % du tracé proposé, qui autrement se retrouve à environ deux mètres au-dessus du terrain naturel.

L'impact visuel est par le fait même majeur en ce que le profil en remblai du projet de référence construit une barrière visuelle en scindant le milieu d'accueil en deux et en refermant le champ visuel de plusieurs observateurs. La présence des remblais qui supportent l'autoroute crée un paysage artificialisé permanent dans un lieu ayant une faible capacité d'absorption pour la présence d'éléments verticaux.

Une butte antibruit est requise pour deux résidences situées près de l'emprise. L'écran ajoute un obstacle visuel dans une portion de l'autoroute où celle-ci est peu élevée.

La **variante** présente quant à elle une géométrie dont le profil est très près du terrain naturel, avec une section en déblai pour franchir la voie ferrée du Canadien Pacifique. À partir du viaduc de l'autoroute 15, surélevé, le tracé s'abaisse à environ sept mètres sous le niveau du sol.

L'impact visuel de la variante dans son environnement est faible, puisque que les vues ne sont pas modifiées pour les observateurs qui bordent le rang Saint-André et ceux qui circuleront sur cet axe. L'autoroute sera perceptible davantage par la présence de véhicules qui y circuleront, que par la présence de l'infrastructure elle-même. Les usagers de l'autoroute proposée auront quant à eux une perception limitée du territoire, sauf au moment de croiser l'autoroute 15. Une butte antibruit

est requise pour la résidence située sur le boulevard Jean-Leman. L'écran ajoutera un obstacle visuel.

Le projet présentant les impacts visuels les moins importants est celui de la variante en raison de son profil en déblai. Ce dernier s'intègre au milieu d'insertion en produisant peu de changement quant aux vues offertes sur ce territoire. À l'opposé, le projet de référence modifie de façon importante le paysage ouvert et plat par la présence d'importants remblais qui modifieront de façon permanente les champs visuels. Ce tracé impose sa structure au paysage.

4.1.1.5 Impacts sur le patrimoine architectural et culturel

Aucun site archéologique « connu » et aucun bien ou site archéologique « classé » ou « reconnu » ne devrait être affecté par la réalisation des travaux. Hormis quelques parcelles de terrain situées à proximité de la limite nord de l'emprise retenue, aucun inventaire archéologique n'a encore été réalisé en vue de la réalisation de ce projet. Conséquemment, aucune donnée n'est actuellement disponible pour confirmer ou infirmer le potentiel archéologique des surfaces qui seront requises pour la réalisation du projet. La présence de sites archéologiques à proximité de l'emprise suggère toutefois que d'autres sites peuvent se trouver dans celle-ci. Le projet peut donc générer des impacts négatifs sur des biens archéologiques actuellement inconnus ou potentiellement présents dans la zone d'étude.

Bien que les deux tracés étudiés se localisent dans une zone rurale, l'autoroute 30 passe dans une région déjà passablement envahie par l'urbanisation. On observe cependant dans la zone d'étude quelques bâtiments d'intérêt sur le plan patrimonial, dont la maison du 501, boulevard Jean-Leman. Ni l'un, ni l'autre des tracés ne les affectent directement.

4.1.1.6 Effets sur l'utilisation du sol actuelle et prévue

Le projet de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, aura pour effet d'affecter la zone blanche comme la zone agricole sise au sud de la ville de Candiac. En effet, l'aménagement d'un échangeur et des chaussées dans la zone dite industrielle légère, localisée au sud de la voie ferrée et immédiatement à l'est de l'autoroute 15, aura pour conséquence de remettre en cause le développement de cette zone. L'impact est toutefois causé principalement par l'aménagement de

l'échangeur, lequel a été autorisé dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac (Décret 482-2004). Sa reconfiguration lui permet cependant d'occuper moins d'espace en zone blanche. La partie de la zone blanche au sud de l'échangeur sera définitivement enclavée à la fin des travaux.

