### RAPPORT D'ENQUÊTE ET DE MÉDIATION

# Prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15

Édition et diffusion:
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
625, rue Saint-Amable, 2° étage
Québec (Québec)
G1R 2G5

Téléphone: (418) 643-7447

5199, rue Sherbrooke Est, porte 3860 Montréal (Québec) H1T 3X9

Téléphone: (514) 873-7790

Tous les documents recueillis au cours de la médiation sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à la réalisation de son mandat ainsi que le personnel de Parution et de Dendrek inc. qui a assuré le support nécessaire.



#### Montréal, le 10 mai 1993

M. Pierre Paradis Ministre de l'Environnement 3900, rue de Marly 6° étage Sainte-Foy (Québec) G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

En l'absence du président du Bureau, que je remplace conformément à ce qui est prévu à l'article 6.10 de la Loi sur la qualité de l'environnement, j'ai le plaisir de vous présenter le rapport d'enquête et de médiation du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15.

Cette enquête et médiation s'est tenue du 8 mars au 10 mai 1993. Le mandat, sous la présidence de M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, membre du Bureau, s'est terminé par la satisfaction des demandes des requérants, sauf dans un cas. Dans ses conclusions, le rapport fait état des modifications au projet que le ministère des Transports du Québec a acceptées dans le cadre de l'entente intervenue avec les requérants.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le vice-président,

André Delisle



Montréal, le 7 mai 1993

M. André Delisle Vice-président Bureau d'audiences publiques sur l'environnement 625, rue Saint-Amable, 2<sup>e</sup> étage Québec (Québec) G1R 2G5

Monsieur le Vice-président

C'est avec plaisir que je vous remets le rapport d'enquête et de médiation concernant le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15.

La médiation dans ce dossier représentait un défi de taille en raison du nombre de requérants et de la nature des requêtes. Sans pouvoir conclure au succès complet de la médiation, la commission considère que la très grande majorité des requérants a obtenu satisfaction. Sur les sept requérants, un seul maintient sa demande d'audience.

En effet, malgré les efforts consentis, ni la commission ni le promoteur n'ont pu répondre aux attentes de M. Aubin qui, finalement, a mentionné que sa participation à la médiation visait avant tout à défendre des principes.

Enfin, je tiens à souligner l'engagement et l'effort de tous pour parvenir à une solution dans ce dossier ainsi que la précieuse collaboration de M<sup>me</sup> Marie-Claude Delisle, de M. Luc L'Écuyer et de M. André Poirier. Un remerciement particulier s'adresse également à M. John Haemmerli qui m'a assistée dans le processus de médiation.

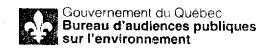
Veuillez agréer, Monsieur le Vice-président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Johanne Gélinas

Johanne Gelinies.



Montréal



Québec, le 3 mars 1993

Madame Johanne Gélinas Membre Bureau d'audiences publiques sur l'environnement 5199, A Sherbrooke Est Bureau 3860 Montréal (Québec) H1T 3X9

Madame,

Le ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquêter et de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15 et ce, à compter du 8 mars 1993.

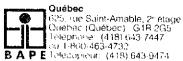
Je vous confie, par la présente, la responsabilité de ce mandat d'enquête et de médiation. Je précise que le BAPE doit faire parvenir son rapport au Ministre au plus tard le 10 mai 1993.

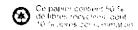
Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments distingués.

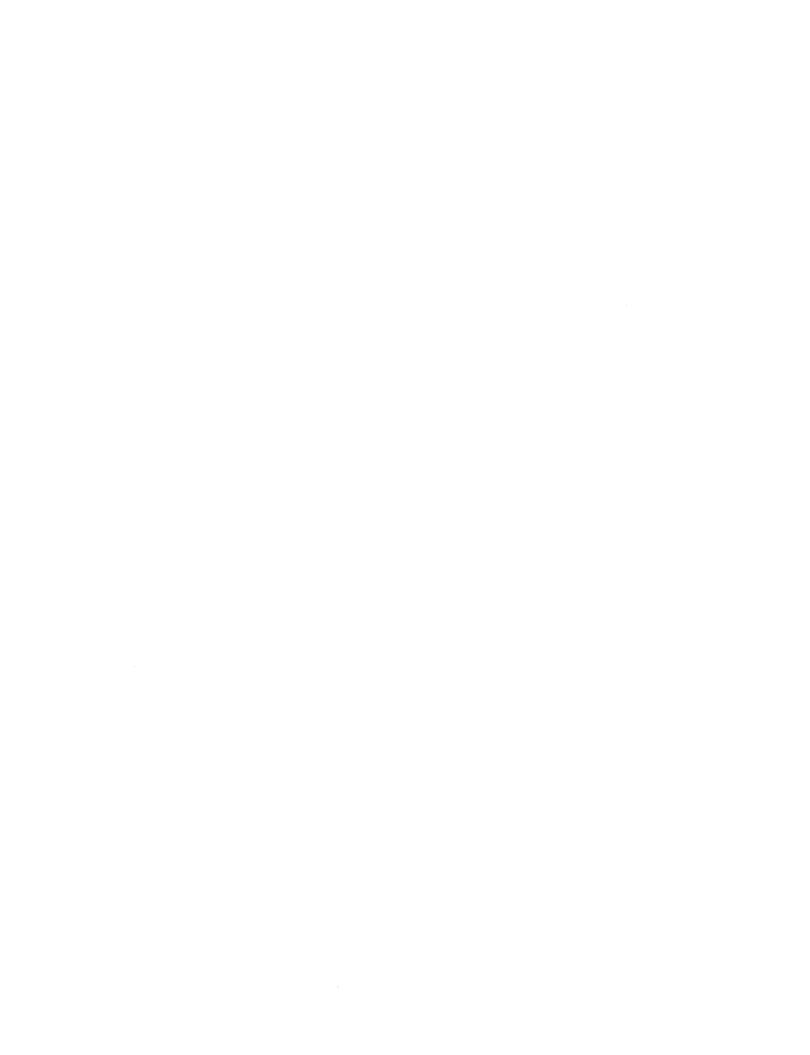
Le président,

Rentrand Tetreault

c.c. M. Pierre Paradis, ministre







## Gouvernement du Québec

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 24 février 1993

Monsieur Bertrand Tétreault Président Bureau d'audiences publiques sur l'environnement 625, rue Saint-Amable, 2° étage QUÉBEC (Québec) G1R 2G5

Monsieur le Président.

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q. c. Q-2), je confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mandat d'enquête et de médiation environnementale dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15, et ce, à compter du 8 mars 1993.

Je demande que le BAPE me fasse parvenir son rapport au plus tard le 10 mai 1993.

Veuillez recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

PIERRE PARADIS

c.c. - M. Serge Marcil, député de Salaberry-Soulanges
 - M. Jean-Pierre Saintonge, député de La Pinière

3900, rue de Marly, 6e étage Sainte-Foy (Québec) G1X 4E4

Téléphone: (418) 643-8259 Télécopieur: (418) 643-4143 5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860 Montréal (Québec) H1T 3X9 Téléphone : (514) 873-8374

Télécopieur : (514) 873-2413

## Table des matières

Liste des annexes	XII
Liste des tableaux et figures	XIII
Chapitre 1 L'historique du dossier	1
Chapitre 2 Le projet	3
La justification	3
La description du projet	5
Les impacts	6
Chapitre 3 La problématique	9
Les demandes d'audience	9
La problématique selon les requérants	11
La problématique selon le promoteur	14
La problématique selon la commission	15
Chapitre 4 La médiation	17
Le concept de médiation	17
Le déroulement de la médiation	18
Conclusion	33

## Liste des annexes

Annexe 1	Les demandes d'audience publique
Annexe 2	La chronologie des faits saillants de la médiation
Annexe 3	Les participants à la médiation
Annexe 4	Les réponses du MTQ aux questions des requérants
Annexe 5	Les propositions du MTQ aux requérants
Annexe 6	La position des requérants sur la proposition du MTQ relative à l'aménagement des passages sous les ouvrages le long des cours d'eau
Аппехе 7	Le bien-fondé selon la ville de Brossard d'un viaduc dans l'axe du boulevard Rome
Annexe 8	Les lettres de maintien ou de retrait de demande d'audience publique
Annexe 9	Les lettres de retrait d'audience publique (6 mai 1993)
Annexe 10	La liste des documents déposés

## Liste des tableaux et figures

Tableau 1	Résumé des impacts initiaux et résiduels	7
Tableau 2	Résumé des demandes d'audience	11
Figure 1	Localisation du projet	4
Figure 2	Utilisation de l'axe de la route 132 et raccordement au projet	
	de prolongement de l'autoroute 30	21



## Chapitre 1 L'historique du dossier

Le 23 avril 1982, le ministère des Transports du Québec (MTQ) transmettait à la Direction générale des évaluations environnementales (DGEE) du ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ) un avis de projet relatif au prolongement de l'autoroute 30 entre le boulevard Pie XII, à Saint-Timothée, et l'autoroute 10, à Brossard.

Conformément à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le 21 mai de la même année, le ministre émettait une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qui devait être effectuée.

Ce projet a été réalisé par phases et l'étude relative au tronçon compris entre les autoroutes 10 et 15 a été déposée au ministre de l'Environnement le 2 décembre 1991. Le promoteur a fourni des compléments d'information à son étude d'implantation pour répondre aux trois séries de questions supplémentaires adressées par le MENVIQ (20 juillet, 16 octobre et 20 novembre 1992), à la suite de quoi l'étude fut jugée recevable.

Le 25 novembre 1992, le ministre de l'Environnement informait le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) que l'étude serait rendue publique le 11 décembre, conformément aux dispositions du 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, et lui demandait de procéder à la consultation publique prévue par l'article 12 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

Quatre associations, deux citoyens et une municipalité ont demandé au ministre de l'Environnement, M. Pierre Paradis, de tenir une audience publique sur le projet (annexe 1).

Le 24 février 1993, le ministre de l'Environnement mandatait le BAPE d'entreprendre une enquête et une médiation dans le cadre du projet du prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15. Ce mandat, d'une durée de deux mois, a débuté le 8 mars 1993.

Le président du BAPE a confié le mandat de médiation à M<sup>me</sup> Johanne Gélinas, membre du Bureau. M. John Haemmerli et M<sup>me</sup> Marie-Claude Delisle ont agi respectivement à titre de commissaire et de secrétaire de commission.

On retrouve à l'annexe 2 le détail du déroulement de la médiation et à l'annexe 3 la liste des participants.

## Chapitre 2 Le projet

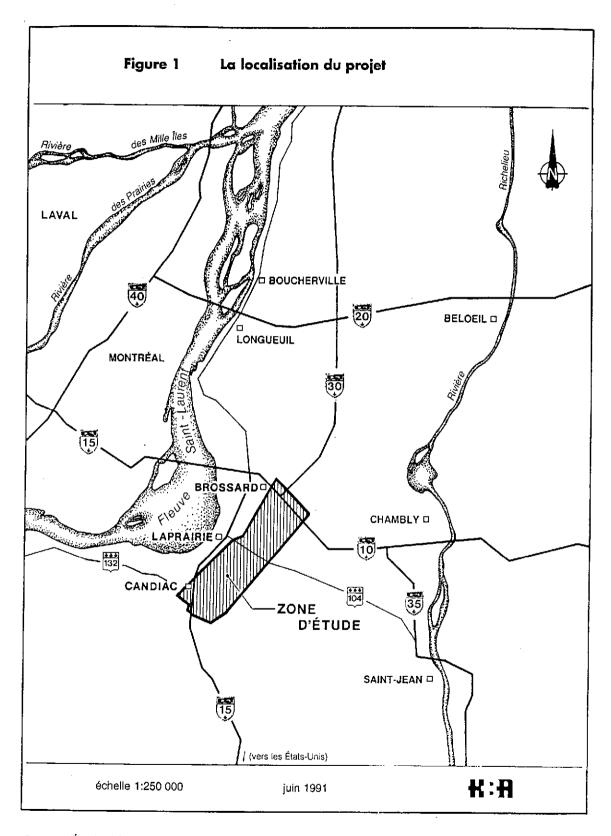
Au début des années 1960, le MTQ concevait le projet de l'autoroute 30 devant relier les municipalités de la rive sud du Saint-Laurent entre les villes de Bécancour et Valleyfield pour remplacer la route 132 comme axe interrégional. À ce jour, seuls les tronçons reliant Sorel à l'autoroute 10, Sainte-Catherine à Châteauguay, Valleyfield à Saint-Timothée et l'autoroute 55 à Bécancour ont été réalisés.

Le prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10, à Brossard, et l'autoroute 15, à Candiac, constitue l'un des tronçons restant à réaliser dans ce projet. À partir de sa jonction avec l'autoroute 10, cette autoroute traverserait quatre municipalités, soit celles de Brossard, de La Prairie, de Saint-Philippe et de Candiac. La figure 1 illustre l'emplacement du projet.

## La justification

Pour la justification du tronçon à l'étude, le promoteur, dans son étude d'impact, a repris les objectifs du projet global qu'il a résumés ainsi:

- fournir au trafic de transit une solution de rechange à la traversée de l'île de Montréal;
- améliorer la sécurité des usagers;
- améliorer l'adéquation entre la vocation des liens routiers et le type de trafic qui y circule;



Source: Étude d'impact, p. 4

- 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.

## La description du projet

En résumé, le projet consiste à réaliser, dans une emprise nominale de 90 mètres, deux chaussées d'une largeur de 7,3 mètres, de deux voies chacune, sur une longueur de près de 12,5 kilomètres.

Le MTQ prévoit quatre infrastructures permettant de relier les réseaux routiers locaux à l'autoroute, dont:

- une structure dans le prolongement du futur boulevard Rome ainsi que les chemins de raccordement au boulevard des Prairies, à Brossard;
- un échangeur avec le boulevard Matte et deux viaducs passant au-dessus du boulevard Matte et de la voie ferrée du CN, à Brossard;
- un échangeur au niveau du chemin Saint-Jean, également désigné comme la route 104, à La Prairie;
- un échangeur au niveau du boulevard Jean-Leman, à Candiac.

