



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement



ATELIER GRAPHIQUE, S.E.

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE LES AUTOROUTES 10 ET 15

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

295660



Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Service de l'Environnement



PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE LES AUTOROUTES 10 ET 15

ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

RÉSUMÉ

HBA Groupe HBA
experts-consultants

DOR - CEN - MON
CANQ
TR
GE
CA
181
RÉS.

NOVEMBRE 1991

LISTE DES PARTICIPANTS

Groupe HBA experts-conseils

ROCHON, André	Ingénieur et agronome, chargé de projet
ARNOUX, Pierre	Géographe, M.Urb.
BARIBEAU, Alain	Technicien en acoustique
BIGRAS, Patrice	Géomorphologue, M.Sc.
BOUCHARD, Michel	Cartographe
CLOUTIER, Martin	Ingénieur forestier
DULAC, Serge	Technicien en acoustique
GIRARD, Donald	Architecte paysagiste
GIRARD, Sylvie	Architecte paysagiste
LATOURELLE, Joanne	Biologiste
LEMIRE, Gilles	Ingénieur
LÉVESQUE, Évangéline	Architecte paysagiste
MARTIN, Claire-Ange	Cartographe
RAJOTTE, Yvan	Aménagiste urbain
ROBITAILLE, Marthe	Biologiste, M. Env.
ROBERT, Guylaine	Technicienne en traitement de texte
ROY, Chantal	Technicienne en acoustique
SAVARD, Jacques	Technicien en acoustique
TARDIF, Jocelyn	Technicien en acoustique
VANDERSMISSEN, Marie-Hélène	Géographe, M. Sc.

LISTE DES PARTICIPANTS
(suite)

Ministère des Transports du Québec

Cette étude a été supervisée par le personnel du Service de l'environnement, sous la responsabilité de M. Claude Girard, économiste-urbaniste:

JASMIN, Linda	Agronome, Chargée de projet, jusqu'au 1 février 1991
MAURICE, Louise	Urbaniste, Chargée de projet, depuis le 1 février 1991
DUMONT, Jean	Archéologue
GAMACHE, Line	Ingénieure
LALONDE, Ginette	Architecte paysagiste
PONTBRIAND, Pierre	Biologiste
SORIAL, Mozher	Ingénieur chimiste

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
LISTE DES PARTICIPANTS	i
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET.....	2
2.1 Zone d'influence.....	2
2.2 Présentation générale du milieu récepteur.....	3
2.3 Contexte socio-économique.....	4
2.4 Besoins en termes de circulation.....	5
2.5 Définition des objectifs du projet.....	7
3.0 DÉLIMITATION DE LA ZONE D'ÉTUDE.....	8
4.0 INVENTAIRE ET ANALYSE DU MILIEU.....	10
4.1 Milieu physique.....	10
4.2 Milieu biologique.....	11
4.3 Milieu humain.....	13
4.4 Milieu agricole.....	17
4.5 Milieu forestier.....	19
4.6 Milieu visuel.....	21
4.7 Milieu sonore.....	22
4.8 Archéologie.....	23

TABLE DES MATIÈRES
(suite)

	<u>Page</u>
5.0	ÉLABORATION DES VARIANTES ET CHOIX DU TRACÉ..... 24
6.0	ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU..... 27
6.1	Description technique de la solution retenue..... 27
6.2	Sommaire des impacts potentiels reliés à la période de construction et mesures d'atténuation..... 29
6.3	Bilan des impacts liés à la présence de l'infrastructure et mesures d'atténuation..... 32
6.3.1	Milieu biophysique..... 32
6.3.2	Milieu humain..... 34
6.3.3	Milieu agricole..... 36
6.3.4	Milieu forestier..... 36
6.3.5	Milieu sonore..... 37
6.3.6	Milieu visuel..... 38
6.4	Synthèse des impacts résiduels significatifs..... 40

1.0 INTRODUCTION

Le projet de l'autoroute 30, conçu au début des années 60 et connu sous le nom évocateur de l'autoroute de l'acier, devait initialement relier les municipalités de la rive sud du Saint-Laurent entre les villes de Valleyfield et Bécancour. Cette voie de circulation devait donc remplacer la route 132 comme axe interrégional et assurer à l'ensemble des municipalités desservies, un lien rapide et sécuritaire, capable de soutenir le développement et les échanges économiques.

Récemment, devant l'intérêt de doter la région métropolitaine d'une voie de contournement qui permettrait au trafic de transit d'éviter le réseau autoroutier de l'île de Montréal, le raccordement de l'autoroute 30 à l'autoroute 20, à l'ouest de Montréal, est devenu partie intégrante du projet.

C'est dans ce cadre que le prolongement de l'autoroute 30, entre les autoroutes 10 à Brossard et 15 à Candiac, a été planifié.

Afin d'assurer l'intégration harmonieuse de l'infrastructure projetée dans le milieu, une étude d'impact sur l'environnement a été réalisée. Le présent document fait état des principales conclusions de cette étude.

2.0 JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET

Le présent chapitre s'inspire de l'étude sur l'opportunité de réaliser le prolongement ouest de l'autoroute 30. Cette étude réalisée par Lavalin Environnement inc. a fait l'objet d'un rapport, édité en janvier 1991, sous le titre "Prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulange, étude d'impact sur l'environnement, Justification".

Il faut bien comprendre que le prolongement de l'autoroute 30, entre les autoroutes 10 et 15, fait partie intégrante du parachèvement vers l'ouest de cette autoroute, qui rejoindra l'autoroute 20, à l'ouest de Montréal.

2.1 Zone d'influence

Il s'agit du territoire susceptible d'être directement affecté par la réalisation du projet. Il regroupe les M.R.C. qui seront traversées par le prolongement de l'autoroute 30, entre les autoroutes 10 et 20.

À partir de sa jonction avec l'autoroute 10, ce tronçon de l'autoroute 30 empruntera le territoire de la M.R.C. de Champlain sur une distance approximative de 3 kilomètres, traversera entièrement les M.R.C. de Roussillon et de Beauharnois-Salaberry et rejoindra l'autoroute 20 sur le territoire de la M.R.C. Vaudreuil-Soulanges.

Notons que le projet pourrait également influencer l'ensemble de la Montérégie, puisque le prolongement de l'autoroute 30 complétera le réseau autoroutier de cette région, de même que la région métropo-

litaine de Montréal; le projet pouvant faciliter les échanges et alléger, dans une certaine mesure, la circulation sur l'île de Montréal.

2.2 Présentation générale du milieu récepteur

De façon générale, le milieu récepteur se caractérise par la présence d'une frange urbanisée développée de façon quasi-continue le long des rives du fleuve Saint-Laurent, tandis que l'arrière-pays est largement dominé par la fonction agricole.

Dans la moitié ouest de ce territoire, jusqu'à Châteauguay, l'espace utilisé à des fins urbaines est constitué d'une succession de villes moyennes. Leurs principales vocations sont résidentielles, de service ou industrielles. Elles sont reliées par des routes le long desquelles on retrouve de l'habitat dispersé.

Le développement est ininterrompu entre les agglomérations de Sainte-Catherine et de Brossard.

Le développement de la réserve amérindienne de Kahnawake, quant à lui, s'effectue suivant des principes socio-économiques et culturels qui lui sont propres.

L'agriculture active occupe de très vastes superficies, en particulier dans les M.R.C. de Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges. Elle tire profit d'une excellente qualité des sols et d'un climat propice.

L'utilisation du territoire à des fins récréatives, mis à part quelques parcs urbains et terrains de golf, se concentre sur les

rives et les plans d'eau et consiste surtout en des activités comme le nautisme, la pêche et la chasse.

Deux tendances se dégagent quant à l'utilisation prévisible du territoire susceptible d'accueillir le nouvel axe autoroutier. D'une part, les affectations définies pour l'ensemble des municipalités ou des secteurs de municipalités vont dans le sens d'une consolidation et d'une expansion des utilisations actuelles. D'autre part, la vocation récréative ou écologique des rives et des plans d'eau est manifeste tant par les affectations que par les projets en cours.

2.3. Contexte socio-économique

Le territoire à l'étude est marqué par de fortes disparités opposant de façon quasi constante la M.R.C. de Beauharnois-Salaberry aux M.R.C. de Champlain, Roussillon et Vaudreuil-Soulanges.

Ainsi, du point de vue du développement économique, Beauharnois-Salaberry se caractérise par une forte proportion (75%) de son territoire consacrée à l'agriculture alors que cette proportion n'est que d'environ 50% pour Vaudreuil-Soulanges et Roussillon et de 6,7% dans Champlain.

La structure industrielle de Beauharnois-Salaberry est vieillissante, peu diversifiée et sujette à la conjoncture internationale. Par contre, celle des M.R.C. voisines se diversifie à un rythme constant dans des secteurs de pointe. La région de Vaudreuil-Soulanges est en plein essor économique, essor qu'elle doit, en partie du moins, à sa localisation sur l'axe du corridor Montréal-Toronto et à la proximité de voies rapides vers le marché du nord-est des États-Unis. La M.R.C. de Roussillon bénéficie quant à elle

des retombées de la croissance économique de la M.R.C. de Champlain, les nouveaux investisseurs s'établissant dans la M.R.C. voisine, faute de terrains disponibles dans Champlain.

La structure démographique de la M.R.C. Beauharnois-Salaberry se distingue également de celle des autres M.R.C. car elle est la seule à connaître une décroissance de sa population de près de 2% par année, tendance qui devrait se poursuivre au cours des prochaines années selon le Bureau de la statistique du Québec. La population de cette M.R.C. s'avère également plus vieille et moins scolarisée que la moyenne provinciale. Le revenu familial est également plus bas que celui enregistré dans les M.R.C. limitrophes.

Enfin, mentionnons que le taux d'autonomie de Beauharnois-Salaberry se situe à 79% alors qu'il est de 40% pour les trois autres M.R.C. du territoire à l'étude. Ceci peut s'expliquer en partie par l'éloignement relatif de cette M.R.C. par rapport aux accès à l'île de Montréal. Cet isolement est dû à l'enclavement de cette région par le fleuve Saint-Laurent et le canal de Beauharnois mais aussi du fait que cette M.R.C. n'est pas directement reliée au réseau autoroutier du sud du Québec.

2.4 Besoins en termes de circulation

Sur le plan interrégional, le nouveau lien autoroutier servira de voie de contournement de l'agglomération montréalaise. Le trafic longue distance représente un potentiel de 5 000 véhicules par jour, dont 920 camions. Pour être attrayante, du point de vue du temps de parcours, la nouvelle voie de circulation doit permettre de réaliser le trajet en un délai égal ou moindre au temps de parcours par l'autoroute 20 ou l'autoroute 40, soit en moins d'une heure. Cela

représente une diminution du temps de parcours actuel par la route 132 de l'ordre de 15 à 20 minutes.