Les deux tracés se trouvent par ailleurs en milieu agricole pour une grande partie de leur trajectoire. Dans le cas du projet de référence, quelque 60,2 hectares sont touchés de la manière suivante : 26,5 hectares pour la réalisation du projet et 33,7 hectares isolés de la zone agricole permanente. La plus grande partie de ces hectares sera fragilisée du fait de son isolement et sera par conséquent assujettie aux pressions de l'urbanisation. Pour ce qui est de la variante, quelque 38,9 hectares sont affectés de la manière suivante : 22,9 hectares pour la réalisation du projet, et 16,0 hectares isolés de manière définitive.

Tableau 9 : Évaluation des impacts sur l'utilisation du sol

Impact sur l'utilisation du sol	Projet de référence	Variante
Impact sur la zone blanche	Déstructuration partielle de la zone et parcelle résiduelle enclavée	
Superficie de terres agricoles directement soustraites	26,5 hectares	22,9 hectares
Isolement d'une partie de la zone agricole permanente	33,7 hectares et fragilisation d'une bonne partie de cette zone	16,0 hectares et enclavement d'une parcelle résiduelle
Total	60,2 hectares	38,9 hectares

Pour ce qui est des impacts sur la zone agricole permanente, le degré de perturbation a été jugé fort dans le cas du projet de référence car la zone isolée pourrait perdre son identité à plus ou moins long terme. Dans le cas de la variante, le degré de perturbation a été jugé moyen car, si les quelques parcelles isolées perdent leur attrait immédiat pour l'agriculture, leur maintien en friche pourrait faire en sorte de conserver leur valeur agricole. La valeur environnementale de la zone agricole permanente est jugée grande en raison de la valeur sociale accordée aux activités agricoles. L'intensité de l'impact est donc forte dans les deux cas. L'étendue de l'impact est jugée régionale parce qu'on soustrait à la région des sols de classe 2¹⁴. La durée de l'impact est d'ordre permanent parce que les effets ressentis sont permanents. D'après l'évaluation, l'importance de l'impact est par conséquent très forte pour les deux projets.

4.1.1.7 Impacts sur les activités agricoles

Après analyse, le **projet de référence** aura pour conséquence :

- de soustraire à l'agriculture une superficie de 26,5 ha de bons sols argileux de classe 2, dont 13,5 ha de sols améliorés récemment et mis en valeur pour la grande culture par des travaux de défrichement, de nivellement et de drainage;
- d'affecter l'accessibilité et la fonctionnalité d'une superficie additionnelle de bons sols de 18,4 ha;
- d'affecter le drainage superficiel et, le cas échéant, le drainage souterrain des superficies cultivées avoisinantes;
- d'affecter une exploitation agricole, spécialisée en grande culture (maïs, soya) en perturbant le système de drainage souterrain de certaines superficies adjacentes au tracé;
- d'avoir peu d'incidence sur la communauté agricole, mais d'être déstructurant pour les deux principales propriétés, dont une exploitation agricole, en les morcelant et isolant 33,7 ha environ entre le tracé et la zone non agricole.

¹⁴ La perte de bons sols agricoles est irréversible dans la mesure où on ne peut les compenser.

Pour sa part, le **tracé de la variante** aura pour conséquence :

- de soustraire à l'agriculture une superficie d'environ 22,9 ha de bons sols argileux de classe 2, dont 8,3 ha de sols améliorés récemment et mis en valeur pour la grande culture par des travaux de défrichage, de nivellement et de drainage. Toutefois sur une partie des sols non améliorés, il y a présence de roc à faible profondeur selon l'étude pédologique;
- d'affecter l'accessibilité et la fonctionnalité d'une superficie additionnelle de bons sols de 7,1 ha;
- d'affecter le drainage superficiel et, le cas échéant, le drainage souterrain des superficies cultivées avoisinantes;
- d'affecter une exploitation agricole d'envergure, spécialisée en grande culture (maïs, soya) en perturbant possiblement le système de drainage souterrain de certaines superficies adjacentes au tracé;
- d'avoir peu d'incidence sur la communauté agricole, mais d'être déstructurant pour les deux principales propriétés, dont une exploitation agricole, en les morcelant et en isolant 16,0 ha environ entre le tracé et la zone non agricole.