De plus, deux ouvrages enjamberaient la rivière Saint-Jacques à environ 0,8 kilomètre au nord du chemin Saint-Jean et deux autres traverseraient le ruisseau Saint-Claude à environ deux kilomètres au nord du chemin Saint-Jean.

## Les impacts

Selon le promoteur, la traversée des cours d'eau et la perte de milieux humides utilisés par l'avifaune, ainsi que la perturbation visuelle créée par l'infrastructure routière sont au nombre des impacts majeurs qui pourraient être atténués par des mesures appropriées.

Toutefois, le promoteur estime que la déstructuration de l'ensemble des maisons patrimoniales du boulevard des Prairies, la perte de boisés et la détérioration de l'environnement sonore pour les résidants vivant à proximité du boulevard Édouard VII représentent des impacts qu'il ne pourrait atténuer.

Le tableau 1 fait la synthèse des impacts anticipés relatifs à la présence de l'autoroute.

Tableau 1 Résumé des impacts initiaux et résiduels 1

	Milieu						
	Biophysique	Humain	Agricole et forestier	Sonore	Visuel		
IMPACTS INITIAUX							
Forts	Traversée de la rivière Saint-Jacques		Perte de boisés de faible valeur écologique, mais de grande productivité	Maisons mobiles de Saint-Philippe	Maisons historique Boulevard Jean-Leman Maisons mobiles de Saint-Philippe Boulevard		
Moyens	Traversée du ruisseau Saint-Claude Habitats de sauvagine	Pertes de bâtiments Perturbations d'utilités publiques (routes, Hydro- Québec, etc.) Ensemble			Edouard VII  Berges de la rivière Saint-Jacques  Diverses infrastructures du projet, ou riveraine		
		patrimonial  Contamination de puits					
Faibles	Habitats aquatiques	Atteintes propriété privée  Activités récréatives (rivière Saint-Jacques, ski de fond)	Perte d'une érablière (6,9 ha) Perte de terres déjà affectées à d'autres usages au schéma d'aménagement	Chemin Saint-Jean	Jonctions avec l'autoroute existante  Antennes de Radio-Canada		
		Bande riveraine					
IMPACTS RÉSIDUELS							
Forts		Perturbation de l'ensemble patrimonial (milieux humain et visuel)	Perte de boisés de faible valeur, mais de grande productivité	Boulevard Édouard VII (milieu sonore)			



## Chapitre 3 La problématique

C'est en se basant sur les données de circulation (configuration, capacité du réseau actuel) et une enquête origine-destination, tout en tenant compte de la vocation des axes routiers et des pôles générateurs de trafic, que le MTQ a conclu à la nécessité du présent projet. De plus, dans le contexte du développement et de la croissance démographique de la Rive-Sud de Montréal, celui-ci répond aux objectifs énoncés par les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC).

Parmi les requérants, certains, en plus d'amener des propositions de modification au projet, contestent son bien-fondé. Ceux-là estiment que l'infrastructure planifiée favoriserait le développement des espaces riverains du corridor et l'étalement urbain, en plus de réduire l'accessibilité du territoire; pour eux, le besoin de cette autoroute n'est pas clairement démontré.

## Les demandes d'audience publique

Mise à part la possibilité d'une découverte fortuite de vestiges archéologiques, les intérêts des requérants portent sur la présence des infrastructures plutôt que sur la période des travaux. Les deux principaux éléments des requêtes touchent la préservation du patrimoine du boulevard des Prairies et celle des cours d'eau ainsi que leur territoire adjacent.

Sans s'opposer formellement au projet, Option Verte soulève plusieurs questions d'intérêt général relatives aux effets macroécologiques du projet, notamment en matière de production de gaz à effet de serre, d'utilisation d'énergie et de développement de modes de transport autres que l'automobile.

Deux citoyens s'opposent au projet dans sa forme actuelle, et questionnent encore sa justification. C'est pourquoi ils proposent l'utilisation de routes de rechange.

L'Association des citoyens de Brossard et la ville de Greenfield Park conviennent de la nécessité du projet, mais exigent néanmoins la tenue d'une audience publique pour traiter des impacts qui, selon eux, n'ont pas été traités de manière adéquate dans l'étude d'impact.

Le Groupe Un-Tel inc., engagé dans la planification d'infrastructures récréatives linéaires le long de la rivière Saint-Jacques, désire s'assurer d'un passage approprié sous les ouvrages, et mentionne qu'il se satisferait d'une médiation, compte tenu de la spécificité de sa requête.

Enfin, le Conseil culturel de la Montérégie n'a pas de position précise sur le projet, mais désire sensibiliser ses membres au projet et à ses impacts.

Bien que n'ayant pas formulé de requête formelle d'audiences publiques auprès du ministre de l'Environnement, M. Jules Journault, citoyen de Brossard et propriétaire d'une maison classée monument historique le long du boulevard des Prairies, a communiqué au BAPE son désaccord concernant le tracé de l'autoroute 30 à proximité de sa propriété.

La commission a jugé, à la lecture du dossier, que les préoccupations et les éventuelles propositions de certains requérants pourraient engendrer de nouveaux impacts sur la propriété de M. Journault. Elle a donc invité ce dernier à se joindre à la table des requérants.

Le tableau 2 résume les demandes des requérants.

Tableau 2 Résumé des demandes d'audience

	Motifs de requête					
Requérants	Justification	Intérêt patrimonial	Les cours d'eau	Autres		
M. Michel Gauthier (La Prairie)	OUI	ош	oui	- Enclavement du territoire		
M. Michel Aubin (La Prairie)	OUI	OUI	OUI	<ul> <li>Étalement urbain</li> <li>Détérioration d'espaces boisés</li> </ul>		
Option Verte (Châteauguay)		OUI		<ul> <li>Questions d'intérêt général</li> <li>Renaturalisation du milieu</li> <li>Archéologie</li> </ul>		
Association des citoyens de Brossard		OUI		<ul> <li>Augmentation de la circulation boul. des Prairies</li> </ul>		
Ville de Greenfield Park	10.00			- Impacts sur le territoire de la ville		
Un-tel inc. (La Prairie)			OUI	- Aménagements récréatifs		
Conseil culturel de la Montérégie	****			- Moyens de sensibiliser leurs membres		

## La problématique selon les requérants

L'opposition à certains aspects du projet repose sur le fait que l'autoroute diviserait un territoire dont les composantes présentent une certaine unité de part et d'autre de l'axe du projet, que ce soit aux alentours de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude ou le long du boulevard des Prairies. Les requérants considèrent que le territoire visé par le projet offre des caractéristiques biologiques qui méritent d'être préservées, comme d'ailleurs le caractère historique de l'occupation du sol. Les

nombreux échangeurs devant jalonner le parcours de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15 permettraient d'accélérer le développement du territoire adjacent. Le désenclavement de ce territoire et sa préservation de l'étalement urbain représentent une préoccupation majeure et orientent la formulation de la première demande adressée au MTQ:

- la justification de la nécessité d'un nouvel axe routier parallèle à un axe existant (route 132) qui pourrait jouer le même rôle;
- une fois la justification établie, la suppression de trois échangeurs pour ne conserver que celui du chemin Saint-Jean, également désigné comme la route 104 (maintien de la fonction de transit mais non de desserte locale);
- la traversée des deux cours d'eau et de la voie de chemin de fer par un seul et même ouvrage surélevé;
- la diminution de la largeur de l'emprise en réduisant le terre-plein central ou en le remplaçant par une glissière;
- le classement des berges des cours d'eau.

Dans la mesure où l'étalement urbain pourrait éventuellement constituer une menace pour le développement ou la consolidation des noyaux urbains existants sur la Rive-Sud, la ville de Greenfield Park, quant à elle, veut s'assurer que le promoteur a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter de tels effets sur les villes situées aux extrémités du tronçon à construire.

La deuxième demande relève, elle aussi, du désenclavement du territoire, bien qu'à une échelle restreinte, en ce sens qu'elle concerne le maintien d'un passage pour une voie cyclable et d'éventuels sentiers piétonniers le long de la rivière Saint-Jacques, sous les ouvrages planifiés par le promoteur. À cet endroit, le projet du MTQ croise des lignes à haute tension d'Hydro-Québec, dont les normes de dégagement imposent des contraintes sur la hauteur des ouvrages au passage de la rivière. Les plans préliminaires du promoteur prévoient deux ponts sur la rivière Saint-Jacques , avec un passage aménagé sur une rive seulement. Pour le ruisseau Saint-Claude, aucun passage n'est proposé, puisqu'un ponceau permettrait à l'autoroute de

franchir le cours d'eau. Afin que les requérants puissent prendre position sur le passage proposé ou élaborer une contre-proposition au promoteur, ils désirent obtenir les informations suivantes:

- la confirmation écrite des contraintes imposées par les normes de dégagement d'Hydro-Québec sur la hauteur de l'ouvrage ainsi que sur la forme et la largeur du passage sous l'ouvrage;
- la copie des plans détaillés de l'ouvrage traversant la rivière Saint-Jacques;
- la copie des plans détaillés de la traversée du ruisseau Saint-Claude.

La troisième demande, tout comme la première, est basée sur la préservation de l'unité d'une composante du territoire, en l'occurrence le cadre champêtre et patrimonial du boulevard des Prairies. Cette artère constitue pour les résidants de Brossard un accès privilégié au territoire non urbanisé de la municipalité et à une panoplie d'activités récréatives. Son unité découle de son développement historique, de l'homogénéité du paysage et de l'ensemble de maisons patrimoniales qui bordent son parcours, constituant «le seul patrimoine bâti de Brossard» (M. Gilbert Beaulieu, transcription de la séance du 16 mats 1993, p. 105 et document déposé B-6). Afin de réduire les impacts du projet sur les deux maisons classées -dont une grande partie de la valeur patrimoniale est tributaire du cadre et du paysage dans lesquels elles s'inscrivent- tout en préservant la continuité du boulevard, les requérants formulent la proposition suivante:

- à la hauteur du boulevard des Prairies, le déplacement de l'axe de l'autoroute vers le nord-ouest, de l'autre côté du chemin d'accès aux installations de Radio-Canada;
- la construction d'un viaduc sur le boulevard des Prairies pour traverser l'autoroute 30;
- la suppression des bretelles du côté sud-est.

## La problématique selon le promoteur

Après avoir examiné avec le MTQ les objectifs et les contraintes particulières de ce projet, ainsi que la nature des requêtes formulées par l'autre partie, la commission reprend ici un certain nombre d'éléments présentés par le promoteur en vue d'apporter des éclaircissements quant à la problématique.

Comme il a été mentionné précédemment, le MTQ considère que le projet est justifié sur la base du contexte général du transport régional et des données de circulation, notamment la configuration et la capacité du réseau actuel, les vocations respectives des différents axes routiers et les volumes de circulation.

De plus, sans réfuter les impacts envisagés par les requérants quant à l'aménagement du territoire et à l'étalement urbain, le MTQ ne s'en porte pas pour autant responsable. Il considère que, si la réglementation lui donne la compétence en matière de planification et de conception d'infrastructures de transport, d'autres acteurs ont des responsabilités dans ce dossier.

De par la réglementation relative à l'aménagement du territoire, soit la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, et la Loi sur la protection du territoire agricole, ce sont les MRC, les municipalités et la Commission de protection du territoire agricole du Québec qui assument la responsabilité de l'aménagement du territoire.

Conçu en coordination avec les planificateurs locaux et régionaux, le projet date de 30 ans, et les documents qui encadrent l'aménagement du territoire, notamment les schémas d'aménagement, l'ont sanctionné. L'emplacement des échangeurs, ainsi que les raccordements aux voies cyclables ou à d'autres infrastructures municipales résultent de négociations avec les municipalités, et chacune d'elles a, par voie de résolution, approuvé le projet du MTQ. Toute la planification du territoire est orientée autour de cet axe, qui fixe également la limite du zonage agricole permanent. Le MTQ possède les emprises nécessaires à la réalisation du projet. À cet égard, l'expropriation est réalisée depuis longtemps.

Quant au pouvoir de procéder au classement et à la préservation d'éléments particuliers ou de portions du territoire, il ne relève pas du MTQ, mais bien d'autres organismes gouvernementaux comme le MENVIQ, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (MLCP) ou le ministère de la Culture (anciennement le

ministère des Affaires culturelles - MAC). Le tracé au niveau du boulevard des Prairies et des maisons patrimoniales découle d'une entente entre ce dernier ministère et le MTQ.

En ce qui concerne les aménagements récréatifs, le promoteur a fait mention d'un projet de parc régional de la rivière Saint-Jacques, qui fait partie intégrante du plan d'action pour l'amélioration de la qualité du milieu de vie du Grand Montréal de la direction régionale du MLCP (document déposé B-10). Le MTQ collabore aux travaux du comité de coordination mis en place à cet effet, et est sensibilisé aux besoins inhérents à l'implantation du parc.

Enfin, le MTQ n'est pas le seul organisme d'utilité publique présent dans la zone d'étude. Les infrastructures d'Hydro-Québec et de Radio-Canada ont été prises en considération par le promoteur lors de la planification du tracé. Aussi, toute modification au tracé nécessitant le déplacement de ces infrastructures entraînerait des dépenses supplémentaires importantes, en plus d'engendrer éventuellement d'autres impacts sur le milieu. Par conséquent, le MTQ ne peut considérer une modification de tracé l'obligeant à déplacer ces installations.

## La problématique selon la commission

À la lumière des discussions menées avec les parties, la commission a jugé que le promoteur devait fournir aux requérants des compléments d'information quant à la justification du projet.