De plus, la nouvelle voie de circulation devra permettre d'alléger la circulation des centres-villes en y réduisant le trafic de transit. Les villes de Salaberry-de-Valleyfield, de Beauharnois et de Châteauguay seraient les plus susceptibles de bénéficier de cette réaffectation du trafic qui permettrait de rétablir l'adéquation entre le type de circulation et la fonction de la route 132.

Pour l'ensemble des tronçons routiers à l'étude, le taux de croissance annuel de trafic se situe entre 2,0% et 3,4% pour la période 1982-1986. Il faut donc s'attendre à une croissance du trafic de l'ordre de 50% au cours des 20 prochaines années si cette tendance se maintient. Cette augmentation du trafic ne pourra qu'amener une dégradation de la sécurité des usagers et des niveaux de services sur les routes de la région.

En tenant compte d'améliorations ponctuelles qui pourraient satisfaire le trafic local, les niveaux de services, notamment sur la route 132, demeureront insuffisants pour accommoder le trafic de transit.

Un nouveau lien routier qui permettrait de séparer le trafic de transit du trafic local et où il n'y aurait pas d'accès aux propriétés riveraines ni de carrefour à niveaux, serait à même d'améliorer grandement la sécurité des usagers, tant sur le nouveau lien, qui bénéficierait de ces caractéristiques favorables, que sur la route 132 qui supporterait un type de circulation plus conforme à sa configuration.

2.5

Définition des objectifs du projet

Compte tenu de l'analyse du contexte socio-économique de la région et des problèmes de circulation qui y sont rencontrés, le projet de prolongement de l'autoroute 30 vise un certain nombre d'objectifs dont les principaux sont:

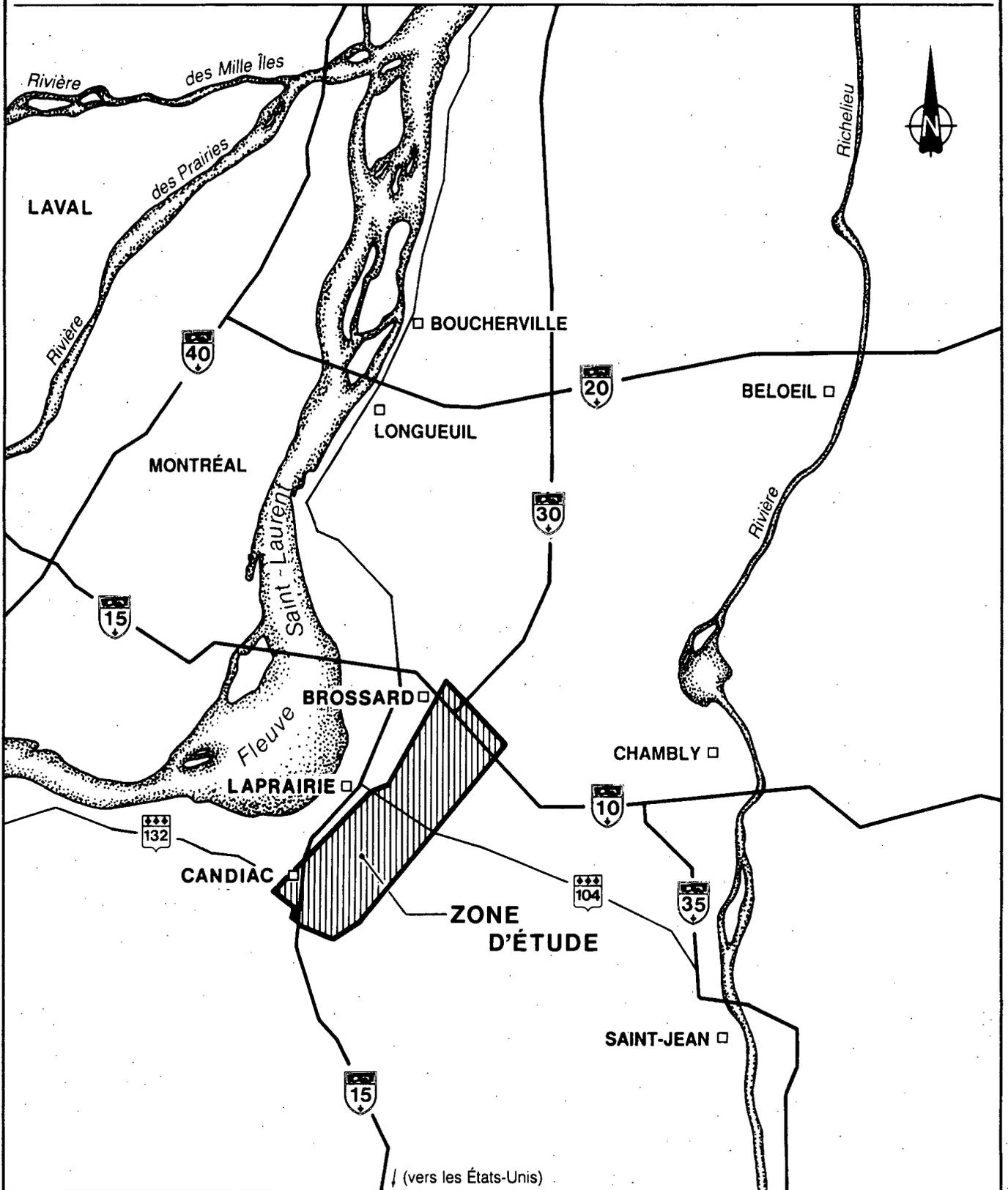
- fournir une alternative à la traversée de l'île de Montréal pour le trafic de transit;
- améliorer la sécurité des usagers;
- améliorer l'adéquation entre la vocation des liens routiers et le type de trafic qui y circule;
- desservir les pôles générateurs de trafic;
- faciliter l'accès direct au réseau autoroutier;
- favoriser l'accessibilité aux services administratifs et aux infrastructures hospitalières, scolaires et commerciales dispersées sur la rive sud;
- améliorer la liaison entre les municipalités de la rive sud de façon à consolider leurs activités économiques;
- appuyer le développement économique de la municipalité de Valleyfield et de l'agglomération Melocheville-Beauharnois en brisant l'isolement relatif de ces communautés.

3.0 DÉLIMITATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude a été définie de façon à permettre l'identification des impacts probables, tant directs qu'indirects, sur le milieu. D'une superficie d'environ 40 km², la zone d'étude est délimitée au sud-ouest et au nord-est par les deux points de chute à relier dans le cadre du présent projet; c'est-à-dire les échangeurs des autoroutes 15 et 10 respectivement. En raison des travaux qui seront requis aux sites de raccordement, un espace supplémentaire a été défini. Ainsi, la limite sud-ouest correspond à la limite de la municipalité de Candiac et la limite nord-est suit la ligne de transport d'énergie électrique, située à quelques 500 mètres de l'autoroute 10.

Au nord-ouest, la limite de la zone d'étude est localisée au niveau du chemin de fer du Canadien National, soit à la limite des quartiers résidentiels structurés de Brossard, La Prairie et Candiac. Au sud-est, la limite est rectiligne entre le chemin de la Montée de l'Ange-Gardien et la limite de la municipalité de Candiac. Cette limite permet d'assurer une superficie suffisamment grande pour l'élaboration de variantes de tracés et l'analyse de leurs impacts sur le milieu, sans s'éloigner démesurément des deux points de chute identifiés précédemment (les limites de la zone d'étude apparaissent à la figure 1).

PLAN DE LOCALISATION



échelle 1:250 000

juin 1991

H:A

figure 1

4.0 INVENTAIRE ET ANALYSE DU MILIEU

À l'intérieur de la zone d'étude définie précédemment, les diverses composantes environnementales du milieu susceptibles d'être affectées par le projet ont été inventoriées et hiérarchisées. La hiérarchisation consiste à déterminer le niveau de résistance, c'est-à-dire le degré de contrainte offert par chacun des éléments du milieu à l'implantation de l'infrastructure routière projetée. La réalisation de cette étape permet par la suite d'identifier les espaces de moindre résistance, lesquels sont mis à profit pour générer les variantes de tracé (voir carte 1).

4.1 Milieu physique

La zone d'étude, située sur la rive droite du fleuve, possède une topographie plane. Dans tout le territoire, les pentes n'excèdent jamais 8%, à l'exception, localement, des berges de la rivière Saint-Jacques, où elles peuvent atteindre plus de 30%, surtout en amont du chemin Saint-Jean. La dénivellation de ces berges abruptes atteint rarement plus de 3 à 4 mètres.

Par ailleurs, en mettant en relation l'importance des pentes et la traficabilité des sols, qui exprime leur aptitude à l'implantation d'une route, on remarque que la zone d'étude présente dans l'ensemble une résistance au projet routier qui varie de forte à faible.

Ainsi, la zone de dépôt organique près de la centrale de La Citière présente une résistance forte. De plus, les pentes supérieures à 8% qui se localisent tout au long des berges de la rivière Saint-Jacques, en amont du chemin Saint-Jean offrent une résistance forte. Enfin, la quasi-totalité de la zone à l'étude, constituée de pentes

faibles et de sédiments marins ou de till, offre une résistance moyenne.

4.2 Milieu biologique

Particulièrement en raison des activités agricoles, du développement résidentiel et de la forte humidité des terres, on ne retrouve pas de peuplement forestier à forte ou très forte valeur écologique dans la zone d'étude. Les peuplements ont des valeurs écologiques moyenne, faible et très faible, indice très représentatif du caractère pionnier de la végétation.

Dans la zone d'étude, aucun habitat faunique de valeur exceptionnelle n'a été identifié. La rivière Saint-Jacques et le ruisseau Saint-Claude, dans les limites de la zone d'étude, possèdent une valeur faunique supérieure puisqu'ils sont utilisés de façon intensive, en période du frai, par la perchaude. Ces cours d'eau constituent d'ailleurs l'une des meilleures, sinon la meilleure frayère à perchaude de la région de Montréal. Une bande de protection riveraine de 30 mètres a également été considérée comme ayant une valeur faunique supérieure.

Parmi les habitats fauniques de bonne valeur, on retrouve un ravage de cerf de Virginie. Malgré le manque de données sur la densité d'occupation de cet habitat, son potentiel pour le cerf est reconnu par le M.L.C.P. Les marais, situés dans la partie aval de la rivière Saint-Jacques, sont également des habitats fauniques de bonne qualité. Un site de nidification pour la sauvagine y a été identifié, à la confluence des deux cours d'eau, et la section aval est utilisée comme aire d'élevage. Finalement, des aires de concentration du rat musqué ont aussi été retenues comme habitat de bonne valeur.