La variante se démontre incontestablement le projet de moindre impact pour l'agriculture. La soustraction de bons sols est significativement réduite. Elle perturbera beaucoup moins les activités agricoles existantes et leur développement. Elle réduira considérablement les superficies isolées du côté ouest qui se résumeront à une parcelle boisée sur des sols caractérisés par la présence de roc à faible profondeur et à deux parcelles de terrain cultivées. Le tracé de la variante s'avère de ce fait beaucoup moins déstructurant pour la communauté et l'exploitation agricoles.

4.2 CHOIX DU PROJET OPTIMAL ET COMPENSATION DES IMPACTS RÉSIDUELS

Au niveau de la perturbation des milieux aquatiques, on prévoit un impact résiduel faible dans le cas du projet de référence, puisque la proximité de l'étang expose ses eaux aux déchets de la route (sels, graisses et huiles emportés par les eaux de ruissellement). Par contre, la variante n'a pas d'impact puisqu'une fois l'étang détruit, il sera récréé ailleurs.

Il en est de même au niveau des eaux d'alimentation puisqu'on ne prévoit aucun impact sur les puits artésiens du secteur. Bien que deux puits artésiens doivent

disparaître, il est possible d'en recréer deux autres assez facilement ailleurs dans la région.

Au niveau de la végétation et de la faune, on prévoit des impacts faibles et moyens en raison des pertes d'habitat sans possibilité de compensation. Toutefois, le maintien de certaines friches permet de sauvegarder une partie des habitats potentiels qui autrement risqueraient de tous disparaître à plus ou moins long terme.

En ce qui concerne la qualité de l'air, telle qu'évaluée, les impacts sont considérés comme faibles dans un cas comme dans l'autre.

Bien que tout projet routier ait un impact sur le climat sonore, celui-ci peut être atténué en partie grâce à la confection d'écrans et buttes antibruit. L'étude de climat sonore démontre que l'installation d'écrans antibruit aurait pour effet de réduire les répercussions du projet sur le milieu. Dans le cas du projet de référence, les impacts résiduels sont qualifiés de faibles. Dans le cas de la variante, les impacts résiduels sont plutôt qualifiés de faibles à nuls.

Au niveau des impacts sur le milieu visuel, on observe une différence notable entre les deux projets. Dans le cas du projet de référence, la réalisation d'une partie de celui-ci en surélévation a pour effet de laisser en place un remblai d'une certaine hauteur au passage de la voie ferrée. L'obstruction des vues qui s'en suit est considérée comme un impact résiduel moyen. Par contre, l'encaissement des chaussées se doit d'être considéré comme une mesure d'atténuation supplémentaire car elle fait disparaître le remblai au niveau de la voie ferrée. L'impact résiduel sur le milieu visuel, causé par la variante, est donc jugé faible.

L'inventaire qui sera réalisé afin de déterminer la présence de biens archéologiques permet de considérer l'impact résiduel comme étant faible. En effet, l'inexistence de cours d'eau à la croisée du projet donne à penser que la découverte d'un site demeure fortuite. Il n'y a pas ailleurs aucun impact de l'un comme de l'autre des tracés sur les biens culturels.

L'impact du projet de référence sur la zone agricole permanente est jugé très fort parce que, non seulement soustrait-il un certain nombre d'hectares à l'agriculture, il a pour effet de fragiliser une superficie importante de terrains. En effet, l'isolement d'un espace entre l'autoroute et le boulevard Jean-Leman contribuera à

le rendre attrayant pour un éventuel dézoning et à permettre qu'il soit développé à d'autres fins. Par contre, bien que la variante a pour effet d'isoler certains espaces, ces derniers seront moins intéressants quant à un éventuel développement. Pour cette raison, l'impact résiduel est jugé moyen.

Enfin, le projet de référence a un impact résiduel moyen sur l'exploitation agricole parce qu'il en isole une plus grande partie (que la variante) et que celle-ci ne peut être compensée en totalité. Ce n'est pas le cas de la variante, laquelle isole un espace moins grand et qui peut être compensé par la remise en culture d'un espace résiduel situé au sud de l'échangeur prévu.