Il lui est aussi apparu légitime de considérer qu'un arrangement entre les deux parties était envisageable pour chacun des deux points litigieux demeurant, soit:

le passage de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude de façon
à maintenir l'accessibilité du territoire de part et d'autre de l'axe du projet.
Le cloisonnement du territoire constituant un impact inacceptable pour les
requérants, le MTQ est prêt à envisager des modifications aux ouvrages
pour leur donner satisfaction;

 l'environnement du boulevard des Prairies que les requérants veulent préserver. Le promoteur est disposé à considérer les propositions des requérants malgré les très fortes contraintes inhérentes à cette partie du projet (par exemple, l'emplacement des échangeurs, les antennes de Radio-Canada, la zone de protection des maisons classées).

La commission ayant conclu qu'une médiation avait des chances raisonnables de succès, elle a entrepris cette démarche qui fait l'objet du chapitre suivant.

## Chapitre 4 La médiation

Ce chapitre explicite d'abord brièvement le processus de médiation au BAPE. Il expose ensuite la démarche de médiation entreprise dans le présent projet, pour finalement conclure sur les résultats qu'elle a donnés.

## Le concept de médiation

Actuellement, la médiation environnementale au BAPE consiste en un processus où une tierce partie, indépendante et impartiale, en l'occurrence un ou des membres du BAPE, n'ayant pas le pouvoir ni la mission d'imposer une décision, aide les parties (généralement un promoteur et des requérants d'audience publique) à résoudre leurs différends ou à s'entendre sur des points précis. L'objectif de la médiation environnementale est donc d'amener les parties à conclure une entente. À l'instar de l'audience publique, la médiation doit être perçue comme un moyen parmi d'autres apportant au Ministre un éclairage environnemental dans le processus décisionnel associé aux projets ayant des incidences environnementales.

Généralement, le recours à la médiation n'est possible que s'il y a accord du ou des requérants sur la raison d'être du projet et sur sa réalisation éventuelle. La médiation environnementale est une démarche souple de résolution de conflits. Ce sont les requérants et le promoteur qui en sont les véritables maîtres d'œuvre. La médiation n'est pas un substitut à l'audience publique pour résoudre des problèmes environnementaux. Elle est plutôt un outil adapté à certaines situations pour amener les parties intéressées au dialogue et au consensus.

Tout au long de son mandat, le médiateur conserve le pouvoir de mettre fin au processus s'il considère qu'un accord est improbable. Il signifie alors sa décision aux parties, puis rédige son rapport. Si une entente est obtenue, les séances de médiation prennent fin.

#### Le déroulement de la médiation

Lors de la rencontre préparatoire qui s'est tenue respectivement avec les requérants et le promoteur, la commission a expliqué aux parties en quoi consistait une médiation. En plus d'apporter ces explications, la rencontre visait à préciser davantage les motifs soulevés par les citoyens et les organismes dans leur requête afin de présenter au promoteur un état de situation le plus juste possible. À la lurnière des discussions, la commission a conclu qu'il y avait une réelle possibilité d'arriver à une entente compte tenu de l'intérêt des parties à parvenir à une solution. Aussi, après avoir établi un calendrier et un plan de travail, les négociations ont-elles commencé.

Les négociations ne se sont pas déroulées dans le cadre de séances conjointes auxquelles participaient les requérants, le promoteur et la commission. Cette dernière avait choisi d'agir à titre d'intermédiaire et de rencontrer séparément les parties. Au total, il y a eu une dizaine de rencontres. Certaines des discussions ont été prises en sténotypie, alors que d'autres ont fait l'objet de comptes rendus par la commission.

Cinq requérants ont participé à la médiation, à laquelle s'est joint M. Jules Journault. Ce dernier, bien que directement touché par le projet du MTQ, n'a pas déposé auprès du Ministre une demande d'audience publique. Deux des sept requérants initiaux ont retiré leur demande d'audience publique dès le début de la médiation, comme en font foi les lettres qu'ils ont transmises ultérieurement à la commission. Il s'agit du Comité culturel de la Montérégie et du groupe Option verte (annexe 8).

Dans un premier temps, une série de questions ont été adressées par les requérants au promoteur qui leur a fourni des réponses. Après lecture et analyse, il a été convenu avec les parties que l'essentiel des discussions porterait sur les points suivants:

- la justification du projet;
- l'aménagement de passages sous les ouvrages du MTQ le long de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude;
- la préservation de l'environnement du boulevard des Prairies.

En ce qui a trait à la justification du projet, il s'agissait d'obtenir d'autres compléments d'information, sans toutefois remettre en question le projet de l'autoroute 30 dans sa totalité.

La commission s'est ensuite assurée que le MTQ demeurait ouvert sur d'éventuelles modifications touchant les deux autres aspects.

Il a aussi été acquis, pour le promoteur comme pour les requérants, que les discussions porteraient sur des propositions et contre-propositions claires. À cet égard, la commission recommandait aux parties de déposer des textes accompagnés, si possible, de schémas, de cartes ou de photographies pour faciliter la compréhension.

Enfin, la commission, ayant pu faire converger l'ensemble des requêtes sur trois points de négociation, a suggéré aux requérants qu'un effort soit consenti afin que les propositions aient, au préalable, fait l'objet d'un consensus. Dans l'éventualité que ce consensus ne puisse être obtenu sur certains points, la commission présenterait au MTQ plus d'une proposition par point de discussion.

Au terme d'un premier effort de concertation, les questions et propositions suivantes ont été présentées au promoteur.

#### 1º La justification du projet

Plutôt que de construire le tronçon de l'autoroute 30 dans sa totalité, ne serait-il pas possible de privilégier l'utilisation d'une partie de la route 132, dans la portion comprise entre Candiac (autoroute 15) et La Prairie, laquelle pourrait venir se raccorder à l'emplacement du défunt projet d'une nouvelle route 104 (boulevard municipal de La Prairie), pour finalement rejoindre l'autoroute 30 telle qu'elle a été planifiée dans la section située entre le boulevard Matte et l'autoroute 10 (figure 2).

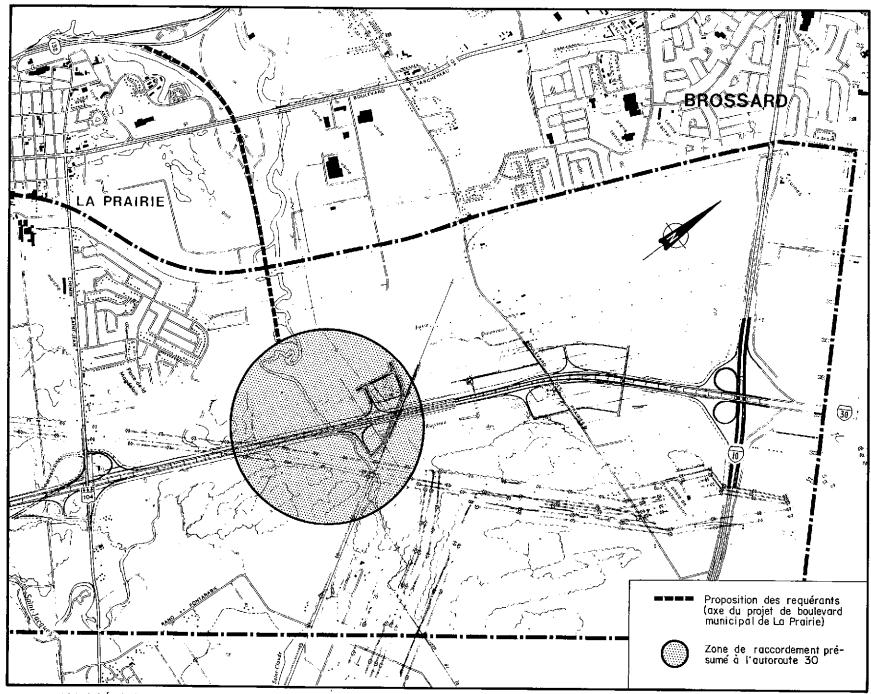
À cela s'ajoutait une demande pour obtenir une synthèse relative à la distribution du trafic routier actuel et anticipé en fonction de la nouvelle autoroute.

2º L'aménagement de passages sous les ouvrages du MTQ le long de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude.

Pour atteindre leur objectif de désenclavement du territoire et contribuer au développement et à l'aménagement d'un parc régional, les requérants ont demandé au promoteur de considérer l'intégration des éléments suivants:

- un accès de part et d'autre de la rivière Saint-Jacques, d'une largeur équivalante à une route à deux voies, afin de permettre la circulation des piétons, des cyclistes et des véhicules d'entretien;
- un éclairage approprié;
- un pont plutôt qu'un ponceau au ruisseau Saint-Claude, qui permettrait le passage des piétons et des cyclistes sous l'ouvrage.

Figure 2 Utilisation de l'axe de la route 132 et raccordement au projet de prolongement de l'autoroute 30



Source: Modifiée de l'Étude d'impact, figure 17.

#### 3º La préservation de l'environnement du boulevard des Prairies

Considérant que le MTQ avait indiqué qu'il était impossible de déplacer le tronçon de l'autoroute 30 vers le nord-ouest, à la hauteur du boulevard des Prairies, les requérants ont proposé que deux nouvelles options soient étudiées, soit:

- la modification du tracé de l'autoroute par un déplacement vers le sud-est à la hauteur du boulevard des Prairies, de manière à l'éloigner davantage des maisons historiques classées (avec ou sans échangeur);
- le tracé initial avec la suppression de l'échangeur dans l'axe du boulevard Rome, la suppression du terre-plein sur l'autoroute au niveau du boulevard, et le déplacement de l'autoroute vers le nord-ouest, tout en demeurant dans l'emprise.

Indépendamment de l'option retenue, les requérants demandaient le maintien de la continuation du boulevard des Prairies selon l'un des deux scénarios suivants:

- la construction d'un viaduc de contournement en direction du boulevard Rome;
- le passage du boulevard des Prairies en dépression.

Les réponses fournies par le MTQ sont présentées dans leur version intégrale, telles qu'elles ont été déposées aux requérants et à la commission par le Ministère. Comme ces réponses ont également fait l'objet d'une présentation et d'explications devant la commission, celle-ci a pu, dans certains cas, apporter des précisions et, surtout, situer les requérants quant à la marge de manœuvre dont ils disposaient pour faire des contre-propositions.

À la première question portant sur une autoroute 30 dans l'axe de la route 132 entre Candiac et La Prairie, le MTQ a répondu qu'une telle solution ne pouvait être retenue pour les motifs suivants:

## 1° Le raccordement à Candiac

À la jonction de la route 132 et de l'autoroute 15 il y avait déjà, en 1990, les débits journaliers moyens suivants: 36610 véhicules sur la route 132, 45870 sur l'autoroute 15 au nord de la route 132 et seulement 18540 véhicules sur l'autoroute 15 au sud de la route 132, ce qui fait en sorte que le mouvement d'échange Route 132 / autoroute 15 Nord représentait un débit de 31 970 véhicules par jour, soit plus de 85 % des véhicules de la route 132 et 70 % des véhicules de l'autoroute 15 Nord (voir feuille jointe des DJMA observés en 1990).

L'échange entre la route 132 et l'autoroute 15 Nord est donc important et l'utilisation de bretelle et de boucle, pour accommoder un tel échange, n'est pas des plus adéquates. D'ailleurs, en 1992, la bretelle nord-ouest de l'échangeur autoroute 15/Route 132 était déjà très saturée à l'heure de pointe du soir avec un volume de 1910 véhicules, dont 210 camions.

Ainsi une autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 force de reprendre complètement le design du raccordement des axes perpendiculaires formés par la Route 132 et l'autoroute 15. À l'opposé, une autoroute 30 dans la continuité de la Route 132 offre un design plus fonctionnel et permet une opération plus normale au plus grand volume de circulation.

#### 2° Le tronçon à deux voies au nord de la Route 132

Avec une autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 on se retrouverait avec un maillon faible dans le réseau puisque l'on aurait, par direction, au moins deux voies sur la Route 132 et deux voies sur l'autoroute 15 venant des États-Unis, voies qui aboutiraient dans une section de l'autoroute 15 actuellement à deux voies sur 3 km.

Pour une planification à long terme, avec une augmentation globale de trafic (de transit et de développement), il est impossible de maintenir un tel tronçon à deux voies. D'ailleurs, déjà présentement, ce tronçon de

l'autoroute 15 a atteint le niveau de service C. Il devrait donc être porté à trois voies, ou plus, selon les besoins et ce, dans un environnement déjà urbanisé. Notons que la faisabilité et les impacts d'un tel scénario n'ont pas été examinés.

### 3° Le chevauchement d'autoroutes et ses conséquences

En confondant les axes des autoroutes 30 et 15, on formerait un chevauchement d'autoroutes qui est une situation plus problématique qu'une seule autoroute à cause des volumes plus importants, donc nuisances plus élevées qui y sont observées.

De plus, ce chevauchement entraînerait certaines conséquences particulières.

D'abord le trafic de transit et le trafic local seraient encore en conflit; on n'aurait donc pas fait correspondre la vocation des liens et le type de trafic qui y circule.

Ensuite le chevauchement emprunterait un tronçon actuel de l'autoroute 15 situé à La Prairie et dont la chaussée est souvent rendue glissante et même parfois impraticable en hiver à cause de sa proximité avec le fleuve. Alors, comment l'autoroute 15-30 assumerait-elle correctement son rôle de contournement régional en hiver lors des conditions climatiques difficiles et des fermetures totales ou partielles de ce tronçon?

Enfin le chevauchement d'autoroutes dans Candiac et La Prairie exigerait la construction d'un important échangeur d'autoroute à autoroute, avant la rivière Saint-Jacques, afin de séparer l'actuelle autoroute 15 de l'A-30 qui longerait la rivière.

À l'opposé, une autoroute 30 dans l'axe proposé par le MTQ permettrait un réseau routier plus complet et aux composantes plus équilibrées, la séparation du trafic local de celui de transit, la correspondance de la vocation des liens et du type de trafic qui y circule et l'établissement d'une réelle voie de contournement régionale car moins assujettie aux conditions climatiques.