Deux habitats fauniques de valeur moyenne ont été identifiés. Il s'agit premièrement d'un lac artificiel. Celui-ci présente un certain potentiel comme aire de repos pour la sauvagine mais son potentiel pour la nidification est jugé faible. Comme dans le cas de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude, une bande de protection de 30 mètres a été définie autour du lac. La petite zone marécageuse, située à l'intersection de la rivière Saint-Jacques et de la route 104, constitue également un habitat de valeur moyenne. Bien qu'une nichée de canards y ait déjà été observée, le potentiel de ce site est réduit dû au fait que ce secteur est passablement perturbé par la présence de la route.

Les autres cours d'eau ou plan d'eau, incluant les fossés de drainage, sont de qualité inférieure et leur valeur en tant qu'habitat faunique est faible.

La hiérarchisation des éléments d'inventaire du milieu biologique, en termes de résistance environnementale forte, moyenne ou faible, a été réalisée à partir de la valeur écologique des peuplements forestiers et de la valeur faunique des habitats répertoriés.

Pour le milieu biologique, les éléments de forte résistance environnementale regroupent les habitats fauniques de qualité supérieure et de bonne qualité. Il s'agit donc de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude avec leur bande de protection de 30 mètres, du ravin de cerf de Virginie, du site de nidification pour la sauvagine situé à la confluence de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude, de l'aire d'élevage des couvées pour la sauvagine et des zones de concentration du rat musqué.

Les peuplements forestiers à valeur écologique moyenne, le lac artificiel avec sa bande de protection de 30 mètres, de même que le site

de nidification situé à proximité de la route 104, constituent des zones moyennement résistantes face au projet. Tous les autres éléments d'inventaire biologique, c'est-à-dire la végétation de faible et très faible valeur écologique et les habitats fauniques de qualité inférieure, sont de faible résistance.

4.3

Milieu humain

La zone retenue pour fins d'analyse dans le cadre de cette étude est constituée d'une partie des territoires des municipalités de Candiac, Saint-Philippe, La Prairie dans la M.R.C. de Roussillon et Brossard dans la M.R.C. de Champlain.

Le territoire considéré de la municipalité de Candiac est composé d'une portion importante du secteur résidentiel de cette ville, de terrains d'usage récréatif, de terres agricoles, et d'une superficie importante de terrains vacants. La partie de la municipalité de Saint-Philippe incluse dans la zone d'étude est principalement constituée de terres cultivées. Cependant, plusieurs lots, dont la vocation originale était agricole, sont actuellement utilisés à des fins résidentielles. La presque totalité du secteur industriel de la municipalité de La Prairie est située dans le périmètre étudié pour le présent projet. Ce périmètre inclut également un développement résidentiel d'envergure (Place-de-la-Magdelaine) ainsi qu'une zone à caractère agricole. Quant à la ville de Brossard, aucun espace résidentiel n'est actuellement inclus dans la zone d'étude. Celle-ci comprend, à l'intérieur des limites de cette municipalité, des terres à vocation agricole, dont la presque totalité n'est pas cultivée.

La proximité de la région métropolitaine fait en sorte qu'à court terme (5 ans), une partie de la zone d'étude est destinée à l'expansion résidentielle. Dans la M.R.C. de Roussillon, trois projets de développement résidentiel ont débuté en 1989-90. À Candiac, le projet "Candiac-sur-le-Golf" s'appuie, comme son nom l'indique, sur le terrain de golf. La première phase de ce projet, qui a débuté au printemps 1990, se situe entre le terrain de golf et les limites de la municipalité. Les sept autres phases devraient être complétées d'ici une dizaine d'années. L'ensemble du projet couvre le territoire compris entre le terrain de golf, le rang Saint-Joseph et les limites municipales de Saint-Philippe et de La Prairie. Environ 3 000 unités de logement y sont prévues. Mentionnons que les plans et concepts d'aménagement d'ensemble ont été officiellement acceptés par la municipalité de Candiac.

À La Prairie, le secteur situé de part et d'autre des lignes de transport d'électricité, entre le chemin Saint-José et la route 104, est également consacré au développement résidentiel. Deux projets sont en cours: il s'agit du Grand Boisé et de l'Arrondissement. La première et la deuxième phases du Grand Boisé se développent le long du chemin Saint-Jean, en face de la Place-de-la-Magdelaine. Quant à l'Arrondissement, la première phase débute le long du chemin Saint-José.

Dans la M.R.C. de Champlain, deux projets résidentiels ont été relevés. Le premier de ces projets est localisé au nord de l'autoroute 10, sur l'emplacement du terrain de golf actuel de Brossard, terrain qui sera d'ailleurs relocalisé à l'extérieur de la zone d'étude. Le second projet vise la portion de territoire située de part et d'autre du boulevard des Prairies, à l'intérieur de la voie de ceinture proposée par la M.R.C. Ces projets sont toutefois prévus à moyen ou long terme. Aucun plan directeur de développement n'a été arrêté par le Conseil municipal de la ville de Brossard.

La zone d'étude est desservie par un réseau routier peu complexe. En effet, l'autoroute 10 traverse l'extrémité nord-est de cette zone dans un axe nord-ouest, sud-est tandis que l'autoroute 15 en longe l'extrémité sud-ouest dans un axe nord-sud. Une seule route régionale partage la zone d'étude, il s'agit de la route 104 (chemin Saint-Jean) à laquelle vient se greffer la route 217 (boulevard Édouard VII), desservant la municipalité de Saint-Philippe. Une route collectrice intermunicipale relie le village de Saint-Philippe et les villes de Candiac et La Prairie à la route 132 (hors de la zone d'étude). Le réseau est finalement complété à un niveau local par plusieurs routes rurales: les rangs Saint-André, Saint-Joseph, Fontarabie et le boulevard des Prairies.

Au niveau municipal, les seules infrastructures routières projetées sont reliées à l'ouverture de rues dans les zones d'expansion résidentielle. Par ailleurs, les deux M.R.C. ont identifié à l'intérieur de leur schéma d'aménagement des équipements et des infrastructures d'ordre intermunicipal et régional. Notons que le projet de prolongement de l'autoroute 30 figure dans chacun des schémas d'aménagement.

Plusieurs tronçons ferroviaires traversent la zone d'étude. Une première voie ferrée, appartenant au Canadien National, relie les parcs industriels de Brossard et de La Prairie, dans un axe nord-est, sud-ouest. Cette voie constitue d'ailleurs la limite ouest de la zone d'étude. D'après le schéma d'aménagement de la M.R.C. de Champlain, elle ferait l'objet d'une proposition de relocalisation. Une deuxième voie du Canadien National, en provenance de Saint-Jean-sur-Richelieu rejoint la première au niveau du boulevard des Prairies à Brossard. Une troisième voie ferrée (axe nord-ouest, sud-est) appartenant au Canadien Pacifique (C.P.) longe la limite sud de la zone d'étude.

Le poste de transformation La Prairie et la centrale de La Citière font partie des infrastructures d'Hydro-Québec présentes dans la zone d'étude. De plus, cette dernière est sillonnée par de nombreuses lignes de transport d'énergie dont celle à 735 kV ceinturant l'île de Montréal. Également, une conduite de gaz naturel longe l'autoroute 15 dans la portion sud-ouest du territoire considéré. Pour ce qui est des infrastructures de télécommunication, deux antennes radio sont situées non loin du boulevard des Prairies, à Brossard. Ces antennes appartiennent à la Société Radio-Canada qui possède d'ailleurs les lots en question. Leur emprise au sol est de 132 et 180 mètres de rayon, couvrant ainsi la presque totalité de la propriété de Radio-Canada. Par ailleurs, trois antennes de téléphone cellulaire ont été répertoriées à l'intérieur des limites de La Prairie. La première est localisée aux abords du parc industriel de La Prairie; la seconde a été érigée le long de la route 104, à proximité de l'emprise d'Hydro-Québec, tandis que la troisième est située non loin de la limite nord de la municipalité de Saint-Philippe, sur le boulevard Édouard VII.

En ce qui concerne les aménagements récréatifs futurs, la mise en valeur des abords de la rivière Saint-Jacques retient l'attention. Malgré la mauvaise qualité de son eau, elle posséderait un bon potentiel récréatif.

On retrouve à l'intérieur de la zone d'étude plusieurs maisons d'intérêt historique et architectural dont deux sont classées monuments historiques; il s'agit des maisons Sénécal et Deschamps situées aux numéros civiques 5425 et 5505 du boulevard des Prairies, à Brossard.

Pour le milieu humain, en raison du caractère même du projet, les secteurs considérés comme incompatibles au passage de l'infrastructure routière sont le milieu bâti structuré actuel des villes de Candiac et de La Prairie, les deux parcs de maisons mobiles situés à Saint-Philippe, la partie occupée du cimetière de La Prairie, les monuments historiques classés, ainsi que leur périmètre de protection, les antennes émettrices radio de Radio-Canada, ainsi que leur emprise, le poste de transformation La Prairie et la centrale thermique La Citière.

Par ailleurs, les zones de forte résistance comprennent le secteur industriel de La Prairie, les commerces et institutions d'importance, les terrains de golf, les maisons d'intérêt historique et architectural et la zone d'expansion prévisible du milieu bâti (court terme, 5 ans).

Le milieu bâti dispersé le long des routes et des chemins locaux, le centre de ski de fond et les antennes de téléphone cellulaire sont considérés comme secteurs de moyenne résistance.

Pour sa part, le périmètre d'expansion du milieu bâti, prévisible à long terme, constitue les zones de faible résistance.

4.4 Milieu agricole

En février 1989, nous avons procédé à un recensement des activités agricoles à l'intérieur de la zone d'étude.

Seize entreprises agricoles, situées en tout ou en partie à l'intérieur de la zone d'étude, ont été identifiées: une bovine, huit céréaliers, une diversifiée, quatre de production de foin, deux

horticoles et une porcine. Les superficies cultivées par ces entreprises totalisent 2 545 ha (soit en moyenne 159 ha par ferme), dont environ 70% (1 766 ha) sont situées à l'extérieur de la zone d'étude. Il est à souligner que des 779 ha cultivés à l'intérieur de la zone d'étude, seulement 137 ha (17,5%) sont la propriété de l'exploitant; les autres superficies étant louées. La superficie cultivée moyenne sur ces fermes (159 ha) dépasse largement la moyenne provinciale qui est de 55,1 ha, de même que celle de Brossard, 70,6 ha, de La Prairie 43,8 ha et de Saint-Philippe 57,2 ha.

Les productions animales sont virtuellement absentes de la zone d'étude, le cheptel étant d'environ 70 veaux de grains, trois bovillons, 35 truies et 50 porcs.

Les principales productions végétales présentes à l'intérieur de la zone d'étude sont le maïs-grain, le blé pour alimentation humaine et l'orge. Ces cultures occupent près de 600 ha, soit plus de 75% des sols exploités. On retrouve sur le lot 201, à Saint-Philippe, un centre de séchage de grains. La production de foin couvre environ 170 ha (22%), les productions horticoles, en champs, 20 ha (3%), et les cultures en serres près de 1 800 m².