La variante étudiée ressort comme étant le tracé où subsisteront les impacts résiduels les plus faibles. Il possède notamment plusieurs avantages sur le projet de référence, en particulier :

- la perturbation des milieux aquatiques est nulle en raison du déplacement de l'étang;
- un climat sonore moins impactant en raison de l'encaissement des voies rapides;
- des impacts visuels moindres, en raison de l'absence de remblais obstruant la vue au niveau de la voie ferrée;
- ses impacts moindres sur la zone agricole permanente, en raison notamment des espaces résiduels couvrant une superficie plus faible;
- son impact sur l'exploitation agricole, qui pourrait être compensé en grande partie par la remise en culture d'une partie enclavée de la zone blanche.

Ainsi, la variante est recommandée afin de réaliser le projet de parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman.

4.3 ATTÉNUATION DES IMPACTS

4.3.1 Destruction de l'étang du 99, rang Saint-André

Si on applique le principe d'aucune perte nette de fonction biologique, la perte de ce milieu humide doit être compensée par la création d'un milieu équivalent ou l'amélioration d'un milieu humide existant. L'autre mesure d'atténuation concerne la sauvegarde des poissons vivant dans l'étang, mais ceci devra être planifié en accord avec le propriétaire. La mesure d'atténuation particulière est donc de s'entendre

avec le propriétaire sur le sort à réserver aux poissons vivant dans l'étang (compensation monétaire, relocalisation, vente).

4.3.2 Conduites d'aqueduc

Lors des travaux de construction, les conduites qui le nécessitent devront être remplacées à l'intérieur des emprises et installées dans une gaine protectrice afin de prévenir toute réouverture de l'autoroute ou de la route de desserte en cas de bris d'une conduite dans le futur.

4.3.3 Perte d'habitats fauniques

Afin de réduire les effets du projet sur les habitats fauniques, il importe de veiller à maintenir le plus longtemps possible le plus grand nombre de friches sur ce territoire. Le MTQ verra à conserver le plus grand nombre de friches possibles sur les parcelles résiduelles qu'il possédera à la fin du projet.

4.3.4 Climat sonore

À sa *Politique sur le bruit routier*, il est stipulé pour les projets reliés à la construction de nouvelles routes, le MTQ doit mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies (résidentielles, institutionnelles et récréatives) comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines. Un impact sonore devient significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté (horizon 10 ans) génèrera un impact moyen ou fort. Les mesures d'atténuation prévues doivent permettre de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dBA sur une période de 24 heures. Pour atteindre ces résultats, des écrans antibruit sont proposés comme mesure d'atténuation.

Il y a deux secteurs résidentiels qui subiront un impact sonore moyen ou fort et où des mesures d'atténuation sont requises. Il s'agit du secteur situé entre le rang Saint-Joseph Sud et la rue Jean à Saint-Philippe, soit le secteur résidentiel en développement, ainsi que du secteur comprenant une habitation localisée sur le boulevard Jean-Leman. Une butte antibruit protège les habitations des rues Jean et Dupuis. Il est recommandé de prolonger cette dernière par un mur antibruit jusqu'au rang Saint-Joseph Sud afin de protéger les habitations actuellement en

construction. Le mur antibruit est d'une hauteur de trois mètres. Sa présence permettrait de ramener les niveaux sonores projetés en 2021 légèrement en deçà de ceux qui seraient atteints sans le parachèvement de l'autoroute 30. L'impact sonore résiduel sera faible à nul pour les bâtiments résidentiels situés au sud de l'autoroute 30 entre le rang Saint-Joseph Sud et la rue Jean.

En ce qui concerne le boulevard Jean-Leman, l'habitation de ce secteur subira un impact sonore fort et il est recommandé de construire une butte antibruit en bordure ouest de l'autoroute projetée. Cette butte a une longueur d'environ 270 mètres et elle a une hauteur approximative de quatre mètres. La présence de cette butte permettrait de ramener les niveaux sonores projetés en 2021 sous les 55 décibels. La butte antibruit procurerait une réduction de 4 à 5 décibels et l'impact sonore résiduel serait faible pour ce secteur.