### 4° L'interception de la Route 104

Actuellement il existe des problèmes de circulation sur la Route-104 et plus particulièrement à sa jonction avec le boulevard Taschereau, où les virages sont nombreux (50% des véhicules tournent à gauche du boulevard Taschereau à la Route 104 et 40% de la Route 104 au boulevard). Une autoroute 30 dans l'axe de l'autoroute 15 à La Prairie ne viendrait aucunement résoudre ces problèmes. Au contraire ils ne feraient qu'empirer, puisque le boulevard Taschereau sera forcément un des liens d'accès à l'A-30.

À l'opposé, une autoroute 30 dans un axe parallèle à l'autoroute 15 et interceptant la Route 104 offrirait une alternative au boulevard Taschereau et permettrait d'alléger la partie urbaine de la Route 104 et son intersection avec le boulevard Taschereau.

## 5° L'accès et le développement de La Prairie

Avec la présence nécessaire de l'échangeur d'autoroute à autoroute près de la rivière Saint-Jacques, pour fusionner l'A-30 et l'autoroute 15, l'aménagement d'un échangeur A-30/boulevard Taschereau serait difficile, la distance entre les deux échangeurs étant trop rapprochée. L'accès à l'A-30 pour les gens de La Prairie serait alors des plus problématiques.

De même l'utilisation pour l'A-30 de l'axe en parallèle à la rivière Saint-Jacques viendrait complexifier, voire compromettre le lien structurant de desserte locale prévue à cet endroit.

(Document déposé A-13 et annexe 4 du présent rapport)

Les requérants ont informé la commission qu'ils pourraient se satisfaire des réponses obtenues considérant qu'on ne peut traiter indéfiniment de la justification d'un projet dans le cadre d'une médiation. Il a donc été convenu que cette question ne serait plus discutée lors des rencontres subséquentes.

Le deuxième point avait trait à l'aménagement de passages sous les ouvrages du MTQ le long des deux plans d'eau. Sur cet aspect, le MTQ a déposé une proposition qui se lit comme suit:

Dans le but de consolider le lien prévu de part et d'autre de l'autoroute 30 et permettre une intégration encore plus harmonieuse avec le milieu en présence, le ministère des Transports est disposé à apporter les modifications suivantes au projet:

Structure au cours d'eau Saint-Jacques

Le passage cycliste sera élargi à 4,5 m en prévision de la présence occasionnelle de piétons. Ce dégagement respecte les normes en vigueur. De plus, des équipements (conduits, réceptacles, etc.) seront installés en prévision de l'éventuel éclairage d'une piste cyclable.

Structure au cours d'eau Saint-Claude

Le ponceau sera remplacé par trois (3) ponts. Ces derniers seront suffisamment longs pour permettre une bande riveraine d'une largeur de trois mètres (3 m) du côté est et de quatre mètres et demi (4,5 m) du côté ouest, ce qui facilitera les échanges au niveau de la faune. Par surcroît, l'espace disponible entre la berge et la culée permettra le passage des piétons et cyclistes pour accéder à la superficie comprise entre les deux cours d'eau, du côté nord de l'autoroute. De plus, le cours d'eau, sous les structures, ne sera pas interrompu par une zone d'obscurité permanente.

Il est important de noter que les investissements additionnels dont il est ici question sont conditionnels à la réception par le Ministère d'un engagement écrit, de la part d'un organisme reconnu, envers la création, l'aménagement et la prise en charge d'un parc récréatif régional. Sans un tel engagement, nous ne pourrons justifier les importantes sommes supplémentaires que représentent ces aménagements.

(Document déposé A-13 et annexe 5 du présent rapport)

Cette proposition a fait l'objet de discussions entre les requérants, en dehors des rencontres de médiation, donc en l'absence de la commission. À l'issue de ces discussions, une lettre signée par les requérants, à l'exception de M. Aubin, a été

transmise à la commission. Il a alors été permis de constater qu'ils acceptaient la proposition du MTQ telle qu'elle a été formulée et reprise ci-dessus. Une copie de cette lettre est fournie à l'annexe 6.

Le dernier point de discussion a porté sur le déplacement du tracé au sud-est des maisons historiques et la suppression de l'échangeur dans l'axe du boulevard Rome dans un objectif de préservation d'un environnement à caractère patrimonial. À cela le MTQ a fourni les réponses suivantes:

Le déplacement du tracé au sud des maisons historiques est techniquement faisable mais à proscrire puisque, pour y parvenir, il faut introduire dans le tracé trois courbes au lieu d'une, réduire le terre-plein central à un seul séparateur de sécurité et amorcer deux des trois courbes à proximité d'ouvrages d'art.

En effet cette conception d'une autoroute à l'approche d'une autre autoroute n'est pas souhaitable ni recommandable selon les règles de l'art dans cette zone critique où les échanges importants doivent prendre place et où la signalisation doit être visible de loin afin d'anticiper les actions à prendre. L'autoroute 30 comporte sur toute sa longueur construite une section de type rural et le séparateur rigide requis dans la zone où le terre-plein central est réduit crée un court tronçon d'autoroute de type urbain avec tous les problèmes reliés à ce type d'équipement: déneigement plus difficile, accumulation de neige, risques accrus de carambolage en cas de perte de contrôle, visibilité réduite, éblouissement, éclaboussures.

Le tracé plus au sud empiète de façon importante sur les terres zonées agricoles alors que le Ministère est déjà propriétaire d'une emprise. De plus, le déplacement de l'autoroute 30 se répercute sur l'échangeur du boulevard Matte et les impacts sur le ruisseau Saint-Claude seront plus forts: l'angle de croisement étant très petit, le cours d'eau devra être déplacé; une bretelle d'accès et le boulevard Matte doivent traverser le ruisseau, ce qui n'est pas le cas dans l'option retenue.

Enfin, l'expropriation d'un nouveau corridor entraînera des coûts supplémentaires pour l'achat des terrains, la modification des plans et devis, des plans d'arpentage et des plans d'expropriation et des délais importants seront à prévoir.

Sur le deuxième aspect de la question, soit la suppression de l'échangeur, le MTQ a fait le commentaire suivant:

Lors de préparation de projets routiers, et particulièrement de grands projets comme celui de l'autoroute 30, le ministère des Transports consulte les municipalités, les M.R.C. et les autres intervenants œuvrant dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'effet de la construction d'une autoroute est très structurant et on doit s'assurer de l'harmonisation de cet équipement avec les autres éléments de desserte du territoire, qu'ils soient existants ou projetés. Dans le cas du projet de l'autoroute 30 à Brossard figurent les éléments routiers qui seront les futures artères municipales de façon à maximiser l'utilité et l'efficacité de chacune des composantes du réseau.

Ainsi, nous sommes convaincus du bien-fondé du site retenu pour le viaduc dans l'axe du boulevard Rome, plutôt que d'en construire un dans l'axe étroit et faible du boulevard des Prairies.

(Document déposé A-13 et annexe 4 du présent rapport)

Du reste, le promoteur a laissé à la ville de Brossard le soin de défendre le besoin de relier le boulevard Rome à l'autoroute 30 par un échangeur. À cet effet, la municipalité a déposé un document à la commission faisant état de son argumentation (annexe 7).

Ces réponses ont satisfait, dans l'ensemble, la municipalité de Greenfield Park qui a alors annoncé son intention de retirer sa demande d'audience publique. Une lettre confirmant cette intention a été transmise à la commission par la suite (annexe 8).

L'Association des citoyens de Brossard a immédiatement présenté une nouvelle proposition, laquelle constituait une version revue et corrigée de la première proposition déposée par les requérants et qui consistait en un déplacement du tronçon vers le nord-ouest à la hauteur du boulevard des Prairies. Cette nouvelle proposition tenait compte toutefois des arguments qui avaient été invoqués antérieurement par le MTQ pour la rejeter (document déposé B-7).

L'analyse de cette proposition par les représentants du MTQ les a amenés à déposer une contre-proposition qui se détaillait comme suit:

Dans le but de permettre le règlement final du dossier de l'autoroute 30 à la satisfaction générale des intervenants, le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) offre de modifier l'aménagement prévue de la façon suivante, conformément au plan déposé avec la présente.

Le tracé de l'autoroute 30 est éloigné des maisons historiques de quarante mètres additionnels. Ceci représente le tracé optimal à l'égard de ces maisons tout en demeurant à l'intérieur des paramètres géométriques d'une autoroute.

Le viaduc assurant la continuité du boulevard des Prairies demeure dans l'axe du prolongement du boulevard Rome, conformément au schéma d'aménagement de la ville de Brossard.

Les voies collectrices et les bretelles d'accès font partie intégrante du présent projet, et ce, même s'il est connu qu'elles ne seront réalisées que d'ici plusieurs années, soit lorsque la municipalité jugera nécessaire de le faire, en fonction de ses besoins et à ses frais.

(Document déposé A-15 et annexe 5 du présent rapport)

Considérant l'état d'avancement de la médiation et l'échéance prochaine du mandat, la commission a jugé pertinent de convier les parties à une rencontre conjointe. Celle-ci avait pour objectif de permettre au promoteur de présenter et d'expliquer sa dernière proposition, et devait mettre un terme à la médiation.

Lors de la rencontre, le promoteur a indiqué que cette proposition constituait la seule modification possible du tracé, en ce sens qu'elle permettait à la fois de tenir compte des contraintes auxquelles le MTQ était soumis et d'atténuer l'impact du projet sur les deux maisons classées.

Les requérants ont signifié au promoteur que sa proposition négligeait l'un des aspects fondamentaux de leurs revendications, soit le maintien de la continuité du boulevard des Prairies.

À cet effet, le promoteur a informé les requérants qu'il ne pouvait d'aucune façon motiver la construction d'un ouvrage pour assurer la continuité du boulevard des Prairies dans l'axe actuel, d'une part, parce que les requérants veulent préserver un secteur qui a déjà été reconnu dans le plan d'urbanisme comme une zone de développement industriel et résidentiel et, d'autre part, parce que ce boulevard n'est pas défini comme axe de développement par la municipalité.

Par ailleurs, le MTQ considère que le maintien de la continuité du boulevard des Prairies est assuré par l'échangeur Rome.

L'Association des citoyens de Brossard reconnaît ce fait, mais rejette cependant la proposition parce que la construction d'une partie de l'échangeur viendrait consacrer le développement urbain dans un secteur où elle y est opposée.

À la suite de l'exposé du promoteur et des discussions subséquentes, les requérants devaient déposer à la commission une lettre faisant état de leur position quant au maintien ou au retrait de leur demande d'audience publique. L'ensemble de ces lettres fait l'objet de l'annexe 8.

Ainsi, des quatre requérants qui n'avaient pas encore fait connaître leur avis, seul Un-Tel inc. a retiré sa demande d'audience publique considérant que l'organisme avait atteint ses objectifs.

Deux requérants, M. Gauthier et l'Association des citoyens de Brossard, ont réitéré leur demande auprès du Ministre, au motif que la construction immédiate d'une partie de l'échangeur dans l'axe du boulevard Rome rendrait irréversible la décision de la municipalité de Brossard de procéder, au début de l'an 2000, au développement résidentiel et industriel d'une partie de son territoire, dont certains requérants veulent préserver le caractère sociorécréatif et historique. Ils ont cependant signalé à la commission qu'ils accueillaient avec satisfaction les deux autres propositions du MTQ qu'ils souhaitent voir intégrées au projet actuel.

Aucune des propositions soumises par le MTQ n'a pu, à cette étape du processus, convenir au dernier requérant, M. Aubin, qui a alors expliqué à la commission qu'il défendait avant tout des principes. Aussi maintient-il sa demande d'audience publique.

Enfin, M. Journault a signifié à la commission qu'il approuvait la dernière proposition du MTQ (annexe 8).

Après avoir reçu toutes ces réponses, la commission en a informé le promoteur qui, dans un effort ultime pour dénouer l'impasse, a demandé un délai pour soumettre aux requérants une dernière proposition basée sur les motifs les amenant à reconduire leur demande d'audience publique. Cette proposition se lit comme suit:

Considérant que des requérants d'audiences publiques, dont l'Association des citoyens de Brossard, remettent fortement en question le besoin d'un échangeur dans le secteur indiqué en titre;

Considérant que ces mêmes intervenants veulent débattre de la localisation du viaduc prévu dans l'axe du prolongement du boulevard Rome;

Considérant que cet équipement a pour but premier de desservir le milieu qu'il traverse;

Le ministère des Transports retire de sa demande de certificat d'autorisation les bretelles, les voies collectrices et le viaduc proposés à cet endroit afin de permettre au milieu concerné de statuer sur la nature et la localisation des équipements routiers dont la municipalité a besoin en fonction de la desserte locale et du développement futur.

Une fois que le choix du site de la structure sera établi par le milieu concerné, une entente pourra être conclue avec le ministère des Transports sur les modalités de réalisation de cet ouvrage.

(Document déposé A-17 et annexe 5 du présent rapport)

La commission a transmis la proposition du MTQ aux trois requérants d'audience. M. Aubin a informé la commission par téléphone que sa position restait inchangée. Il maintient donc sa demande d'audience publique.

M. Gauthier et l'Association des citoyens de Brossard reçoivent favorablement la proposition finale du MTQ et, conséquemment, retirent leur demande d'audience publique (annexe 9).

Sur cette dernière proposition, la commission tient à préciser que la compréhension qu'en ont les parties est à l'effet que la municipalité de Brossard devrait procéder à un débat public afin d'établir un consensus avec ses citoyens sur la pertinence et la nécessité de raccorder le boulevard Rome à l'autoroute 30.

## Conclusion

Eu égard à la nature des requêtes et au nombre de requérants, la démarche de médiation constituait pour la commission un défi de taille. Aussi, la recherche de consensus entre les requérants est-elle devenue un impératif de premier plan et bien qu'il soit apparu difficile à la commission de satisfaire à la fois des requêtes portant sur des principes et d'autres sur des points précis, elle a tout de même jugé que l'exercice en valait la peine dans la mesure où un grand nombre d'objectifs pouvaient être atteints et satisfaire la majorité des requérants.