La très grande majorité des sols à l'intérieur de la zone d'étude possèdent un très bon potentiel agricole pour les grandes cultures. Des sols organiques et des sols de classe 3 forment trois petites pochettes à l'intérieur des sols de classe 2.

L'évaluation des résistances du milieu agricole est basée sur le dynamisme des fermes ou sur le potentiel agricole des sols non cultivés, non boisés et vacants.

Chacune des exploitations relevées dans la zone d'étude a été classée suivant trois niveaux de dynamisme: les fermes représentant l'exploitation viable la plus susceptible d'être rencontrées dans le contexte agricole québécois et ce, pour chaque type de production, sont considérées dans la moyenne; les fermes de plus grande envergure, soit en termes de produits des ventes, superficies cultivées, type de culture ou toute autre caractéristique importante, sont considérées comme au-dessus de la moyenne; les entreprises agricoles où une sous-utilisation de la main-d'oeuvre, du sol ou d'autres moyens de production est identifiée sont considérées comme sous la moyenne.

La zone d'étude regroupe ainsi six exploitations agricoles au-dessus de la moyenne, trois dans la moyenne et six sous la moyenne.

Pour le milieu agricole, les zones de résistance forte regroupent les portions exploitées et bâties d'une entreprise agricole dont le dynamisme est au-dessus de la moyenne. Pour leur part, les zones de résistance moyenne regroupent les mêmes portions mais pour les fermes dont le dynamisme se situe dans la moyenne. Finalement, les secteurs exploités et bâtis d'une entreprise agricole dont le dynamisme est sous la moyenne ainsi que les sols non cultivés, non boisés et vacants, de potentiel 1 à 5, constituent les zones de faible résistance.

4.5 Milieu forestier

À l'intérieur de la zone d'étude, on observe que la majorité des peuplements sont situés sur des terrains offrant un très fort potentiel pour la production de matière ligneuse. Quelques peuplements situés sur des terres de moyenne et forte productivité apparaissent dans le secteur nord de la zone d'étude. Cette grande

productivité des terres, dans la région, reflète la richesse des sols du domaine de l'érablière à caryer. Il est alors aisé de comprendre que de tels sols aient été défrichés et mis en culture.

Aujourd'hui, la zone à l'étude se caractérise par des peuplements jeunes et des superficies en régénération. Par ailleurs, il semble que le dynamisme forestier du territoire étudié soit très faible. En effet, aucun propriétaire de lot boisé n'a reçu de subvention du M.E.R. pour la réalisation de travaux sylvicoles. En fait, la seule activité forestière pratiquée est la coupe de bois de chauffage et cette activité est d'une très faible intensité, les essences présentes actuellement dans le secteur étant peu intéressantes.

Les érablières rouges sont distribuées un peu partout à l'intérieur de la zone d'étude. Aucune de celles-ci n'est présentement exploitée pour la production de sirop d'érable. Leur potentiel est considéré comme étant moyen en raison de leur jeune âge et de leur faible indice de hauteur.

Les espaces forestiers ont été hiérarchisés en termes de sensibilité des peuplements et selon leur utilisation actuelle ou potentielle. Les zones de résistance moyenne regroupent les érablières non exploitées, ayant un potentiel d'exploitation moyen et les peuplements forestiers de sensibilité moyenne. Compte tenu du caractère jeune de la végétation de la zone d'étude, les zones moyennement résistantes regroupent la presque totalité des peuplements. Pour leur part, les zones de résistance faible incluent les boisés de faible sensibilité. Il s'agit des boisés en régénération dont le potentiel de productivité est fort ou moyen et des peuplements mûrs ayant un potentiel de productivité moyen. Ces superficies sont rares dans la zone d'étude puisque le potentiel de productivité des terres est en général très fort.

4.6 Milieu visuel

La zone d'étude est incluse dans la première couronne des municipalités de la banlieue de Montréal. Elle constitue une zone de transition entre le milieu bâti très urbanisé des bords du fleuve et la plaine agricole. Le paysage y est complexe: les terres cultivées voisinent avec des développements résidentiels; les espaces sont coupés par diverses interventions humaines telles les autoroutes et les lignes de transport d'énergie; les friches y sont abondantes, brisant la continuité habituelle des champs agricoles. La zone d'étude s'inscrit donc dans un contexte de périphérie urbaine.

La zone d'étude contient onze unités de paysage selon la densité de l'utilisation du sol, soit du caractère urbain au caractère le plus naturel, les unités forestières. Elles se répartissent comme suit: une unité bâtie urbaine, une unité bâtie rurale, quatre unités agricoles, deux unités en friche, une unité agro-forestière et deux unités forestières.

L'unité bâtie urbaine est localisée au nord-ouest de la zone d'étude. Elle longe les rives du fleuve tout en pénétrant légèrement dans la plaine. L'unité bâtie rurale se situe au sud-ouest de la zone d'étude et voisine avec des unités agricoles. Le cadre bâti qui caractérise cette unité est associé à une utilisation du sol de type rural par la présence importante de bâtiments agricoles et par la sinuosité de la route qui la traverse.

Les unités agricoles sont réparties à l'intérieur de la zone d'étude, soit au sud, au centre et au nord. Les deux unités en friche reflètent l'abandon de l'agriculture et le caractère de transition de ces lieux. L'une est située à l'extrémité ouest de la zone d'étude alors que l'autre constitue un espace vacant dans la continuité urbaine.

L'unité agro-forestière, sise à l'extrémité est de la zone d'étude, reflète une utilisation agricole des terres qui alterne avec d'importantes surfaces boisées. Elle inclut aussi des surfaces en friche. Les deux unités forestières se ressemblent peu. Une sépare la zone d'étude en deux en s'appuyant sur la route 104, l'autre située au sud-est compte plusieurs lignes de transport d'énergie électrique, le poste de transformation et la centrale La Citière.

4.7 Milieu sonore

Le climat sonore actuel a été évalué en réalisant des relevés sur le site et des simulations sur ordinateur. Cinq relevés continus de 24 heures et deux relevés de trois heures ont été effectués dans les secteurs les plus susceptibles d'être perturbés par le nouveau tronçon d'autoroute. Huit relevés supplémentaires de quinze minutes ont été effectués à différents endroits de façon à évaluer le climat sonore actuel dans l'ensemble de la zone d'étude. Les mesures ont permis, entre autres, de vérifier et de valider le modèle utilisé pour calculer les niveaux sonores à partir des données de circulation.

Le logiciel STAMINA 2.0 a été utilisé pour calculer le bruit dans la zone d'étude. Des vérifications ont été faites pour ajuster les différents paramètres tels les facteurs ALPHA et les effets d'écrans des bâtiments.

Le niveau de bruit actuel est faible dans la plus grande partie de la zone d'étude. Les niveaux équivalents se situent sous les 55 dB(A) à l'intérieur des zones habitées.

Des calculs sommaires ont été effectués afin d'estimer la position des isophones 55, 60 et 65 dB(A) du tronçon d'autoroute 30 projeté en l'an 2010. À partir de ces calculs, on constate que les terrains situés à moins d'environ 200 mètres des limites de l'emprise verront leur climat sonore altéré, l'isophone 55 dB(A) se situant approximativement à cette distance. Cet élément sera considéré à l'étape de l'élaboration des variantes.

4.8 Archéologie

Aucun site ou vestige archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur des limites de la zone d'étude. L'analyse théorique a permis la délimitation de zones à potentiel archéologique déterminées sur la base des données géomorphologiques, écologiques et culturelles (archéologie, ethnohistoire et histoire) disponibles.

En ce qui a trait au potentiel archéologique amérindien (préhistorique et historique), à la lumière de ces données, les rives de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude ont été privilégiées, de même qu'un secteur sablonneux situé dans la partie ouest de la zone d'étude.

Pour la période euro-qubécoise, ce sont, d'une part, les axes de peuplement, de même que les abords de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude, qui ont été très rapidement occupés au début de la colonisation de la Seigneurie-de-la-Magdelaine, qui présentent un potentiel archéologique fort.

5.0

ÉLABORATION DES VARIANTES ET CHOIX DU TRACÉ

Afin de dégager des axes routiers qui perturberont le moins possible le milieu récepteur, les zones de résistance identifiées pour chacun des milieux inventoriés ont été prises en considération.

Ainsi, outre le tracé de référence du M.T.Q. (option Z), un axe de moindre résistance est ressorti (option C). Essentiellement, les deux options se confondent entre l'autoroute 10 et la route 104, puis au sud-ouest de cette dernière route, l'option C suit les lignes de transport d'énergie électrique ainsi que les limites municipales de Saint-Philippe et de La Prairie (carte 1).

De l'analyse comparative des deux options, il ressort qu'elles se classent à égalité pour le milieu biophysique. Il existe cependant une possibilité d'optimiser l'option Z, en la déplaçant légèrement évitant ainsi le redressement d'un tronçon de la rivière Saint-Jacques dans le secteur à l'ouest du boulevard Édouard VII.

Pour le milieu humain, l'option Z s'avère préférable. L'enjeu principal est situé dans la municipalité de Candiac, soit le développement résidentiel de Candiac-sur-le-Golf actuellement en voie de réalisation. L'option C aurait l'inconvénient d'isoler de 20 à 25% des superficies du projet, remettant ainsi en cause le concept global du projet ainsi que l'utilisation à des fins résidentielles des superficies isolées. De la même façon, les projets de développement le Grand Boisé et l'Arrondissement, situés à La Prairie, verraient respectivement 18% et 12% de leur superficie soustraite au développement.