4.3.5 Impacts visuels

L'encaissement de l'infrastructure équivaut à une mesure d'atténuation. Le tableau 10 résume par ailleurs les mesures requises pour atténuer les impacts créés par le projet.

Tableau 10 : Tableau synthèse des impacts en milieu visuel

Composante sensible	Description des impacts	Impact global	Mesures d'atténuation	Impact résiduel
<u>Secteur résidentiel</u> Saint-Philippe	Barrière visuelle par talus antibruit	Négatif Moyen	Traitement varié de la forme du talus en hauteur, ainsi que des pentes. Utilisation de matériaux inertes et de plantation (arbres et arbustes)	Faible
<u>Secteur résidentiel</u> Candiac/Saint-Philippe	Altération des aménagements de porte d'entrée autoroutière	Négatif Moyen	Aménagement des abords de route de la nouvelle géométrie dans le concept d'entrée de ville	Faible

Dans leur phase d'avant-projet, les plans et devis devront prendre en compte toutes les recommandations de la présente étude, afin d'optimiser l'intégration visuelle du tracé de l'autoroute 30 au milieu d'insertion. La conception devra également prendre en compte les orientations préliminaires énoncées au Plan de transport de la Montérégie en ce qui a trait au milieu visuel. Ces documents doivent être préparés sous la responsabilité d'un professionnel de l'aménagement paysager et être conçus en étroite collaboration avec les autres spécialistes impliqués.

Un programme de suivi permettra d'évaluer la performance des mesures mises de l'avant pour atténuer les impacts identifiés. Le programme prendra la forme d'indicateurs pertinents dont les résultats intérimaires seront évalués à tous les six mois. Le suivi sera réalisé pour une durée de cinq ans. À ce terme, la performance des mesures devraient avoir atteinte au moins 80 % de leur efficacité. En appui à l'atteinte de ce résultat, un entretien des végétaux d'une durée équivalente accompagnera la construction du projet.

4.3.6 Impacts sur les biens archéologiques potentiels

L'emprise requise pour les travaux d'aménagement et tous les emplacements pouvant servir à la réalisation des travaux de parachèvement de l'autoroute 30 de Saint-Constant à l'échangeur Jean-Leman (Candiac), feront l'objet d'un inventaire archéologique exhaustif. Ces recherches auront comme objectif de vérifier la présence ou l'absence de sites archéologiques dans les espaces requis pour la réalisation du projet. Les recherches archéologiques seront réalisées exclusivement à l'intérieur de l'emprise qui sera la propriété ou sous la responsabilité du MTQ.

Dans l'éventualité de fouilles archéologiques, celles-ci seront soumises à la procédure de la loi pour l'obtention d'un permis de recherche particulier à cette opération. Tous les travaux de recherches archéologiques seront réalisés par des archéologues préalablement au début des travaux de construction. De plus, nonobstant les résultats des inventaires archéologiques, les responsables de chantier devront être informés de l'obligation de signaler au maître d'œuvre toute découverte fortuite et qu'ils doivent, le cas échéant, interrompre les travaux à l'endroit de la découverte jusqu'à complète évaluation de celle-ci par les experts en archéologie.

4.3.7 Impacts sur l'utilisation du sol

Afin de palier aux impacts du projet sur la zone agricole permanente, le MTQ tentera par ses actions, de maintenir le plus longtemps possible la vocation agricole des terrains et parcelles résiduelles qu'il aura en sa possession à la fin du projet. D'abord, il subsistera une parcelle résiduelle enclavée au sud de l'échangeur autoroute 30 et autoroute 15. Cette parcelle s'établira à environ 9,6 ha. Le Ministère pourrait demander son inclusion dans la zone agricole permanente et faire en sorte qu'elle soit exploitée à nouveau par le biais d'un échange de terrain ou encore en guise de compensation. De plus, à la fin des travaux, le Ministère pourrait se retrouver en possession de parcelles résiduelles isolées, issues principalement de la partition de l'exploitation agricole. D'une superficie trop petite pour les remettre en culture, ces parcelles pourraient être reboisées afin de leur conserver un usage agricole.