Malgré plusieurs efforts pour tenter de résoudre les problèmes soulevés par M. Aubin, celui-ci maintient sa demande d'audience publique (annexe 8). Dans ce contexte, la commission ne peut conclure au succès complet de la médiation. Toutefois, elle considère que, pour les autres requérants, la médiation a donné lieu à une entente satisfaisante. Il revient maintenant au ministre de l'Environnement de juger de la pertinence de procéder à une audience publique.

L'entente intervenue entre les requérants, à l'exception de M. Aubin, et le ministère des Transports du Québec se résume comme suit:

Considérant que le ministère des Transports du Québec accepte de modifier son projet sur trois aspects, soit:

- l'aménagement de passages sous les ouvrages du MTQ le long de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude;
- le déplacement du tracé de l'autoroute 30 d'une quarantaine de mètres à la hauteur du boulevard des Prairies (plan du document déposé A-15);

 le retrait des bretelles, des voies collectrices et du viaduc proposé au boulevard Rome de sa demande de certificat d'autorisation;

le tout tel que décrit dans les propositions déposées par le MTQ, qui figurent textuellement dans le chapitre précédent et à l'annexe 5, les requérants consentent à retirer leurs demandes d'audience publique si ces trois modifications sont spécifiées au certificat d'autorisation. Ils désirent également obtenir copie du décret dans les 30 jours suivant son émission.

La commission désire souligner la qualité des interventions faites par les requérants qui, très tôt, ont reconnu l'importance de se concerter et ont élaboré des positions communes, ce qui a eu pour effet de faciliter grandement les discussions avec le promoteur.

Le MTQ n'est pas non plus étranger au succès de l'entente obtenue. Le sérieux accordé aux revendications des requérants, la qualité des réponses fournies et la rapidité avec laquelle elles ont été transmises ont contribué à cheminer activement vers une solution.

Enfin, la commission tient à remercier les parties pour leur collaboration soutenue et le respect des exigences que leur imposait la procédure de médiation.

Fait à Montréal,

JOHANNE GÉLINAS

Responsable de la médiation

JOHN HAEMMERLI Commissaire

Avec la collaboration de Marie-Claude Delisle, secrétaire de commission

## Annexe 1

# Les demandes d'audience publique

Hon. Pierre Paradis

ministre,

Brossard, 18-01-93

MENVIQ

3900, rue de Marly, 6e étage,

Ste-Foy, Qc

G1X 4E4

Tělécopieur: 418-643-4143

Monsieur.

Je suis citoyen de Brossard et président/porte-parole de l'Association des Citoyens de Brossard.

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact relative au projet de prolongement de l'autoroute 30 déposée par le ministre du transport.

L'étude souligne un impact résiduel pour lequel aucune mesure d'attenuation n'est prévue, la perturbation <u>du seul</u> <u>et unique intérêt patrimonial bâti de Brossard</u>, i.e. l'ensemble de maisons situées le long du Boul, des Prairies, dont deux (2) maisons classées.

L'étude ne mentionne pas d'impact humain et économique majeur pour la population de Brossard Toutefois, un impact résulte de la construction de l'échangeur à la hauteur du boul des Prairies.

- La circulation acceue sur le dit boulevard ne pourra que perturber la qualite de vie des résidents limitrophes à cette voie.
- Cette même circulation accrue, incluant une circulation de vehicules lourds, imposera la réfection et vraisemblablement le réaménagement du dit boulevard en voie majeure adéquate de communication entre le coeur de Brossard et l'échangeur.

Nous convenons de la nécessité et de l'urgence du projet, mais, pour les raisons ci-dessus entre autres, nous croyons que des audiences publiques sont requises pour consulter la population sur ces aspects. Nous vous en formulons donc respectueusement la demande par la présente.

Gilbert Beaulieu

président

L'Association des Citoyens de Brossard

M. Pierre Paradis
Ministère de l'Environnement
3900 rue Marly 6º étage
Sainte-Foy, Québec
G1X 4E4

Sujet: Projet de prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15.

Monsieur le Ministre,

Je m'oppose au projet mentionné dans sa forme actuelle pour la raison suivante.

Le tracé proposé au niveau de Brossard et de La Prairie détruira irréversiblement deux éléments intéressants de l'environnement de ces deux villes c'est-à-dire, d'une part une section encore intact de l'ancien boulevard Des Prairies avec les maisons historiques remarquables qu'il contient et d'autre part, les abords de la rivière St-Jacques et du ruisseau Claude qui constituent un site récréatif encore mai exploité mais d'un intérêt indiscutable pour le futur.

Les justifications pour le prolongement de cette autoroute additionnelle sont, à mon avis, très discutables et les raisons les plus sérieuses sont plutôt de niveau régional que local: voie de contournement de Montréal et réseau routier régional rive-sud. Ces raisons ne justifient toutefois pas que l'on compromette pour toujours la mise en valeur de la rivière St-Jacques et du boulevard Des Prairies, De plus, les deux échangeurs prévus entre la rivière St-Jacques et le boulevard Des Prairies abîmeront irréversiblement l'aspect de ce dernier alors qu'ils n'ont aucune justification sur la base des besoins de la population existante. Pourquoi gâcher quelque chose d'intéressant au profit de quelques spéculateurs? Le prolongement de l'autoroute tel que décrit isolera de façon définitive les zones urbaines de La Prairie et de Brossard du haut de la rivière St-Jacques et des boisés encore existants qui peuvent, si on évite l'irréversible, constituer une zone récréative unique dans le cadre d'un aménagement régional centré sur ces deux éléments.

Il n'y a qu'à se rappeller l'effet désastreux, maintenant reconnu par tous, du passage de l'autoroute 30 entre le village historique de La Prairie et le bassin du St-Laurent. L'autoroute a coupé complètement l'agglomération son accès au fleuve. Aujourd'hui, on propose des plans pour enfouir (à grand prix) cette autoroute et pour réparer cette erreur du Ministère des transports. Pourquoi faire exactement la même erreur 20 ans plus tard en coupant de nouveau les zones urbaines d'espaces récréatifs uniques? On devrait apprendre de nos erreurs; la tendance aujourd'hui est de préserver des espaces récréatifs dans les zones urbaines. Ce projet aura pour effet d'enclaver complètement la ville de La Prairie dans un réseau d'autoroutes et découragera pour toujours tout effort de mise en valeur de ces zones.

Je vous demande comme citoyen de tenir une audience publique afin que l'impact de la construction de l'autoroute dans sa version actuelle puisse être discuté car ce projet détruira irrémédiablement les chances d'aménagement de l'ensemble de la rivière et du boulevard. Il s'agit d'un site intéressant sur le plan biologique, récréatif et historique qui a de plus l'avantage d'être situé à proximité de Montréal. Les études d'impact réalisées n'abordent pas vraiment cet aspect et seul votre Ministère est présentement en mesure de provoquer une réflexion véritable sur le sujet et d'assurer un équilibre entre les tenants d'une autoroute et les ceux qui cherchent à préserver l'environnement et à le mettre en valeur.

Je vous remercie de l'attention que vous apporterez à cette demande.

Sincèrement.

my well dantina

Michel Gauthier 237 St-Ignace La Prairie, J5R 1E6



## Ville de Greenfield Park

#### 156 BOULEVARD CHURCHILL, GREENFIELD PARK, QUEBEC 1/4V 2M3

Hôtel de villa, 671-5955

Police 671-1931 — Incendies 671-7920 — Garage 443-9079 — Centre René Vertat 678-8950 — Azena 672 0432 — Bib individue 6

Le 21 janvier 1993

## Poste certifiée Lc 006 840 763

Gouvernement du Québec Ministère de l'Environnement 3900 rue De Marley, ée étage Sainte-Foy, Québec G1X 4E4

## A l'attention de M. Pierre Paradis, ministre

Objet: Prolongement de l'autoroute 30 entre les

autoroutes 10 et 15 Audiences publiques

Lt93-31

## Monsieur,

La Ville de Greenfield Park a pris connaissance des documents émis relativement au prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15 en date du 11 décembre 1992.

Ces documents expliquent en profondeur les impacts environnementaux et les mesures d'atténuation sur les territoires limitrophes de l'autoroute 30. Toutefois, il n'en est pas fait
mention dans ce rapport de l'impact que ce réaménagement pourrait
avoir sur le territoire de la Ville de Greenfield Park, ou même
sur l'ensemble de l'M.R.C. de Champlain.

Le projet sera sans doute d'un grand avantage pour notre territoire. Le prolongement de l'autoroute 30 mettra en évidence la rive-sud comme un pôle urbain important. Champlain étant l'M.R.C. la plus peuplée du Québec, il va sans dire que tout geste qui encadrerait notre région à l'intérieur d'une ceinture d'activités urbaines dynamiques serait un atout pour son développement économique.

Il faudrait donc s'assurer que le développement de l'autoroute 30 renforce le rôle du centre économique de la rive-sud. C'est-à-dire que le développement de l'autoroute devra être axé autant que possible à respecter les objectifs retenus par le Ministère de transport entre autres à savoir:

desservir les pôles générateurs de trafic;

- faciliter l'accès direct au réseau autoroutier;

- faciliter l'accessibilité aux services administratifs et aux infrastructures hospitalières, scolaires et commerciales dispersés sur la rive-sud;

- améliorer la liaison entre les municipalités de la rivesud de façon à consolider leurs activités économiques.

Afin de respecter ces derniers objectifs, il y aurait lieu de contrôler l'aménagement aux abords de l'autoroute afin de mettre en priorité, le développement économique des noyaux urbains déjà existants. Le développement des noyaux commerciaux aux abords de l'autoroute créera un déséquilibre économique dans le rive-sud ayant comme effet de déconcentrer la mise au point des efforts de développement au-delà de nos centres urbains déjà existants.

En conclusion, nous appuyons le projet de prolongement de l'autoroute 30 et nous espérons que toutes les mesures réglementaires seront mises en place pour assurer que le développement économique des centres urbains existants de la rive-sud seront mis en valeur tel que défini par les objectifs retenus par le ministère des transports.

Compte tenu de l'importance de mettre au point le significatif des objectifs mentionnés ci-haut, nous vous prions d'accepter, monsieur le Ministre, notre demande de tenir une audience publique relativement à ce projet.

Vous remerciant à l'avance de l'attention que vous porterez à cette demande, nous vous prions d'agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Miguel Escobar, architecte

Directeur Urbanisme et Service Technique

ME/mn

M. Pierre Paradis Ministère de l'Environnement 3900 rue Marly 6<sup>8</sup> étage Saints-Foy, Québec GlX 4E4

Sujet: Projet de prolongement de l'autoroute 30, Etude d'impact

RE: UN-TEL Inc.

Monsieur le Ministre,

En premier lieu, permettez-moi de vous souhaiter une bonne année.

Pour vous situer rapidement, la Compagnie UN\_TEL Inc. (à but non lucratif) oeuvre pour la protection et l'aménagement de la Rivière St-Jacques depuis 1980.

L'étude d'impact de votre Ministère pour le tronçon de l'autoroute 30 ci-haut mentionnée me semble à prime abord de l'excellent travail mais la traversée de la rivière par cette autoroute est inévitable, j'en conviens.

Ayant consulté les documents à notre disposition, ils me semblent très confus quant à la construction des viaducs traversant la Rivière St-Jacques et le Ruisseau St-Claude. Nous ne voudrions nullement être brimés de nos droits étant donné l'impact d'une telle construction surtout qu'elle passe dans le centre d'un futur développement récréatif et faunique à La Prairie.

Par le fait même, j'aimerais vous demander la tenue d'une audience publique à ce sujet afin de voir concrétement le genre d'aménagement prévu par le Ministère des transports afin de contrôler et de voir à ce que l'aménagement de ces viaducs soit adéquat pour la génération future.

Bien sur que selon les procédures établies par votre Ministère il est prévu aussi une médiation qui pourrait être faite entre la Cie. UN-TEL Inc.et le promoteur. Cette étape pourrait avec une entente, satisfaire les préocupations de la Cie UN-TEL Inc.

Veuillez Monsieur le Ministre prendre en considération cette demande. Il y va de la survie écologique et récréative de la génération future.

TO BUT

Bien à vous Monsieur le Ministre.

Denis Blanchet V.P. UN-TEL Inc, 461 Salaberry

La Prairie P.Q. J5R 3C9

(514) 659-5109

La France le 23 famier 1993

Mi faire Paradis
Minestie et l'Environnement
3900 rue Marky Gième élage
Jainte Fray Québec.
618 154

Sufet: Projet de prolongement de l'autoroute 30 ontre les autoroutes 10 et 15

nionneur le ministre,

Un equilibre doit fister entre les milieny naturels et

E prolongement d'autéroute risque de perturber gravement ou de détuire ce qui reste de milieu naturel à fa Prairie et à Brossard par son passage et par l'infanisme que rela feut engènder.

It y a déjà une autoioute (la 139) qui relie les primicipalités de Candiac; fa Prairie et Bessard inte elles et que le trafic de transit peut emprenter; frourquoi en construire une cleupième?

Les lient que reviserant se prolongement d'autoroute sont e paptionnels: le boulevard des Prairies entre la voir ferre et l'autoroute 10 est remarquable avec ses maisons historques, ses tenes et ses boisés; la prisence d'un echangeur à profinite aura pour ronsiquence.

d'urbanise de sectour et d'en faire disparaitre les

Le site de la vivie est Jacques et du ruissau st Claude ist remarquable à cause de ces élens voies d'eau et de la faune qui en dépendent; c'est un milieu naturel intre les deux municipalités; la présence et un échangeur (celui du boulevand Matte) à propriete dans le prolongement du pare industriel de Brossard nurque de préturber considérallement ce site en amerant un organdissement de ce pare industriel au déla de la voie serve et à profinité de la nivière st Jacques et du raissau st Plande.

Un promeau et un port sont prevus pour faire passer l'autoroute au de sus du suissan et Claude et de la sivire et Jacques; entre ces deux cours d'eau l'autoroute est au nineau du sol. Cela equiant à diviser le timitoire ou passent ces cours d'eau en deux parties avec un seul accès à l'ête quand l'eau est ou niveau le plus las prins communiques d'une partie à l'autre. C'en mayens sont insufficients.