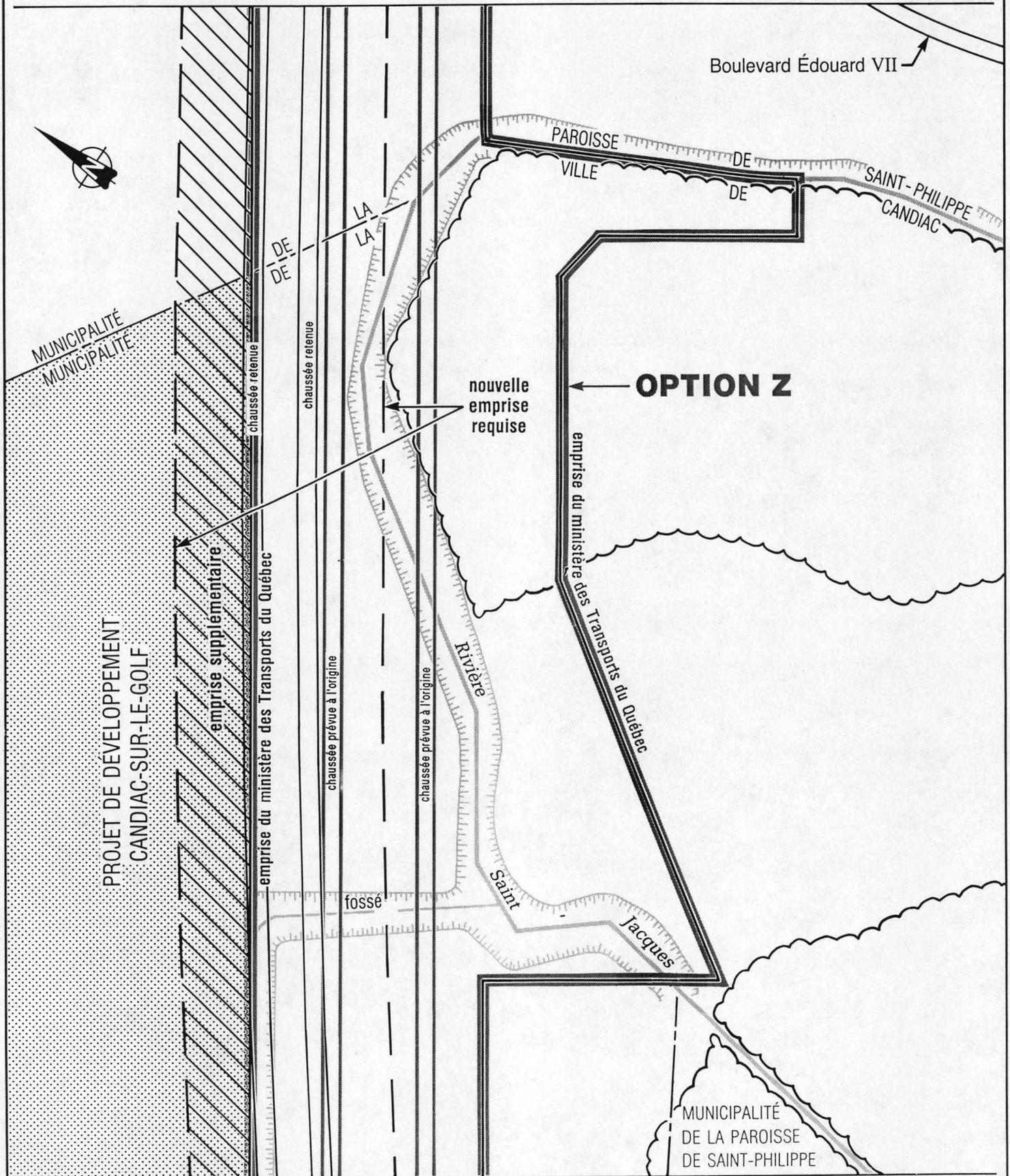
Les options C et Z sont équivalentes pour les milieux agricole et forestier n'y créant aucun impact significatif. En effet, les superficies en cause ont, à toutes fins pratiques, perdu leurs vocations agricole ou acéricole.

Pour le milieu visuel, l'option C est légèrement préférable. Les principaux inconvénients du tracé Z sont qu'il est situé en avant-plan pour les résidants du boulevard Édouard VII ainsi que pour ceux du parc de maisons mobiles du boulevard Saint-Joseph et la modification du cours actuel d'un tronçon de la rivière Saint-Jacques. Ce dernier impact négatif pourrait être éliminé en déplaçant l'emprise actuellement prévue, pour l'option Z, comme mentionné pour le milieu biophysique.

Selon ce bilan, l'option Z s'avère globalement préférable du point de vue environnemental. Il est, de plus, possible de l'optimiser en déplaçant légèrement l'axe de la route vers l'ouest pour éviter le redressement d'un tronçon de la rivière Saint-Jacques. La solution pour minimiser les impacts sur la rivière, sans en créer d'importants sur le milieu humain et sur le plan technique, consiste à réduire la largeur du terre-plein central de façon à déplacer le plus possible la chaussée est à l'extérieur du lit et de la berge de la rivière; à réduire légèrement la largeur de l'emprise et à déplacer la ligne de centre vers l'ouest. Ces mesures permettent d'optimiser le projet face à chacune des composantes en cause (voir figure 2).

Le tracé retenu est donc l'option Z optimisé.

LOCALISATION DE L'OPTION Z OPTIMISÉE



échelle 1:2 000

juin 1991

H:A

6.0 ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LE TRACÉ RETENU

6.1 Description technique de la solution retenue

Le projet consiste à réaliser deux chaussées d'une autoroute à quatre voies avec échangeurs aux principaux carrefours et la mise en place des chemins de desserte nécessaires pour desservir les terrains qui seront enclavés par la future autoroute.

Il comprend la construction des éléments suivants:

- deux chaussées de deux (2) voies chacune, d'emprise nominale de 90 mètres suivant un profil en travers d'une autoroute en milieu rural de type A sur une longueur de l'ordre de 12,15 km excepté dans le secteur du boulevard Rome, dans Brossard, où le profil aura un caractère urbain de part et d'autre de l'autoroute. L'aménagement de voies collectrices urbaines à cet endroit est rendu nécessaire en raison du peu de terrain disponible et de la faible distance entre les échangeurs. Sur la majorité du parcours au sud du boulevard Rome, le terre-plein central aura une largeur d'environ 14 mètres;
- réfection du terre-plein sur l'autoroute 15 aux abords de l'échangeur de l'autoroute 15 avec l'autoroute 30;
- les deux bretelles intérieures des quadrants ouest et extérieures des quadrants est pour l'échangeur au niveau de l'autoroute 15;
- l'échangeur au niveau du boulevard Jean-Leman;

- un chemin de desserte d'une longueur de 1,0 km reliant le boulevard Jean-Leman au rang Saint-Joseph dans Saint-Philippe et une bretelle d'accès à l'autoroute en direction nord-est en provenance du rang Saint-Joseph;
- un chemin de desserte d'emprise nominale de 20 mètres suivant le profil en travers d'une route locale en milieu rural de type F d'une longueur de l'ordre de 2,6 km reliant le lot 212 au chemin Saint-Jean (route 104) et localisé au nord de l'autoroute;
- l'échangeur au niveau du chemin Saint-Jean (route 104);
- deux ouvrages pour enjamber la rivière Saint-Jacques à environ 0,8 km au nord du chemin Saint-Jean;
- deux ouvrages pour enjamber le ruisseau Saint-Claude à environ 2,0 km au nord du chemin Saint-Jean;
- deux viaducs passant au-dessus du boulevard Matte et de la voie ferrée du CN et construction de l'échangeur avec le boulevard Matte;
- une structure dans le prolongement du futur boulevard Rome ainsi que les chemins de raccordement au boulevard des Prairies afin de maintenir une liaison entre les parties nord et sud dudit boulevard;
- la partie des voies collectrices donnant accès à l'autoroute 10;
- une bretelle de raccordement entre le chemin Saint-Jean et l'autoroute 30 en direction sud;

- des bretelles de raccordement au réseau local de Brossard et les voies collectrices, comprises entre le boulevard Rome et le boulevard Matte;
- les bretelles extérieures des quadrants sud-ouest et sud-est et les bretelles intérieures des quadrants nord-ouest et nord-est pour l'échangeur de l'autoroute 10.

6.2 Sommaire des impacts potentiels reliés à la période de construction et mesures d'atténuation

Sur le milieu biophysique, de façon générale, les impacts temporaires appréhendés durant les travaux de construction sont reliés au décapage des sols à l'intérieur de l'emprise et à la traversée de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude. Pour ces traversées, les travaux ne devront pas être effectués entre la débâcle (environ le 1er avril) et le 1er août.

À tous les endroits du chantier où il y a risque d'érosion des sols, il faudra minimiser le temps d'exposition des sols dénudés et appliquer des mesures de renaturalisation, de stabilisation et de captage des sédiments. Ces mesures devront s'inspirer du guide "Les projets d'infrastructures routières et l'érosion des sols" publié par le M.T.Q. en 1989.

Au niveau de la traversée de la rivière Saint-Jacques, un remaniement des berges pourrait causer une hausse de la turbidité. À cet égard, les travaux en rive devront être retardés jusqu'au moment de l'érection des structures et l'entrepreneur devra éviter le déversement de débris dans la rivière.

Les travaux de construction des ponceaux pour enjamber le ruisseau Saint-Claude devront être conduits le plus rapidement possible. En tout temps, l'entrepreneur devra prendre les précautions nécessaires pour assurer le libre écoulement de l'eau et les ponceaux devront être en place avant le début de la confection des remblais d'approche.

De plus, le plein et la vérification mécanique de la machinerie devront être effectués à une distance d'au moins 15 m des cours d'eau; il est interdit de traverser ou de circuler dans les cours d'eau avec des engins de chantier.

Pour toute la longueur du projet, on devra établir les routes temporaires dans les zones non boisées. Les déblais non utilisés pourront être entreposés uniquement dans des aires prévues à cette fin, à l'intérieur de l'emprise ou disposés selon les lois et règlements en vigueur. Conserver la terre végétale décapée pour l'aménagement des abords routiers.

De façon générale pour l'ensemble des lisières boisées, des mesures de protection contre les blessures des troncs et le piétinement des systèmes racinaires devront être appliquées. On devra, de plus, éviter la chute des arbres à l'extérieur des limites de déboisement. Aucun engin de chantier ne devra circuler à l'extérieur de l'emprise.

Sur le plan humain, la perturbation du trafic routier entraînera quelques désagréments pour les utilisateurs des routes et chemins recoupés par l'emprise projetée. Comme mesure d'atténuation, la mise en place de voies d'évitement pour ces routes et chemins permettra de réduire l'impact en maintenant les liaisons routières.

Les résidants situés à proximité du site de construction subiront également certains inconvénients. Ainsi, l'accès à leur propriété risque d'être plus difficile et leur environnement sera perturbé entre autres par une altération de la qualité de l'air (poussière, gaz d'échappement). L'épandage d'abat-poussière est proposé afin de pallier partiellement à cette dernière situation et, à proximité des résidences, l'horaire des activités de construction devra être établi en tenant compte de la réglementation municipale à Brossard et à La Prairie. Pour les municipalités de Candiac et Saint-Philippe, on s'abstiendra de travailler, à proximité des zones habitées, entre 19 h 00 et 7 h 00, ainsi que le dimanche.

Certaines précautions devront être prises afin de minimiser les inconvénients que pourraient causer les travaux de construction sur les activités agricoles. Pour ce faire, il serait souhaitable que les agriculteurs concernés soient rencontrés avant le début des travaux afin d'identifier les besoins spécifiques de chacun. Une attention particulière devra être accordée au maintien en tout temps de l'accès aux bâtiments de même qu'aux parcelles cultivées.