4.3.8 Impacts sur le milieu agricole

Les conséquences négatives du tracé peuvent être atténuées en prévoyant :

1. de maintenir des conditions de drainage superficiel optimales pour l'évacuation des eaux des propriétés et parcelles cultivées avoisinantes;
2. le cas échéant, d'apporter les correctifs appropriés aux réseaux de drainage souterrain, notamment par le déplacement possible des collecteurs;
3. de verser les compensations financières appropriées pour les pertes et dommages occasionnés;
4. de planifier l'aménagement des fossés de drainage à l'intérieur de l'emprise de l'autoroute projetée et de façon à ce que le haut du talus de ces fossés soit à plus de deux mètres des limites de l'emprise et donc des propriétés agricoles avoisinantes.

4.4 SYNTHÈSE DU PROJET

Le projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, s'avère aujourd'hui nécessaire en vue de permettre à l'autoroute 30 d'assurer le rôle de voie de contournement de la région métropolitaine et ainsi obtenir les effets bénéfiques de cette fonction, soit la diminution de la congestion du réseau autoroutier métropolitain et de l'approche des ponts entre la Rive-Sud et Montréal. Son parachèvement complet, incluant le raccordement entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, permettrait d'atteindre plusieurs objectifs, dont les principaux demeurent :

- de faciliter le contournement de la grande région de Montréal par le sud;
- d'assurer une desserte autoroutière efficace de l'ouest de la Montérégie;
- de structurer l'ensemble du réseau autoroutier de la Montérégie (autoroutes 10, 15, 20 et 40) autour de cet axe et permettre de satisfaire les besoins des entreprises quant à l'accès aux marchés de l'Ontario, des États-Unis et des provinces maritimes.

En effet, le parachèvement de l'autoroute 30 qui devient de plus en plus un projet métropolitain, consacrerait définitivement les rôles des différentes infrastructures de transport dans ce milieu. Ainsi, elle s'accaparerait davantage d'une fonction de transit, assurant ainsi le contournement par le sud de la région métropolitaine. Elle laisserait par conséquent à la route 132 une fonction, soit celle

de desserte locale et régionale. En ce sens, le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman s'avère nécessaire pour permettre à l'autoroute 30 d'assurer sa principale fonction, soit celle d'autoroute de contournement. Il permettra également d'assurer un excellent niveau de sécurité routière pour tous les usagers.

Les impacts de ce projet au niveau local seraient minimes, puisque le territoire traversé par le tronçon est peu développé. La zone visée par le projet de parachèvement de l'autoroute 30 peut être en effet qualifiée de zone rurale en transition. Anciennement un vaste territoire agricole, une large portion de la zone se retrouve aujourd'hui en friche et offre, par conséquent, peu de résistances environnementales. Toutefois, la zone agricole encore présente nécessite une protection additionnelle car les pressions de l'urbanisation y seront fortes au cours des prochaines décennies. L'absence d'entrées ou sorties autre qu'aux extrémités du tronçon aurait pour effet d'atténuer grandement ces pressions. De même, l'addition d'une servitude de non-accès le long du prolongement du rang Saint-André limiterait les impacts potentiels sur la zone agricole adjacente.

5. PLAN DES MESURES D'URGENCE

En cas d'urgence sur son réseau, la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie du MTQ a établi un processus opérationnel afin que l'ensemble des intervenants soit en mesure d'agir rapidement, et ce, de façon concertée et efficace. Selon le processus opérationnel, trois types d'événements nécessitant la mise en place de mesures d'urgence ont été considérés. Il s'agit de l'événement mineur, de l'événement majeur et du sinistre. L'événement majeur, compte tenu de sa complexité, a été scindé en deux parties distinctes, soit l'événement majeur avec poste de commandement et l'événement majeur avec centre de coordination. Aucun processus particulier n'a été élaboré par le MTQ pour le sinistre, puisqu'il est entendu que la gestion de ce type d'événement, sur un territoire donné, relève des municipalités concernées. Afin de faciliter la circulation lors de la fermeture de routes sur son réseau, la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie a élaboré des plans de contournement pour les principaux axes routiers sous sa juridiction.