L'impres vaisons se me suis pas d'accord avec ca projet et d'imande la terme d'indience publiques.

qui ce profet amenerait.

Michel Curlin 150 chemin St. Jean In Prairie Que.



Groupe écologiste sans but lucratif voué à la conservation de la nature et dont l'objectif est d'assurér un environnement équilibré et harmonleux aux générations présentes et futures.

Châteauguay, le 25 janvier 1993

Ministère de l'Environnement du Québec a/s M. Pierre Paradis Ministre 3900 Mariyana Sainte-Foy (Québec) GIX 4E4

Objet: Demande d'audience publique sur le tronson de l'autoroute 30 entre Candiac et Brossard.

Monsieur le Ministre,

Nous avons pris connaissance au cours de la période de consultation de l'étude d'impact du Ministère des Transports concernant ce trongon de l'autoroute 30 de même que de l'étude d'impact 06H2 traitant de l'ensemble du projet.

Suite à cette consultation, certaines questions demeurent sans réponses. Parmi célles-ci mentionnons:

- La décision de poursuivre l'autoroute 30 de l'autoroute 10 jusqu'à l'autoroute 20 a-t-elle été contre évaluée par rapport au développement d'autres modes de transport que l'automobile ?
- A-t-on réalisé une évaluation des pertes que la stimulation de l'étalement durbain, de la destruction des meilleures terres agricoles de la province et de l'exode de l'agglomération urbaine de Montréal occasionnera suite à la réalisation de ce projet ?
- Le : Ministère des Transports a-t-il évalué l'effet macroécologique de son projet sur la production de gaz à effet de serre, l'augmentation de l'ozone troposphérique, l'utilisation d'énergie et le transport en commun ?
- Compte tenu de la zone de la province visée par ce projet, estce que le Ministère des Transports a réalisé une évaluation de son projet par rapport à l'écologie du paysage et des couloirs de migrations utilisées par les espèces fauniques et floristiques qui traversent la Plaine du Saint-Laurent ?
- Est-de que le Ministère des Transports a étudié la possibilité de revaloriser l'environnement autour de son projet plutôt que juste réparer de qui sera affecté (notamment la création de seuils pour brasser l'eau de la rivière Saint-Charles et du ruisseau saint-dlaude) ?

- Est-ce que les mesures de renaturalisation des berges et des bords de fossés envisagées par le Ministère des Transports, le long de ce projet, ressembleront à celles appliquées sur le trongon Sainte-Catherine -- Châteauguay ?
- Compte tenu que l'étude d'impact mentionne que le Ministère des Transports pourraient déplacer son tracé pour éviter un pylône d'Hydro-Québec, ne pourrait-il pas en faire autant pour passer le plus loin possible d'un ensemble de huit maisons d'intérêt patrimonial sur le boulevard des Prairies ?
- Comment le Ministère des Transports compte-t-il identifier les sites potentiels d'intérêt archéologique le long du tracé de son projet et comment compte-t-il s'assurer que l'entrepreneur ne tentera pas de cacher ou de détruire tout patrimoine archéologique découvert par hasard ?

Suite à toutes ces questions, Option verte vous demande d'entreprendre la procédure d'audience publique et de soumettre ce projet à l'analyse du BAPE, ceci afin d'éviter les erreurs qui se sont produites lors de la construction du tronçon Sainte-Catherine -- Châteauguay (sans aucune audience publique à cause de la crise umérindienne).

En espérant une réponse positive à notre demande; veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Pierre Aquin B.Sc. Vice-Président

P.S.: Notre nouvelle adresse est le 151 Maple C.P. 66038 Châteauguay (Québec) J6J 5W8.



305 rue Sellto-lean, Lbingusult (Québec) 34H ZX4 Telephone (514) 651-6654 Telephone (614) 651-6020

Longuanil, 16 25 jenvier 1993

Monateur Prerte Paradis Midiatre de l'finvironnement du Ouglec 3990, (due Marly-Sainse-Foy (Quebec)

Objet

Demanda d'audience publique sur le tronçon de l'autoroute 30 entre Candiac et Brossard

Mongreum de Ministre.

La Conseil cultural de la Montérégia vient de prendre connaissance du désiler cité en rubrique. Il fût porté à notre attention par Option verte, un groupe écologique de la région. Notre organisme de position précise sur le sujet. Canandant, nous des rons assistifiéer nos pentres qui ocuprent dans ce secteur afin qu'ils phissent évantuellement vous faire part de leur point de vue dur la question.

voici les nome des individus et des organismes qui selon nome désirènces donner leur suis quent aux impacts sur l'archéologies l'historie, le petrimoune et les payesses culturels ou sura de projet

Fondstion Boyel-Boussillon pour la protection du patrimoine Monsieur-Michel-Letourneau, président

098-0687 Your Ballefleur, secretaire

Mone lear Your Balter Leur, Secretal.

Willia de Smint Constant Madame Huguette Archanbault, Programme Rues principales 632-9411

Musee-ferroviaine napadien Madame Marie Claude Matd. directrice 638-1622

Societé historique berrairie de la Magdeleira. Mondieni Jean L'Henreux President. Compte tenu donc de l'intérêt que représente ce dossier pour plusieurs de nos membres et de nos collaborateurs, nous vous demandons d'entreprendre la procédure d'audience publique.

En empérant une réponse positive à notre demande, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

La directrica generale,

Maude Veire

O.C. aux personnes citées dans la lettre

## Annexe 2

## La chronologie des faits saillants de la médiation

## Prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15

23 avril 1982 Avis de projet du MTQ à la Direction des

évaluations environnementales du MENVIQ

21 mai 1982 Émission de la directive ministérielle

2 décembre 1991 Dépôt de l'étude d'impact

20 juillet 1992 Dépôt des réponses aux questions 16 octobre 1992 supplémentaires du MENVIQ

20 novembre 1992

25 novembre 1992 Lettre du ministre de l'Environnement confiant

au BAPE un mandat pour la période de consultation publique commençant le

11 décembre 1992

11 décembre 1992 Communiqué du BAPE annonçant la période

d'information et l'ouverture de quatre centres locaux de consultation aux bibliothèques municipales de Brossard, La Prairie,

Saint-Philippe et Candiac.

18 janvier 1993 Lettre de demande d'audience publique

adressée par l'Association des citoyens de Brossard au ministre de l'Environnement

21 janvier 1993 Lettre de demande d'audience publique

adressée par Michel Gauthier au ministre de

l'Environnement

21 janvier 1993 Lettre de demande d'audience publique

adressée par la ville de Greenfield Park au

ministre de l'Environnement

22 janvier 1993	Lettre de demande d'audience publique adressée par Un-Tel inc. au ministre de l'Environnement
23 janvier 1993	Lettre de demande d'audience publique adressée par Michel Aubin au ministre de l'Environnement
25 janvier 1993	Lettre de demande d'audience publique adressée par Option Verte au ministre de l'Environnement
	Lettre de demande d'audience publique adressée par le Conseil culturel de la Montérégie au ministre de l'Environnement
	Fin de la période d'information
8 février 1993	Transmission par le BAPE du rapport sur la période d'information au ministre de l'Environnement
24 février 1993	Lettre du ministre de l'Environnement confiant au BAPE un mandat d'enquête et de médiation sur le projet débutant le 8 mars 1993
	Lettre du ministre de l'Environnement au ministre des Transports, M. Sam Elkas, l'informant du mandat confié au BAPE
	Lettres du ministre de l'Environnement aux requérants les informant du mandat confié au BAPE
3 mars 1993	Lettre du président du BAPE mandatant M <sup>me</sup> Johanne Gélinas à titre de responsable de l'enquête et de la médiation
4 mars 1993	Lettre du président du BAPE mandatant M. John Haemmerli comme commissaire chargé de l'enquête et de la médiation
	Lettre du ministère des Affaires culturelles à M. Jules Journault
	Lettre de M. Jules Journault informant le BAPE de sa désapprobation du tracé de l'autoroute

9 mars 1993	Lettre du président du BAPE au sous-ministre des Transports lui demandant de désigner une personne-ressource de son ministère pour l'enquête et la médiation
12 mars 1993	Communiqué du BAPE annonçant la tenue de l'enquête et de la médiation
16 mats 1993	Première rencontre de la commission avec les requérants à laquelle sont présents MM. Michel Aubin, Gilbert Beaulieu, Denis Blanchet et Jules Journault (prise en sténotypie)
17 mars 1993	Première rencontre de la commission avec le MTQ (prise en sténotypie)
18 mars 1993	Rencontre complémentaire de la commission avec deux des quatre requérants absents à la première rencontre, M. Miguel Escobar, représentant de la ville de Greenfield Park, et Michel Gauthier (prise en sténotypie)
19 mars 1993	Questions supplémentaires transmises au MTQ, à la suite de la rencontre du 18 mars
22 mars 1993	Lettre du sous-ministre du ministère des Transports désignant les représentants du Ministère pour la médiation
23 mars 1993	Lettre de la commission au Conseil culturel de la Montérégie lui demandant de donner sa position à l'égard du projet
25 mars 1993	Deuxième rencontre de la commission avec le MTQ (compte rendu)
	Dépôt des réponses aux questions des requérants
26 mars 1993	Lettre de la commission à Option Verte lui demandant son intention quant à sa participation à la médiation

29 mars 1993	Lettre de la commission au ministère de la Culture lui demandant des précisions sur sa position relative à la maison de M. Jules Journault
31 mars 1993	Lettre du Conseil culturel de la Montérégie informant la commission du retrait de sa demande d'audience publique
1 <sup>er</sup> avril 1993	Dépôt d'autres réponses aux questions des requérants
	Deuxième rencontre de la commission avec les requérants (compte rendu)
2 avril 1993	Troisième rencontre de la commission avec le MTQ (compte rendu)
	Lettre du ministère de la Culture à la commission portant sur les aires de protection des maisons classées
6 avril 1993	Dépôt par la municipalité de La Prairie de l'étude d'impact relative au projet du boulevard municipal de La Prairie
7 avril 1993	Dépôt par le MTQ de l'entente conclue entre celui-ci et le ministère de la Culture relativement à la maison Sénécal
14 avril 1993	Troisième rencontre avec les requérants
	Proposition d'une modification du tracé de l'autoroute par l'Association des citoyens de Brossard
	Nouvelle lettre de la commission à Option Verte lui demandant de prendre position dans le projet
17 avril 1993	Dépôt d'un document du comité interministériel sur les espaces verts et bleus du Grand Montréal traitant du projet de parc de la rivière Saint-Jacques

20 avril 1993 Lettre d'acceptation par les requérants (sauf

M. Michel Aubin) de la proposition du MTQ sur l'aménagement des passages sous les ouvrages le long des rives de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude

21 avril 1993 Lettre d'Option Verte informant la commission

du retrait de sa demande d'audience

22 avril 1993 Dépôt par le MTQ d'une proposition de

modification du tracé

26 avril 1993 Quatrième rencontre de la commission et du

MTQ

29 avril 1993 Rencontre de la commission avec les requérants

et le MTQ (prise en sténotypie)

3 et 7 mai 1993 Lettre de M. Michel Gauthier informant la

commission du maintien de sa demande

d'audience publique

Lettre de l'Association des citoyens de

Brossard informant la commission du maintien

de sa demande d'audience publique

Lettre de M. Michel Aubin informant la commission du maintien de sa demande

d'audience publique

Lettre de la ville de Greenfield Park informant

la commission du retrait de sa demande

d'audience publique

Lettre de Un-Tel inc. informant la commission

du retrait de sa demande d'audience publique

Lettre de M. Jules Journault informant la

commission de son approbation de la proposition du MTQ relative à la modification

du tracé

4 mai 1993 Dépôt par le MTQ d'une nouvelle proposition

Lettre de la commission à MM. Aubin, Beaulieu et Gauthier leur demandant de faire connaître leur position après les dernières

propositions du MTQ

6 mai 1993 Lettre de l'Association des citoyens de

Brossard informant la commission du retrait de

sa demande d'audience publique

Lettre de M. Michel Gauthier informant la commission du retrait de sa demande

d'audience publique

# Annexe 3

# Les participants à la médiation



#### Ministère des Transports du Québec

M. Pierre-André Dugas Directeur général adjoint de la Montérégie

M<sup>me</sup> Louise Maurice Chef de la division des études environnementales

M. Gildard Lanteigne Ingénieur

M. Pierre Pontbriand Chargé de projets

#### Requérants

M. Michel Aubin Citoyen de La Prairie

M. Gilbert Beaulieu Président, Association des citoyens de Brossard

M. Denis Blanchet Vice-président, Un-Tel inc.

M. Miguel Escobar Directeur urbanisme et Service technique Ville de Greenfield Park

M. Michel Gauthier Citoyen de La Prairie

M. Jules Journault Citoyen de Brossard

# **Annexe 4**

# Les réponses du MTQ aux questions des requérants

# SITES ARCHÉOLOGIQUES

Le projet à l'étude fera l'objet d'une évaluation spécialisée préalablement au début des travaux. Le cas échéant, toutes les surfaces retenues à l'intérieur de l'emprise seront systématiquement sondées afin de vérifier la présence ou l'absence de vestiges d'occupations humaines anciennes. Advenant l'identification de vestiges archéologiques, une fouille sera effectuée avant le début des travaux. Ces activités seront sous la responsabilité du Service de l'environnement et feront l'objet d'un avis préalable auprès des autorités responsables.

La démarche archéologique ne présente généralement aucune contrainte quant au choix d'un tracé, (sauf exception des sites classés légalement). En effet, lorsqu'un site archéologique est reconnu ou identifié lors de l'inventaire archéologique précédant les travaux de construction routière, des mesures de protection ou de sauvetage, telle une fouille archéologique, sont alors effectuées préalablement auxdits travaux pour l'identification et la protection du patrimoine archéologique qui pourrait être menacé par le projet et, ainsi, assurer la sauvegarde des connaissances qu'il pourrait représenter.