Compte tenu de l'intérêt archéologique des secteurs traversés par le projet, on procédera dans un premier temps, à une inspection visuelle des zones à potentiel retenues afin d'en préciser le potentiel théoriquement déterminé. Cette étape permettra de préciser l'état actuel du terrain et l'éventuel degré de perturbation qui pourrait en réduire le potentiel archéologique et aidera à circonscrire les endroits où d'éventuels sondages archéologiques auront à être exécutés.

De plus, en cas de découverte fortuite d'artefacts ou de vestiges architecturaux lors des travaux de construction, il sera opportun que les responsables du chantier avisent le ministère des

Transports, en l'occurrence son Service de l'environnement, conformément au paragraphe 6 de l'article 7.07 du Cahier des charges et devis généraux. Des mesures seront alors prises pour l'identification et la protection du patrimoine archéologique qui pourrait être menacé.

6.3 Bilan des impacts liés à la présence de l'infrastructure et mesures d'atténuation

Les impacts identifiés dans cette section sont localisés à la carte 2, feuillets 1 et 2 ainsi qu'à la carte 3.

6.3.1 Milieu biophysique

Trois impacts initiaux forts sont appréhendés sur le milieu biophysique. Ces impacts se rapportent à la rivière Saint-Jacques; le projet nécessitant la traversée de cette rivière du chaînage 11+870 à 12+140 et un empiètement dans la bande de protection riveraine sur 265 mètres (chaînage 8+110 à 8+350) accentuant ainsi le caractère artificiel de cette bande de protection qui a déjà subi quelques perturbations associées à l'activité anthropique. La rivière Saint-Jacques étant située dans un secteur de développement urbain, il est d'autant plus important d'en préserver l'intégrité. En effet, son intérêt en tant qu'élément naturel est grand dans un tel contexte.

Il est possible d'atténuer l'impact de la traversée en installant des ponts qui ne modifient pas la section d'écoulement de la rivière et qui permettent de conserver une berme de 3 mètres entre le pied du remblai du pont et le haut du talus de la rivière. Cette berme

permettra de conserver un caractère plus naturel à la rive et maintiendra la continuité d'un lien de part et d'autre des ouvrages, de façon à ne pas diminuer le potentiel récréatif de ce secteur. Étant donné la sensibilité des berges à l'érosion, on devra, au besoin, stabiliser la berge avec un matériau non érodable et la renaturer par la plantation d'arbustes. Pour le secteur où l'on empiète dans la bande de protection riveraine, on devra conserver au maximum la végétation, notamment celle arborescente, en bordure de la rivière et installer, au besoin, des glissières de sécurité pour assurer la protection des usagers. Les travaux devront être réalisés en dehors de la période de débâcle et des périodes de frai et d'alevinage de la faune ichthyenne qui s'échelonnent du 1er avril au 1er août. L'application de ces mesures permettra d'atténuer les impacts sur la rivière Saint-Jacques à un niveau faible.

L'impact sur le ruisseau Saint-Claude peut être atténué en installant des ponceaux qui ne modifieront pas les vitesses d'écoulement actuelles et qui permettront de recréer l'état naturel du lit. Les travaux dans ce cours d'eau devront respecter les mêmes restrictions temporelles définies pour la rivière Saint-Jacques. L'impact résiduel sera faible.

Les autres impacts sur les habitats aquatiques et semi-aquatiques sont faibles et concernent les ruisseaux de qualité inférieure ainsi que l'habitat du rat musqué.

Finalement, le projet causera également un impact moyen sur les peuplements forestiers à valeur écologique moyenne et faible affectés à la récréation dans le schéma d'aménagement. À l'instar de la rivière Saint-Jacques, l'intérêt de cet élément naturel est augmenté en raison de la proximité de l'environnement urbain. Cet impact ne peut être atténué.

6.3.2 Milieu humain

Un bâtiment est situé dans l'emprise et son utilisation est incompatible avec l'autoroute projetée. Il s'agit d'un entrepôt utilisé à des fins commerciales. L'impact initial est moyen et des mesures favorisant la relocalisation et/ou le dédommagement permettront d'atténuer l'impact à un niveau variant de faible à nul.

L'emprise recoupe également deux routes municipales, le rang Saint-Joseph à Candiach et le boulevard des Prairies à Brossard. Ces deux routes seront interrompues. L'impact initial appréhendé est moyen. La construction de bretelles d'accès à l'autoroute 30 et d'un lien avec le boulevard Jean-Leman par le rang Saint-Joseph ainsi que la construction d'un viaduc sur le futur boulevard Rome, accompagné d'un raccordement entre ce dernier et le boulevard des Prairies, permettront d'assurer des liens entre les routes affectées et le futur réseau routier. Les impacts résiduels seront faibles.

Un ensemble de huit maisons d'intérêt patrimonial que l'on retrouve sur le boulevard des Prairies sera également affecté par le projet. L'impact initial qualifié de moyen n'est pas atténuable. Il faut cependant souligner que la mise en place d'un écran, tel que proposé pour le milieu visuel, permettra de recréer un encadrement respectant le cachet des deux maisons classées monuments historiques à l'intérieur de cet ensemble d'intérêt patrimonial.

Une autre infrastructure municipale est affectée par le projet. Il s'agit d'un fossé recueillant les eaux pluviales de Candiach. Le réaménagement de ce fossé à même le fossé de l'autoroute permettra d'atténuer complètement l'impact moyen appréhendé.

Avec l'épandage de fondants, lors de l'entretien de l'autoroute l'hiver, la contamination d'un puits artésien par les chlorures est à craindre. Il conviendra d'assurer le suivi de la qualité de l'eau et, advenant une contamination du puits, des mesures pour fournir aux consommateurs une eau d'aussi bonne qualité qu'avant la présence de l'autoroute seront prises. La mise en place de ces mesures annulera totalement l'impact initialement appréhendé.

Un pylône d'Hydro-Québec est présent dans le tracé d'une des chaussées projetées. Une modification légère de l'axe de la chaussée ou le déplacement du pylône permettra d'atténuer complètement cet impact.

L'emprise projetée empiète très légèrement sur le projet domiciliaire "Candiac-sur-le-Golf", planifié à court terme. Avec un dédommagement pour réaménager, au besoin, le concept du projet, l'impact résiduel deviendra nul.

Un accès à une propriété sera perdu par l'implantation de l'échangeur situé à la hauteur de la route 104, le réaménagement d'un accès à la propriété atténuera complètement cet impact.

Des aménagements récréatifs seront touchés par le projet. Ainsi, le réseau de pistes de ski de fond de La Prairie est recoupé à sa périphérie par l'emprise du chemin de desserte. Un dédommagement favorisant la relocalisation des pistes permettrait d'atténuer l'impact initial, l'impact résiduel sera alors faible à nul.

Les projets de mise en valeur des abords de la rivière Saint-Jacques (Groupe Untel inc.) à des fins récréatives et environnementales seront également touchés par l'autoroute projetée. Aucun aménagement n'étant réalisé à cet endroit, l'impact initial est faible.

Mentionnons toutefois que le potentiel récréatif sera maintenu grâce aux aménagements tels que proposés par le milieu biophysique.

Finalement, l'autoroute empiétera sur la bande riveraine de la rivière Saint-Jacques contrevenant à la norme (10 m) du schéma d'aménagement de la M.R.C. Roussillon concernant l'implantation d'ouvrages en bordure des cours d'eau désignés telle la rivière Saint-Jacques. L'obtention d'une dérogation au schéma d'aménagement sera donc nécessaire avant le début des travaux.

6.3.3 Milieu agricole

Globalement, ce projet aura peu ou pas d'impact sur les activités agricoles. En effet, suite à la révision des zones agricoles permanentes, dont les nouvelles limites ont été sanctionnées en septembre 1990, les superficies cultivées affectées par la construction de cette section de l'autoroute 30 sont à l'extérieur des zones agricoles permanentes. De plus, pour les superficies cultivées non immobilisées, les M.R.C. ont déjà prévu dans les schémas d'aménagement, des affectations résidentielles ou industrielles. Ces espaces perdront donc à court ou moyen terme leur vocation agricole.

6.3.4 Milieu forestier

La construction du lien routier entraînera la perte de 6,9 ha dans une érablière à potentiel acéricole moyen. Cet impact est jugé faible en raison de la très faible vocation acéricole de ce boisé, maintenant situé à l'extérieur de la zone agricole protégée. Aucune mesure d'atténuation n'est applicable de sorte que l'impact résiduel demeure faible.

6.3.5 Milieu sonore

Le climat sonore projeté a été évalué à l'aide du modèle de simulation STAMINA 2.0. Les débits de circulation utilisés sont les débits journaliers moyens estivaux prévus pour l'an 2010. À l'aide de la grille d'évaluation de l'augmentation du climat sonore, développée par le ministère des Transports, nous avons déterminé l'impact initial en comparant les climats sonores actuels et projetés (carte 3).

Un écran est recommandé pour protéger du bruit le parc de maisons mobiles de Saint-Philippe, notamment son extrémité nord. Il permettra de limiter à 55 dB(A) le niveau sonore maximum à ces maisons.

L'évaluation des impacts sonores pour les résidents des routes qui croiseront le nouveau tronçon de l'autoroute 30 a également été effectuée. Les routes étudiées sont les boulevards Jean-Leman et Montcalm, le rang Saint-Joseph, le chemin Saint-Jean et le boulevard des Prairies. Il n'y aura aucun impact pour les résidents des boulevards Jean-Leman et Montcalm, ainsi que pour ceux du rang Saint-Joseph; quelques résidences du chemin Saint-Jean subiront un impact faible.

À titre préventif, les municipalités devront planifier des mesures de protection contre le bruit de la circulation routière, pour les zones résidentielles projetées. À cet effet, le guide réalisé par le Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec intitulé "Combattre le bruit de la circulation routière" est disponible chez l'Éditeur officiel du Québec.

6.3.6 Milieu visuel

Un des impacts créés par l'implantation de l'autoroute projetée concerne le paysage de deux maisons classées monuments historiques et situées en bordure du boulevard des Prairies. Afin de minimiser l'effet des modifications du paysage sur ces deux maisons, il est recommandé d'aménager à la limite de l'emprise, un écran visuel composé d'arbres et d'arbustes à forte densité de plantation. L'application des mesures d'atténuation permet de réduire l'impact initial qualifié de fort à un impact résiduel moyen.

L'implantation du projet routier affectera l'avant-plan du champ visuel des résidants du boulevard Édouard VII (chaînage 8+360 à 9+400 côté droit). Afin d'atténuer ces modifications, il est recommandé d'aménager à la limite de l'emprise une plantation d'arbres et d'arbustes, l'impact résiduel est qualifié de moyen à faible.