Un **événement mineur** est une situation qui menace la sécurité des usagers de la route sans affecter l'intégrité des infrastructures ou des équipements de transport. La fermeture partielle d'une route ou l'entrave d'une voie de circulation pour une période variant de 30 minutes à quatre heures, la fermeture d'une voie sur une route sans réserve de capacité pour une période 15 minutes ou moins, un accident impliquant de un à cinq véhicules sans blessés graves, une sortie de route impliquant de cinq à dix véhicules sur deux kilomètres ou une patrouille de retenue sont quelques exemples d'événements d'envergure mineure. Les événements mineurs sont gérés au niveau local sans autre assistance que l'appui des équipes régulières du MTQ. Le gérant de site, habituellement le surveillant routier, est le seul responsable du poste de commandement, jusqu'à ce qu'il soit relevé de ses fonctions.

Un **événement majeur avec poste de commandement** se définit comme étant une situation majeure qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou qui affecte les infrastructures ou les équipements de transport du réseau entretenu par le MTQ et qui nécessite la mise en place d'un poste de commandement. Un accident avec décès ou blessés graves, la fermeture partielle d'une route ou l'entrave d'une voie de circulation pour une période de plus de quatre heures, la fermeture d'une autoroute ou d'une route nationale, la fermeture d'une voie de circulation sur une route sans réserve de capacité pour une période de plus

de 15 minutes, une alerte à la bombe, un déversement de matières dangereuses, un bris majeur d'un équipement du MTQ, un carambolage impliquant cinq véhicules ou plus, un camion renversé dans la bande centrale avec problèmes environnementaux ou tout autre événement susceptible d'être médiatisé sont quelques exemples d'événements d'envergure majeure avec poste commandement. Les événements majeurs avec poste de commandement sont gérés au niveau local sans autre assistance que l'appui des équipes régulières du MTQ. Le gérant de site, habituellement le surveillant routier, est le seul responsable du poste de commandement, jusqu'à ce qu'il soit relevé de ses fonctions.

Un événement majeur avec centre de coordination est une situation majeure qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou qui affecte les infrastructures ou les équipements de transport du réseau entretenu par le MTQ. Cet événement nécessite la mise en place d'un centre de coordination, endroit où l'on planifie, dirige, organise et contrôle les activités et mesures d'urgence. Un accident majeur sur une route à haut débit de circulation avec une congestion importante sur les routes de contournement, un bris majeur d'une structure sur une autoroute ou une route nationale, un incendie dans un tunnel, le blocus d'une route, un feu de forêt, une inondation ou tout autre événement susceptible d'engendrer une congestion majeure sur le réseau routier sont quelques exemples d'événements d'envergure majeure avec centre de coordination. Les événements majeurs avec centre de coordination sont gérés au niveau local sans autre assistance que l'appui des équipes régulières du MTQ. Le gérant de site, habituellement le surveillant routier, est le seul responsable du poste de commandement, jusqu'à ce qu'il soit relevé de ses fonctions.

6. SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

La surveillance environnementale du projet s'effectuera en trois temps, soit lors des phases de préconstruction, de construction et d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure. Les principales répercussions appréhendées associées à la réalisation du projet concernent :

- l'acquisition de plusieurs hectares de terrain aux fins de la construction;
- les impacts sur les activités agricoles;
- la pollution sonore pour les riverains;
- les impacts visuels;
- les nuisances liées aux travaux de construction (poussières, bruit, circulation, etc.).

Lors de la **période précédant la construction** proprement dite de l'infrastructure, la surveillance environnementale consiste à s'assurer que toutes les normes, directives et mesures d'atténuation des répercussions prévues dans l'étude d'impact ainsi que toutes les exigences des autorisations gouvernementales, incluant les exigences particulières du décret d'autorisation, de même que celles formulées par les parties consultées et acceptées par le MTQ, soient incluses aux plans et devis ainsi qu'à tous les autres documents contractuels relatifs au projet. Lors de la première réunion de chantier, l'entrepreneur sera sensibilisé à la nécessité de protéger l'environnement, à cet effet, les principales préoccupations environnementales et mesures de protection du milieu liées à la réalisation des travaux seront passées en revue.