# SITES ARCHÉOLOGIQUES (suite)

D'autre part, nonobstant l'évaluation archéologique, le personnel responsable du chantier de construction devra être informé de la possibilité de découvertes fortuites de vestiges d'occupations humaines anciennes enfouis qui pourraient être mis au jour lors des décapages de surfaces ou d'excavations.

Toute identification de telles traces (fondations de pierre, poterie, fragment de vaisselle, métal, objet façonné en pierre ou autre matériau, etc.) devra être communiquée au Service de l'environnement du ministère des Transports du Québec et les travaux, à l'endroit de la découverte, devront être immédiatement interrompus jusqu'à l'évaluation de l'importance de celle-ci, conformément à l'article 7.07 du Cahier des charges et devis du Ministère.

### LA QUALITÉ DE L'AIR

L'évaluation des impacts de ce projet routier sur la qualité de l'air n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique.

L'importance des émissions totales de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liées au trafic routier dépendent principalement de l'achalandage routier, de la distribution et du taux d'émissions des différents types de véhicules impliqués ainsi que des distances parcourues sur l'ensemble du secteur affecté par le projet. Le taux d'émission des polluants par véhicule est très sensible à la vitesse de déplacement et il sera donc plus élevé en situation de congestion routière.

Quoiqu'il existe très peu d'études et de données disponibles sur cette question, il est probable que le prolongement de l'autoroute 30 engendrerait à court terme une réduction des gaz à effet de serre et qu'une hausse de la concentration des contaminants générés par la circulation routière serait observée à proximité du corridor routier. Les simulations effectuées afin de prévoir la concentration des oxydes d'azote, du monoxyde de carbone et des hydrocarbures démontrent que seules les normes associées aux oxydes d'azote, pourraient à de très rares occasions. lors de conditions

# LA QUALITÉ DE L'AIR (suite)

défavorables et sur de courtes durées, être atteintes ou dépassées. Finalement, il a été signalé que lorsqu'un tronçon autoroutier libère d'autres artères, la qualité de l'air ambiant dans ces secteurs en est conséquemment améliorée.

# **ÉVALUATION ÉCOLOGIQUE DU PROJET**

Le ministère des Transports du Québec a effectivement réalisé une évaluation de son projet au point de vue du paysage et au point de vue de la faune et de la flore locales. Ces éléments se retrouvent dans le chapitre 5 qui est consacré à l'inventaire et l'analyse du milieu récepteur. Par ailleurs, le chapitre 7 décrit et évalue les impacts du projet sur ces éléments de l'environnement.

#### CLASSEMENT, À DES FINS DE PROTECTION, D'UNE PARTIE DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE

À notre connaissance, un seul projet est actuellement à l'étude pour permettre d'assurer une forme de protection au territoire à l'étude. C'est le projet de parc régional de la rivière Saint-Jacques qui viserait à assurer la protection du secteur de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude. Ce projet aurait entre autres comme objectif de favoriser l'utilisation récréative de ces espaces non urbanisés actuellement, malgré leur proximité du territoire bâti de Laprairie et de Brossard.

Rappelons que le ministère des Transports du Québec ne peut pas accorder de statut de protection au territoire touché par ses projets. Ce pouvoir est accordé à différents ministères, dont le ministère de l'Environnement, le ministère des Affaires culturelles et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Ajoutons aussi que les municipalités peuvent accorder un statut de protection à une partie de leur territoire que ce soit, par exemple, par la désignation de parcs urbains ou encore par la constitution de sites du patrimoine.

# POSSIBILITÉ DE REVALORISER L'ENVIRONNEMENT

L'étude d'impact a servi à décrire les impacts potentiels du projet et à les réduire autant qu'il est possible. Dans certains cas, des mesures ont été proposées pour compenser ces impacts, en mettant certains éléments du milieu en valeur. Il faut souligner que l'objectif du ministère des Transports du Québec n'est pas de revaloriser l'environnement mais plutôt d'assurer le maintien du réseau routier.

Cependant, lorsqu'il est possible de le faire, certains éléments peuvent être mis en valeur. Ainsi, les aménagements paysagers qui seront proposés lors de la confection des plans et devis permettront d'améliorer le cadre visuel, à la fois pour les usagers de la route et pour les observateurs fixes. Par ailleurs, afin de recréer des habitats fauniques pour la sauvagine, des étangs seront aménagés à l'intérieur de deux bretelles de l'échangeur du boulevard Matte.

#### RÉPONSE POUR L'ÉTALEMENT URBAIN

Tel qu'il est mentionné au document contenant les réponses aux questions du ministère de l'Environnement du Québec relatives à l'étude d'impact sur l'environnement, c'est un ensemble de facteurs qui expliquent le phénomène de l'étalement urbain, la plupart ne se rattachant pas à la présence ou non d'une autoroute.

La Loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme ainsi que la Loi sur la protection du territoire agricole constituent des outils d'aménagement qui, si bien utilisés, peuvent permettre de réduire l'empiétement en zone agricole et de déterminer les fonctions du sol selon des concepts acceptables. Ce sont les villes et les MRC, et non pas le ministère des Transports du Québec, qui ont la responsabilité de l'aménagement urbain.

#### AUTOROUTE 30 - SAPPI 0030-02-02, 03

<u>Question</u>: Peut-on déplacer le tracé de l'autoroute vers le nord dans le secteur des maisons historiques?

<u>Réponse</u> : L'option de tracé plus au nord a été rejetée lors de l'étude d'impact pour les raisons suivantes:

- tout déplacement vers le nord implique l'élimination des deux tours de transmission de Radio-Canada à des coûts évalués à 3 000 000 \$; de plus, l'acquisition de nouveaux terrains situés en zone blanche serait nécessaire;
- l'expropriation est complétée depuis longtemps dans ce secteur et la Ville de Brossard a planifié son territoire en fonction de ce corridor:
- des ententes ont été négociées avec la municipalité qui est entièrement d'accord avec le tracé et les aménagements retenus;
- tout déplacement de la ligne de centre de l'A-30 est à toutes fins utiles impossible en tenant compte de la présence desdites tours et de la nécessité de se raccorder dans l'échangeur existant à la hauteur de l'A-10.

#### AUTOROUTE 30 - SAPPI 0030-02-02, 03

Question : Peut-on assurer la continuité du boulevard des Prairies?

<u>Réponse</u> : Oui et c'était d'ailleurs le projet original Ministère. Cependant, comme le boulevard Rome est appelé à devenir un boulevard urbain multifonctionnel, il a été jugé opportun de fusionner le boulevard des Prairies et le futur boulevard Rome dans l'axe de ce dernier pour maintenir la continuité requise de part et d'autre de l'autoroute 30. Cette approche a été privilégiée par Brossard et le Ministère est d'accord. De plus, une structure dans l'axe du boulevard des Prairies créerait un impact négatif tant décrié sur les deux maisons historiques situées à proximité de l'autoroute. Le remblai d'approche de la structure bloquerait l'accès en façade maisons et obligerait le Ministère à construire un chemin d'accès à l'arrière des maisons.

### AUTOROUTE 30 - SAPPI 0030-02-02, 03

Question : Peut-on enlever les bretelles dans le quadrant sud-est de l'autoroute 30 et du boulevard des Prairies?

Réponse : Non, le Ministère ne veut pas d'échangeur partiel sur ses autoroutes afin d'éviter de longs détours aux usagers. Le déplacement de ces bretelles dans le quadrant sud-est de l'autoroute et du boulevard Rome n'est pas possible compte tenu de la proximité des bretelles de l'échangeur de l'autoroute 10. Les distances entre les entrées et sorties d'autoroute sont régies par des normes précises afin d'assurer la sécurité du public voyageur et elles seraient trop courtes avec ce déplacement.

#### JUSTIFICATION DES ÉCHANGEURS

Sur le tronçon de 12 kilomètres de l'autoroute 30, entre l'A-10 à Brossard et l'A-15 à Candiac, il est prévu d'y aménager quatre échangeurs, soit aux boulevards Rome et Matte, à la route 104 et au boulevard Jean-Leman.

Avant de préciser quelque peu le résultat du cheminement ayant conduit au choix de l'emplacement de chacun de ces échangeurs, en nécessaire collaboration et concertation avec les villes de Brossard, La Prairie, Candiac et Saint-Philippe, il est opportun de mentionner qu'aux extrémités dudit tronçon, les deux échangeurs existants ont comme principale fonction, sinon la seule, d'assurer la continuité des courants directs d'une autoroute à l'autre. Ces échangeurs majeurs (A-10 et A-30, A-15 et A-30) constituent certes des noeuds essentiels mais ils ne peuvent pas être pris en compte pour la desserte directe de besoins locaux même si leur emplacement peut être très structurant pour l'aménagement du territoire.

La configuration de chaque échangeur répond donc aux besoins rencontrés et exprimés par les villes en tenant compte de nombreuses contraintes techniques, du milieu récepteur et de la vocation de cette autoroute de transit et de contournement de l'agglomération de Montréal.

#### Échangeur du boulevard Rome - Ville de Brossard

L'emplacement d'un échangeur à cet endroit peut surprendre à cause de la proximité des échangeurs adjacents. Cependant, en considérant:

- que l'échangeur A-10/A-30 ne donne pas accès au territoire;
- qu'une voie ferrée sépare le boulevard Matte et le boulevard Rome;
- que le boulevard Rome est appelé à devenir un boulevard urbain multifonctionnel,

il a été jugé opportun de fusionner le chemin des Prairies et le futur boulevard Rome dans l'axe de ce dernier pour maintenir la continuité requise de part et d'autre de l'A-30.

De même, notons que pour Brossard, le boulevard Rome est un axe structurant - qui permettra d'accéder à l'A-30 en évitant le

## <u>JUSTIFICATION DES ÉCHANGEURS</u> (suite)

tronçon de l'A-10 déjà surchargé et sans voie de service qui est parallèle à ce boulevard.

# Échangeur boulevard Matte - Ville de Brossard et La Prairie

Il faudrait remonter à plus de 25 ans pour retracer l'histoire du boulevard municipal projeté dans La Prairie, lequel correspond sensiblement au défunt projet de la nouvelle route 104 située immédiatement à l'ouest de la rivière Saint-Jacques d'une part, et du projet du boulevard Matte réalisé en grande partie dans Brossard immédiatement à l'est de la rivière Saint-Jacques d'autre part, pour mieux comprendre le consensus qui s'est établi entre le Ministère, Brossard et La Prairie autour du choix de l'emplacement d'un échangeur.

Toutefois il importe avant tout de retenir que le contexte et les circonstances font que la construction de l'autoroute 30 est imminente dans ce secteur et qu'il fallait trouver un emplacement définitif à un échangeur prévu depuis plus de deux décennies dans La Prairie.

La jonction du prolongement du boulevard Matte avec l'autoroute 30 dans Brossard répondait à plusieurs critères puisque le
boulevard est construit en bonne partie et que l'autre partie
sera raccordée à l'autoroute 30 dès la mise en service de cette
dernière. De plus, le boulevard Matte est déjà raccordé à
l'autoroute 15 sans oublier qu'il dessert également un parc
industriel.

L'emplacement et la forme de cet échangeur coincé entre une voie ferrée et une rivière répond à l'ensemble des besoins rencontrés car le tout s'est concrétisé par la signature d'ententes avec Brossard et La Prairie.

#### <u>Échangeur de la Route 104 - Ville de La Prairie</u>

L'importance de la route 104 au plan local et régional n'est plus à démontrer et les besoins d'échanges entre cette importante artère à fonctions multiples et une autoroute justifient amplement la présence d'un échangeur. De plus, cet échangeur viendra décharger les routes 104 et 134.

Les raccordements prévus sont adaptés à ce milieu récepteur qui se densifie d'année en année et ils tiennent compte du fait que

### JUSTIFICATION DES ÉCHANGEURS (suite)

dans le futur, la marge de manoeuvre pour des modifications significatives sera presque nulle.

## Échangeur du boulevard Jean-Leman - Ville de Candiac

Le tracé de l'autoroute 30 sectionnera deux chemins municipaux, soit le rang Saint-Joseph et le boulevard Jean-Leman et il aurait été inadmissible de scinder le territoire de Candiac en ne facilitant pas les échanges par au moins un pont d'étagement.

Comme mentionné précédemment, la proximité d'un échangeur d'autoroute à autoroute (A-15 et A-30) n'est d'aucune aide pour les besoins de desserte locale d'où l'obligation d'habiller l'ouvrage d'art en canalisant d'abord les chemins municipaux et en les raccordant ensuite à l'autoroute par des bretelles.

#### CONSIDÉRATION D'AUTRES MODES DE TRANSPORT QUE L'AUTOMOBILE

Le prolongement de l'A-30, de l'A-10 à l'A-20, répond à de nombreux objectifs dont, entre autres, l'amélioration des liens intrarégionaux, les échanges Montérégie - États-Unis et le contournement sud de l'île de Montréal avec un trafic longue distance représentant un potentiel de 5 000 véhicules par jour dont 920 camions. On conviendra que ces objectifs particuliers sont difficilement accommodables par le transport en commun.

Mais cela ne veut pas dire pour autant que le transport en commun ait été oublié.

En effet, trois projets de transport en commun verront le jour dans le territoire concerné par le prolongement de l'A-30.

Il s'agit d'abord de l'instauration d'un parc d'incitation au croisement des autoroutes 10 et 30, ensuite du prolongement de la voie réservée pour autobus sur l'A-10, de Taschereau jusqu'à ce parc, et enfin le projet de l'Estacade en remplacement de la voie réservée actuelle pour autobus à contresens sur le pont Champlain.

Avant de répondre directement à cette question, il convient de rappeler la situation sur le réseau routier environnant.

D'abord pour la route 132, de l'A-15 à l'A-10, le taux annuel de croissance du trafic se situe à 4,5 % pour la période 1972-1986 et à 3,1 % pour la période 1982-1986; en 1986, le DJMA était d'environ 32 000 véhicules à La Prairie.