Le projet routier affectera également les résidants du parc de maisons mobiles de Saint-Philippe (chaînage 6+950 à 7+900 côté droit). Il engendre une modification de la qualité du champ visuel des résidants. Les mesures d'atténuation du milieu visuel intègrent celle du milieu sonore. L'application des mesures d'atténuation proposées, soit des aménagements paysagers, réduit l'impact à des niveaux faible à moyen.

Le prolongement de l'autoroute 30, en passant au-dessus du chemin de fer, accentue la perception de discordances visuelles pour les usagers. Il est recommandé de réaliser des nivellements et des plantations de façon à assurer un encadrement visuel dynamique et diversifié pour l'automobiliste. Conséquemment à l'application des mesures d'atténuation, l'impact résiduel est de faible niveau.

Le principal impact créé par l'implantation d'un viaduc est situé au-dessus du boulevard Jean-Leman. La concentration des infrastructures proposées engendre une modification visuelle pour les observateurs mobiles et permanents. Afin de favoriser l'insertion de ces structures, il est proposé de réaliser des aménagements de façon à diversifier et moduler la perception de l'automobiliste en créant une série de fermetures et d'ouvertures visuelles qui susciteront l'intérêt de l'utilisateur.

De même, le viaduc et l'échangeur proposés à l'intersection du chemin Saint-Jean et du boulevard Édouard VII génèrent une modification du paysage. Le noeud visuel créé par la concentration des voies de circulation accentue l'accessibilité visuelle de la ligne de transport d'énergie. Un déboisement minimal est recommandé ainsi qu'un aménagement composé d'arbres et d'arbustes feuillus dans les boucles d'échangeurs adjacentes à la ligne de transport d'énergie pour créer un point focal d'intérêt pour les usagers du corridor autoroutier.

L'application des mesures d'atténuation réduit ces deux derniers impacts à un niveau faible.

La perception de lignes de transport d'énergie et/ou d'un poste de transformation crée des discordances visuelles pour les observateurs mobiles. Dans ces cas, l'aménagement de bosquets de végétaux de part et d'autre de la traversée des lignes électriques et en bordure de l'emprise permettra de minimiser la perception directe de ces infrastructures discordantes dans le paysage. La mise en oeuvre de ces recommandations réduit les impacts à un niveau résiduel qualifié de faible.

Les berges de la rivière Saint-Jacques seront modifiées en deux endroits lors de l'implantation de la route projetée. Il est recommandé de conserver la rangée d'arbres qui bordent la rivière (chaînage 8+100 à 8+360 côté droit). Selon les besoins, la section des berges, située au-dessus de la limite des hautes eaux printanières, devra être ensemencée. Enfin, le pont (chaînage 12+050) devra être conçu en fonction des besoins potentiels des activités récréatives de la rivière. L'ensemble de ces mesures d'atténuation réduit les impacts résiduels pour le paysage de la rivière Saint-Jacques à faible.

Les ajouts de bretelles aux échangeurs existants des autoroutes 15 et 10 engendrent des modifications visuelles du paysage. Dans chacun des cas, les boucles des échangeurs ainsi que les voies de raccordement existantes et proposées devront être aménagées avec des nivellements et des plantations d'arbres et d'arbustes à dominance de feuillus. L'impact résiduel après l'application des interventions recommandées est considéré de faible à nul.

La perception des antennes de Radio-Canada par les automobilistes crée des discordances visuelles. La réalisation de bosquets de végétaux à la limite de l'emprise devrait minimiser la perception directe de celles-ci et diversifier le paysage. En considérant l'intérêt visuel des structures comme éléments ponctuels d'orientation pour les observateurs mobiles, l'impact résiduel est nul après l'application des mesures d'atténuation.

6.4 Synthèse des impacts résiduels significatifs

Les impacts résiduels les plus significatifs sont de niveaux fort et moyen. Les deux maisons historiques ainsi que 14 résidences situées

en bordure du boulevard Édouard VII subiront une forte augmentation de climat sonore. Pour le milieu biophysique, il y aura la perte de 10,9 ha de peuplements forestiers à valeur écologique moyenne et faible affectés à la récréation. Sur le plan humain, le projet perturbera l'intérêt patrimonial d'un ensemble de maisons situées le long du boulevard des Prairies, à Brossard.

Deux impacts visuels résiduels moyens ont été identifiés. Il s'agit de la déstructuration de l'encadrement visuel de deux maisons classées historiques sur le boulevard des Prairies, à Brossard ainsi que de la modification du champ visuel des observateurs permanents du parc de maisons mobiles de Saint-Philippe et des résidences sur le boulevard Édouard VII.



ÉTUDE D'IMPACT
 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
 ENTRE LES AUTOROUTES 10 ET 15

MILIEUX PHYSIQUE, BIOLOGIQUE, HUMAIN, AGRICOLE ET FORESTIER

SYNTHÈSE DES RÉSISTANCES

-  zone incompatible
-  zone de forte résistance
-  zone de moyenne résistance
-  zone de faible résistance

MILIEUX ASSOCIÉS À LA RÉSISTANCE

- P physique
- B biologique
- H humain
- A agricole
- F forestier

LIMITE

-  de la zone d'étude

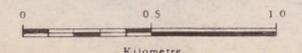
TRACÉS PROPOSÉS

-  option 'C'
-  option 'Z'

Gouvernement du Québec
 Ministère des transports
 Service de l'Environnement

H·A Groupe HBA
 experts · conseils

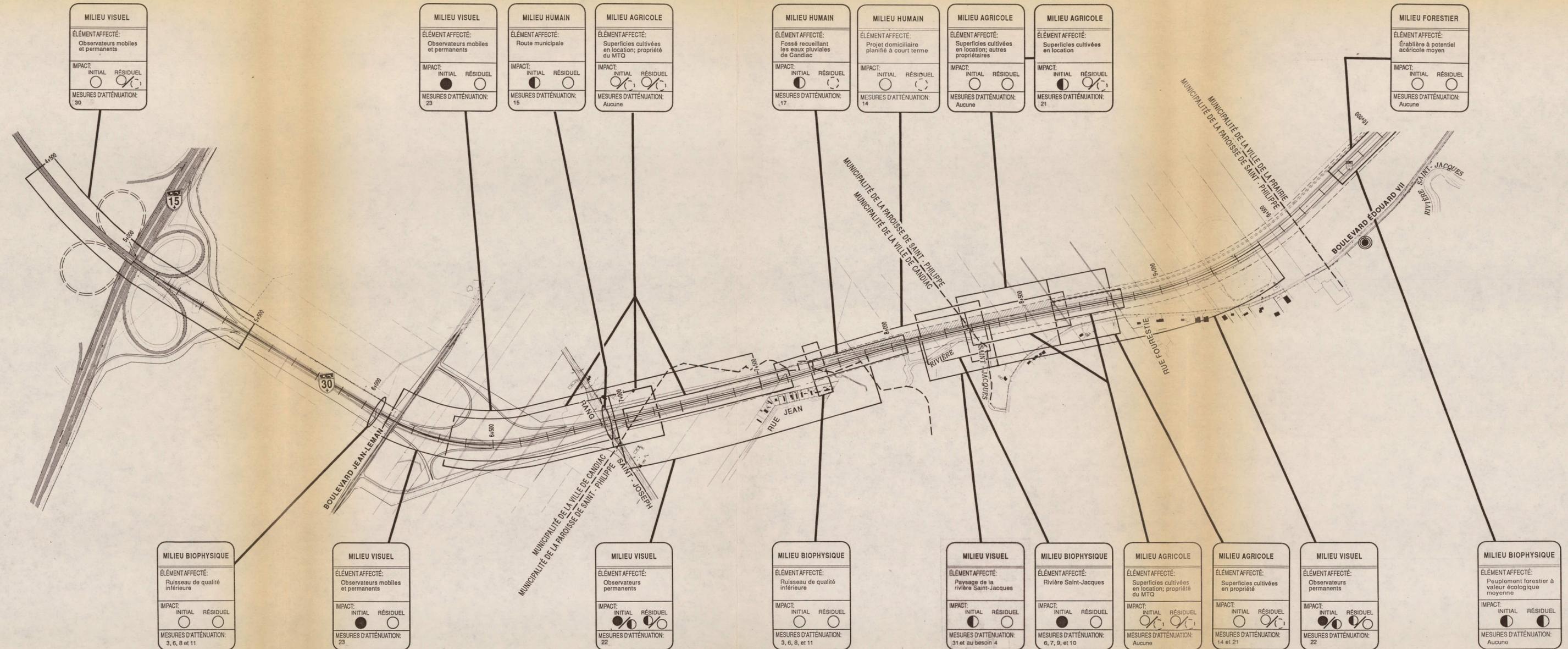
ÉCHELLE 1:20 000



AOÛT 1989

CARTE 1

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE LES AUTOROUTES 10 ET 15



LOCALISATION DES IMPACTS
ET MESURES D'ATTÉNUATION

INFRASTRUCTURES

- ☉ antenne bell cellulaire
- ☉ antenne radio Société Radio-Canada
- ⚡ lignes de transport d'énergie électrique
- 🚂 voies ferrées du C.N
- 🛣 autoroute
- 🛣 route principale

LIMITES

- municipale
- ⚡ emprise des lignes de transport d'énergie électrique
- emprise requise
- ▨ emprise supplémentaire

LOCALISATION DES IMPACTS

- impact fort
- impact faible
- ☐ localisation de l'impact
- ◐ impact moyen
- impact nul
- 94500 chaînage