Lors de la **phase de construction**, la surveillance environnementale consiste à s'assurer que toutes les mesures, exigences, normes et autres prescriptions environnementales contenues dans les plans et devis et les clauses contractuelles sont respectées et que les mesures d'atténuation proposées sont mises en application lors des travaux de construction. De plus, l'obligation pour la firme chargée d'exécuter les travaux de construction de respecter le *Cahier des charges et devis généraux* du MTQ, garantit le maintien d'une bonne qualité d'exécution. De façon générale, ce cahier définit les droits et responsabilités du MTQ et de l'entrepreneur mandaté pour réaliser les travaux.

La responsabilité de surveiller les travaux de chantier incombe à l'ingénieur chargé de projet du MTQ ou le cas échéant, à l'ingénieur de la firme mandatée pour la réalisation du projet. Ce dernier a la responsabilité de s'assurer que toutes les clauses environnementales incluses au contrat de même que l'ensemble des dispositions du *Cahier des charges et devis généraux* sont rigoureusement respectées. Le responsable de la surveillance environnementale s'assure que l'entrepreneur et ses sous-traitants connaissent, respectent et appliquent rigoureusement les différentes mesures de protection de l'environnement visant la période des travaux. Pour ce faire, le programme de surveillance est régulièrement mis à jour selon l'avancement des travaux. À la fin des travaux, le responsable de la surveillance procède à l'acceptation environnementale des travaux et rédige un rapport de surveillance. Il s'assure également de la pleine exécution des travaux correcteurs et de remise en état de l'environnement.

Les composantes du milieu et les lieux spécifiques devant faire l'objet de la surveillance environnementale lors de la **phase d'exploitation et d'entretien** de l'infrastructure autoroutière sont déterminés à partir des résultats de l'étude d'impact et sur la base des ajustements requis suite à la mise en oeuvre du programme de suivi environnemental. Le programme de surveillance environnementale permet de prendre en compte l'ensemble des risques potentiels pour la sécurité des usagers et l'intégrité des ouvrages qui sont associés aux activités d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ainsi que l'atteinte potentielle à des zones de sensibilités environnementales particulières.

Pendant quelques années, suite à la fin des travaux de construction de l'autoroute, le MTQ procède au besoin à une vérification périodique des mesures d'atténuation relatives à l'utilisation et à l'entretien du secteur réaménagé. De plus, des travaux d'entretien sont effectués, pour une période de cinq ans, sur les aménagements paysagers qui ont été réalisés dans le cadre du projet.

7. SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Le principal objectif du programme de suivi environnemental est de vérifier la validité et l'exactitude de l'évaluation des impacts effectuée lors de l'avant-projet, et ce, tant pour la période de construction que pour celle d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure. Le programme de suivi permet également de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation des impacts et de protection de l'environnement prévues dans le cadre de l'étude d'impact, notamment lorsque des impacts importants et comportant des aspects de risque et d'incertitude sont identifiés. Le cas échéant, certaines mesures proposées devenues inutiles peuvent être abandonnées, alors que de nouvelles peuvent être mises en œuvre afin de palier à certains effets indésirables attribuables ou induits par le projet.

Le programme de suivi doit être effectif dès le début des travaux et être maintenu durant toute la durée de la phase de construction de façon à intégrer les correctifs nécessaires en cours de route. Dans le cadre du déroulement normal des activités de construction, un rapport trimestriel de suivi environnemental est normalement produit. Toutefois, tout incident ou activité susceptible d'entraîner des impacts significatifs sur le milieu doit faire l'objet d'un rapport immédiat de façon à mettre en place, le plus rapidement possible, les mesures correctrices appropriées. Un rapport global de suivi est également produit à la fin de la période de construction de l'infrastructure. Ce rapport doit présenter les orientations et modalités de réalisation du programme de suivi qui doit être mis en œuvre lors de la période d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure, et ce, sur la base des données acquises lors de la période des travaux et des préoccupations manifestées par les intervenants du milieu.