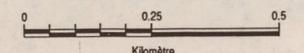
MESURES D'ATTÉNUATION

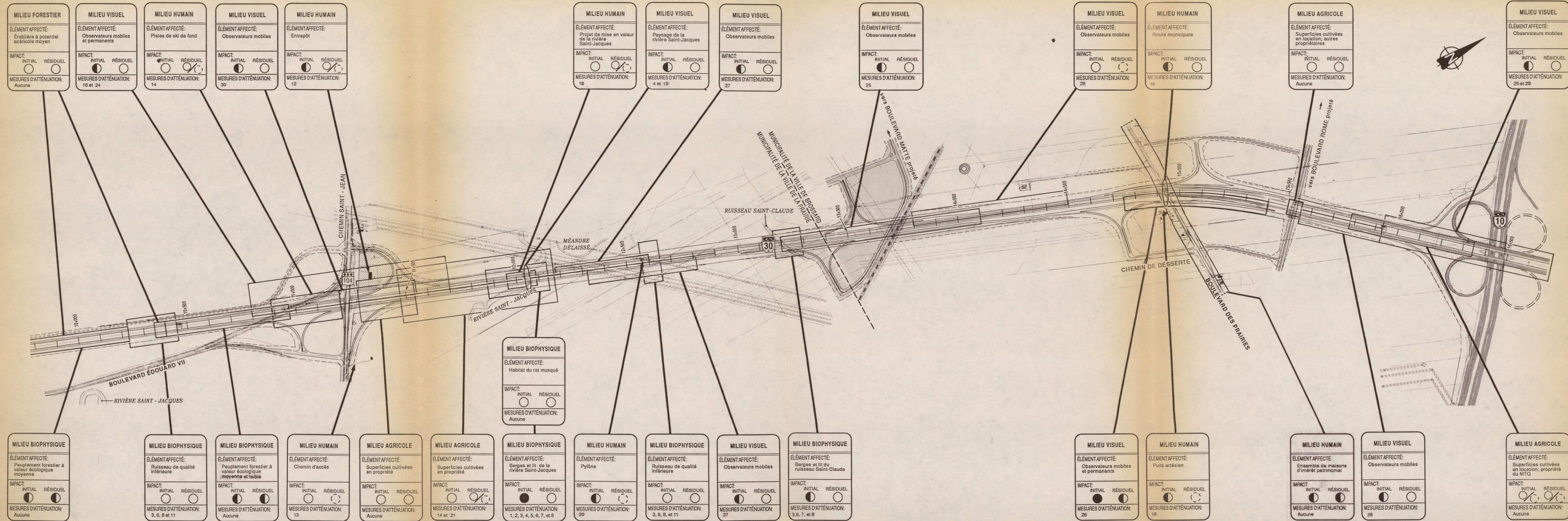
1. Installer les ponts en conservant une berge de 3 m entre le pied du remblai et le haut du talus de la rivière.
2. Au besoin, stabiliser les berges avec un matériau non érodable.
3. Stabiliser les remblais d'approche du pont ou les approches des ponts.
4. Renaturaliser la berge.
5. À l'approche des ponts, drainer la partie centrale des chaussées vers l'extérieur de celles-ci.
6. Stabiliser les lieux de confluence avec les fossés de drainage.
7. Ne pas réaliser les travaux entre le 1er avril et le 1er août.
8. Prévoir des ponts et des ponceaux ne modifiant pas la section d'écoulement.
9. Conserver au maximum la végétation de la bande riveraine.
10. Déboiser au minimum et, lorsque requis, déboiser manuellement.
11. De part et d'autre de la chaussée, maintenir la végétation arbustive en bordure du ruisseau.
12. Mesures favorisant la relocalisation et/ou dédommagement.
13. Réaménagement d'un accès à la route 104.
14. Dédommagement.
15. Construction de bretelles d'accès à l'autoroute 30 et d'un lien avec le boulevard Jean-Lévesque.
16. Construction d'un viaduc sur le boulevard Rime et raccordement routier avec ce dernier.
17. Réaménager le fossé pluvial à l'approche de l'autoroute et mise en place d'un ponceau de dimension suffisante à proximité du chaînage R-040, au besoin, placer une glissière de sécurité.
18. Assurer le suivi de la qualité de l'eau, échantillonner une contamination par les chlorures, prendre des mesures pour fournir aux consommateurs une eau d'aussi bonne qualité.
19. Aménager des ponts qui permettent le passage des utilisateurs potentiels.
20. Modifier légèrement l'axe de la chaussée pour éviter le pylône ou déplacer ce dernier.
21. Aménager un accès à l'aide d'un chemin de service.
22. Aménager un écran végétal composé d'arbres et d'arbustes.
23. Réaliser un aménagement paysager et des plantations.
24. Réaliser des plantations à la base des remblais.
25. Réaliser un nivellement et des plantations.
26. Aménager un écran végétal composé d'arbres et d'arbustes à forte densité de plantation (compenser d'environ 650 mètres).
27. Aménager un bosquet végétal de part et d'autre de la traversée des lignes électriques.
28. Réaliser des bosquets de végétation à la limite de l'emprise.
29. Prévoir un aménagement qui souligne les mouvements de circulation et assure l'orientation des usagers.
30. Aménager les bosquets d'échange existants et/ou proposer avec des massifs de végétation.
31. Conserver la rive d'arbres qui borde la rivière.

Gouvernement du Québec
Ministère des transports
Service de l'Environnement

H:A Groupe HBA
experts-conseils

ÉCHELLE 1: 10 000





ÉTUDE D'IMPACT
PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE LES AUTOROUTES 10 ET 15

LOCALISATION DES IMPACTS
ET MESURES D'ATTÉNUATION

INFRASTRUCTURES

- antenne bell cellulaire
- ⊙ antenne radio Société Radio-Canada
- ⚡ lignes de transport d'énergie électrique
- ⚡ voies ferrées du C.N
- ⚡ autoroute
- ⚡ route principale

LIMITES

- municipale
- ===== emprise des lignes de transport d'énergie électrique
- emprise requise
- ////// emprise supplémentaire

LOCALISATION DES IMPACTS

- impact fort
- impact faible
- localisation de l'impact
- ⊙ impact moyen
- ⊖ impact nul
- 9-500 chaînage

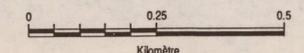
MESURES D'ATTÉNUATION

1. Installer les ponts en conservant une berme de 3 m entre le pied du remblai et le haut du talus de la rivière.
2. Au besoin, stabiliser les berges avec un matériel non érodable.
3. Stabiliser les remblais d'approche du pont ou les approches des pontons.
4. Restaurer la berge.
5. À l'approche des ponts, drainer la partie centrale des chaussées vers l'extérieur de celles-ci.
6. Stabiliser les lieux de confluence avec les fossés de drainage.
7. Ne pas réaliser les travaux entre le 1er avril et le 1er août.
8. Prévoir des ponts et des pontons ne modifiant pas la section d'écoulement.
9. Conserver au maximum la végétation de la bande riveraine.
10. Déboiser au minimum et, lorsque requis, déboiser manuellement.
11. De part et d'autre de la chaussée, maintenir la végétation arbustive en bordure du ruisseau.
12. Mesures favorisant la relocalisation et/ou dédommagement.
13. Réaménagement d'un accès à la route 104.
14. Dédommagement.
15. Construction de bretelles d'accès à l'autoroute 30 et d'un îlot avec le boulevard Jean-Lévesque.
16. Construction d'un viaduc sur le boulevard Rome et reconformation routière avec ce dernier.
17. Réaménager le fossé pluvial à l'approche de l'autoroute et mise en place d'un ponton de dimension suffisante à proximité du chaînage 9-500; au besoin, placer une glissière de sécurité.
18. Assurer le suivi de la qualité de l'eau; advenant une contamination par les chlorures, prendre des mesures pour fournir aux consommateurs une eau d'aussi bonne qualité.
19. Aménager des ponts qui permettent le passage des utilisateurs potentiels.
20. Modifier légèrement l'axe de la chaussée pour éviter le piédon ou déplacer ce dernier.
21. Redonner accès à l'aide d'un chemin de service.
22. Aménager un écran végétal composé d'arbres et d'arbustes.
23. Réaliser un aménagement paysager et des plantations.
24. Réaliser des plantations à la base des remblais.
25. Réaliser un nivellement et des plantations.
26. Aménager un écran végétal composé d'arbres et d'arbustes à forte densité de plantation. (longueur d'environ 650 mètres).
27. Aménager un bouquet végétal de part et d'autre de la traversée des lignes électriques.
28. Réaliser des bosquets de végétaux à la limite de l'emprise.
29. Prévoir un aménagement qui souligne les mouvements de circulation et assure l'orientation des usagers.
30. Aménager les bordures d'échangeur existantes et/ou proposées avec des massifs de végétation.
31. Conserver la rangée d'arbres qui borde la rivière.

Gouvernement du Québec
 Ministère des transports
 Service de l'Environnement

HBA Groupe HBA
 experts-conseils

ÉCHELLE 1: 10 000



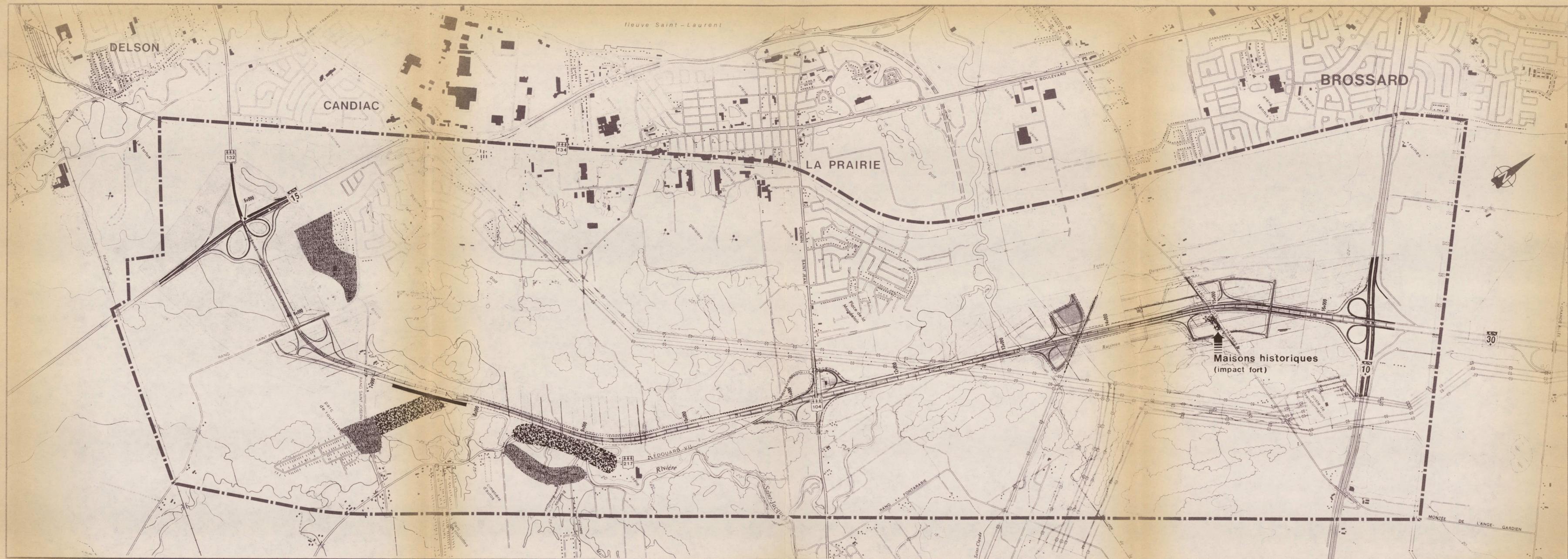
OCTOBRE 1991

CARTE 2 - FEUILLET 2

ÉTUDE D'IMPACT
 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30
 ENTRE LES AUTOROUTES 10 ET 15

LOCALISATION DES IMPACTS SONORES INITIAUX

-  impact fort à moyen
-  impact faible
-  écran acoustique



Gouvernement du Québec
 Ministère des transports
 Service de l'Environnement

H:A Groupe HBA
 experts-conseils



OCTOBRE 1991

CARTE 3