Ensuite il existe sur ce réseau de nombreux points problématiques:

- le tronçon de l'autoroute 10, entre l'A-30 existante et le pont Champlain, qui est un tronçon achalandé. (DJMA de 90 : 108 700). Et, par exemple, en période de pointe le matin, en direction de Montréal, il n'est pas rare de voir des files d'attente s'étendant au-delà du boulevard Taschereau (jusqu'au boulevard Milan, soit à deux (2) km de la route 132);
- l'échangeur A-10/Route 134 qui doit accommoder des volumes importants et qui est donc un endroit difficile;
- les bretelles reliant la route 132 à l'A-10, et vice et versa, qui sont aussi achalandées. À l'heure de pointe le matin, ce sont 3 200 véhicules qui viennent de la route 132 pour accéder au pont Champlain en direction de Montréal. À l'heure de pointe du soir, ce sont 1 920 véhicules qui veulent emprunter la route 132 en venant de Montréal;
- la route 132 (A-15) qui ne dispose que de deux voies par direction dans La Prairie sur une distance d'environ trois (3) km;
- l'échangeur A-15/Route 132 qui a d'importants volumes. Ainsi, de 7 à 8 heures le matin, ce sont 1 500 véhicules, dont 150 camions, qui accèdent de la route 132 à l'A-15. Le soir, de 16 à 17 h, ce sont 1 900 véhicules, dont 210 camions, qui se dirigent de l'A-15 à la route 132.

Ainsi, si l'A-30 passait dans l'axe de la route 132, tout son trafic, dont les 5 000 véhicules de transit anticipés, devrait emprunter tous les points problématiques soulevés précédemment en empirant la situation. De même, avec l'A-30 près du fleuve, tous les véhicules de Brossard ou La Prairie désirant l'emprunter devraient d'abord, avant de pouvoir y accéder, traverser de

# POURQUOI PAS L'A-30 DANS L'AXE DE LA ROUTE 132 ? (suite)

grandes zones qui s'étendront de plus en plus. Enfin, naturellement, le lien ainsi établi serait plus long, donc moins direct, que le lien proposé.

Au contraire, en établissant le lien proposé dans un axe parallèle à la route 132, on permet:

- aux véhicules en transit (autos et camions) d'éviter les points problématiques déjà soulevés et de leur offrir un chemin plus direct;
- de même décharger ces points;
- de faciliter l'accès au réseau autoroutier;
- de mieux équilibrer les véhicules sur les diverses routes (route 132, route 134, A-30);
- de mieux répartir la circulation dans les différents échangeurs (A-15/A-10; Route 134/A-10; A-30/A-10);
- d'améliorer l'adéquation entre la vocation des liens routiers et le type de trafic qui y circule;
- d'améliorer la sécurité des usagers.

Questions ayant pour conséquence le rehaussement du profil de l'autoroute 30 dans le secteur des ponts de la rivière Saint-Jacques et du ponceau du cours d'eau Saint-Claude

Les lettres ci-jointes, provenant de la Direction des structures et d'Hydro-Québec indiquent les conséquences qu'auraient des changements aux plans résultant à des modifications aux structures sur les deux cours d'eau ainsi qu'au rehaussement du profil de l'autoroute.

Notez que le coût additionnel des terrassements relié au rehaussement du profil se chiffre à 300 000,00 \$, coût qu'il faut ajouter à ceux des structures et du déplacement d'Hydro-Québec.

Il est important de noter que si le profil est rehaussé tel que suggéré, de I,4 mètre sur environ 1,5 kilomètre de longueur, l'autoroute deviendra beaucoup plus visible dans le paysage, que ce soit du point de vue du secteur résidentiel adjacent ou de celui du futur parc régional.



Hydro-Québec

Ingénierie et Construction Service Lignes de répartition ouest Direction Projets de répartition Groupe P.T.T.

Montréal, le 22 mars 1993

Monsieur Gildard Lanteigne Gouvernement du Québec Ministères des Transports Direction régionale 6-2 Montérégie 210, Place Charles-Lemoyne 5<sup>e</sup> étage Longueil, Québec J4K 2T5

Objet:

Déplacement no 0806 (67-91)

Autoroute 30

Brossard et La Prairie, villes C.E.P.: La Pinière et la Prairie Votre No projet: 20-6267-8794

Notre No projet: 5344-00

Conséquences d'un rehaussement du profil de l'autoroute

#### Monsieur.

Cette lettre constitue notre réponse à votre lettre du 22 mars 1993, et par laquelle nous vous faisons part des conséquences qu'occasionnerait à ce moment-ci du projet le rehaussement du profil de l'autoroute.

Cette nouvelle modification du profil de l'autoroute fait en sorte que nous devons rehausser les conducteurs de la ligne à 120 kV double terne Delson/Laprairie qui auparavant n'était pas touchée par le passage de l'autoroute. Plus pratiquement pour rehausser les conducteurs nous devons implanter un nouveau support en acier double terne et prévoir quatre portiques de bois pour le contournement temporaire nécessaire que cela nécessitera..

Ces travaux additionnels impliqueront des déboursés additionnels d'environ 250 000 \$, ce qui aura pour conséquence de porter le coût total de ce projet à 1 879 900 \$.

.../2

Quant à l'échéancier, cet ajout au contenu initiale ferait en sorte qu'il nous serait impossible d'obtenir les matériaux additionnels nécessaires aux travaux prévues pour commencer en août prochain. Cela aura pour effet de retarder la mise en service final de nos lignes d'environ trois mois, ce qui porterait la mise en service finale au 1 février 1994.

Pour plus d'informations nous sommes à votre disposition.

Préparé par

Claude Huet, ing Chef de section int.

CH/cd 206

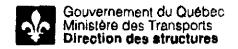
c.c. N Andraos

R Awad

R Désilets

A Simard

M Vachon



Québec, le 24 mars 1993

Monsieur Gildard Lanteigne, ing. Ministère des transports région 6-2 201, place Charles-Lemoyne, 5° étage Longueuil (Québec) J4K 2T5

OBJET:

Demandes du BAPE au sujet des

Ponts sur l'autoroute 30,

N/D: PO-75-15270 N/D: PO-75-15273

#### Monsieur,

Suite à votre demande, nous vous transmettons ci-joint nos commentaires quant aux questions posées par le BAPE dans le cadre de la médiation pour la construction de l'autoroute 30.

- 1- Ponts sur la rivière 5t-Jacques
  - a) Possibilité d'ajouter des ouvertures dans la pile situé entre la piste cyclable et la travée principale du pont ?

Il est possible d'ajouter des ouvertures dans la pile situé entre la piste cyclable et le pont pour un coût réduit (environ 10 000,00 \$). Ces ouvertures seraient localisés entre 1,50 m et 1,80 m au-dessus de la surface de roulement de la piste cyclable.

Ces ouvertures seraient toutefois de dimensions réduites (1 m de largeur par 0.3 m de hauteur) et n'apporteraient que peu de lumière puisqu'elles seraient construites à travers un mur de 0,45 m d'épaisseur et donneraient vue entre les poutres de la structure du pont.

Considérant que le passage dans la structure par les cyclistes ne dure que quelques secondes ( 2 à 3 sec.), que l'ajout d'ouvertures n'augmenterait pas de façon appréciable l'éclairage dans le passage, qu'il n'y a pas d'intérêt à créer un point d'attraction qui inciterait les cyclistes à s'arrêter dans le passage pour des raisons de sécurité (visibilité à l'arrêt puisqu'il y aura une courbe à l'extrémité de l'un des passages) nous n'avons pas prévu d'ouverture dans la pile.

b) Quel serait le coût supplémentaires et les désavantages de construire le pont sans pile entre la travée principale et la piste cyclable ?

Pour éliminer la pile entre la piste cyclable et la travée principale, il faudrait utiliser des poutres plus profondes puisque la travée serait allongée de 3,50 m. Les murs aux extrémités des ponts seraient aussi plus importants à cause du profil de la route qui devrait être relevé de 1,40 m pour donner le dégagement sous la structure.

Le coût supplémentaire pour cette option, du point de vue de la construction des ponts seulement, serait d'environ 80 000,00 \$.

#### 2- Ponceau ruisseau St-Claude

a) Quel serait les avantages et désavantages de construire 3 ponts plutôt que le ponceau au ruisseau St-Claude?

La construction de trois ponts plutôt qu'un ponceau au ruisseau St-Claude aurait comme avantage de minimiser l'intervention en rivière; il serait probablement possible de construire en ne touchant que très peu au lit du ruisseau. La période de construction serait toutefois augmenté considérablement pour passer de 5 semaines à 3 mois.

Le coût supplémentaire pour la construction des 3 ponts serait de l'ordre de 350 000,00 \$ sans compter les mesures supplémentaires requises pour assurer la sécurité (garde-fous).

Du point de vue de l'entretien à long terme, la solution ponts nécessiterait un montant annualisé de 9 500,00 \$ alors que pour la solution ponceau un montant de 1 000,00 \$ serait suffisant.

Du point de vue des normes du Ministère, les solutions sont équivalentes puisqu'avec un bon dimensionnement le rendement hydraulique d'un ponceau est le même que celui d'un pont. La solution ponceau est donc préférable pour des critères de coût, de rapidité d'exécution et de sécurité.

3- Pourquoi ne pas construire un tronçon d'autoroute sur pilotis dans la section marécageuse ?

Le coût de construction d'un autoroute de ce type sur pilotis serait d'environ 40 M\$ au kilomètre, et ce sans tenir compte des rampes d'accès qui pourraient être requises. Le coût annualisé de l'entretien d'une telle structure est aussi élevé se situant à environ 375 000,00 \$ au kilomètre.

Un autre point négatif à ce type de construction est la diminution de la sécurité puisque même avec l'utilisation de sels de déglaçage, la chaussée est toujours plus glissante que pour la circulation sur sol.

Espérant que ces renseignements vous seront utiles pour la poursuite de ce dossier, nous demeurons à votre disposition pour tout renseignement additionnel.

Le Service des ouvrages d'art

Christian Lemay, ing., M.Sc.

chi Lay

Coordonnateur des mandats externes

# Quels sont les mesures envisagées par le M.T.Q. pour renaturaliser les berges et les bords des fossés ?

De façon générale, un ensemencement de gazon est prévu sur toutes les surfaces à l'extérieur des limites des accotements.

Aux endroits où la perspective devrait être améliorée par la présence d'arbres, soit du point de vue du public voyageur ou de celui des résidents du secteur, des plantations sont prévues sur la berge et sur le haut du talus extérieur des fossés, le long des emprises. Des plantations sont également prévues sur les grandes superficies contenues dans les échangeurs.

Finalement, en certains endroits où des points d'intérêt public peuvent être mis en valeur, des aménagements paysagers sont prévus.

Quant à savoirsi ces diversaménagements ressembleront à ceux appliqués sur le tronçon entre Sainte-Catherine et Châteauguay, la réponse est oui, mais il faudrait attendre que les aménagements propres à ce tronçon soient finalisés avant d'en tirer des conclusions. Notez que, sur le projet en parachèvement de l'autoroute 30 dans le secteur Mercier, depuis le mois de janvier dernier, les pentes de certains fossés ont été reprofilées pour donner aux talus en rive des pentes plus douces.

# Pourquoi la piste cyclable emprunte-t-elle le corridor du boulevard Matte ?

On a demandé au ministère des Transports de prévoir deux pistes cyclables traversant l'autoroute 30 dans le secteur du futur parc régional, soit une piste dans l'axe de chacun des deux cours d'eau.

La piste cyclable prévue le long de la rivière Saint-Jacques a été aménagée par le biais d'un ajout structural. Cette méthode ne pourrait s'appliquer au cours d'eau Saint-Claude en raison du niveau plus bas du terrain naturel dans ce secteur. En effet, les terrains à proximité du cours d'eau Saint-Claude sont souvent inondés et, en raison des profils requis pour l'autoroute, une piste cyclable située à cet endroit aurait également été sujette à de fréquentes inondations. Aussi, pour la même raison, des tentatives d'aménager des ponceaux sous le remblai à l'est du ruisseau se sont avérées infructueuses.

Finalement, il a été convenu qu'au moment opportun la piste sera aménagée en bordure ouest du boulevard Matte, dans un espace réservé à cette fin sous les viaducs de l'autoroute 30.

# Prévisions de transport lourd sur le boulevard des Prairies

La ville de Brossard prévoit appliquer, au cours de l'année 1993, un nouveau règlement délimitant le réseau de camionnage sur les artères de cette ville. Ce règlement aura pour effet d'interdire le transport lourd sur toute la longueur du boulevard des Prairies.

Ainsi, la construction de l'autoroute 30 sera réalisée, dans ce secteur, en accédant au chantier à partir de l'autoroute 10 et du boulevard Matte. Il faut également mentionner que puisqu'aucun lien n'est prévu à court ou moyen terme entre le boulevard des Prairies et l'autoroute 30, la circulation s'y maintiendra sensiblement au même niveau au cours des prochaines années.

Notez que les deux maisons historiques, une fois les travaux terminés, seront situées sur une rue en cul-de-sac, donc aucune circulation ne passera devant ces propriétés.



#### Le 11 novembre 1992

Ministère des Transports du Québec a/s Monsieur Gildard Lanteigne Direction régionale 201, Place Charles-Lemoyne, 5° étage Longueuil (Québec) J4K 2T5

C.P.T.A.Q.: demande d'autorisation Objet: autoroute 30 - dossier 195618

Monsieur,

Nous tenons à commenter le rapport d'analyse de la C.P.T.A.Q. produit le 14 octobre 1992 relativement à la demande d'autorisation pour le prolongement de l'autoroute 30, plus particulièrement les conclusions de cette analyse qui concernent le territoire municipal de Brossard.

Nous comprenons que le prolongement du chemin de desserte proposé entre Des Prairies et le viaduc Rome viendrait ceinturer sept (7) hectares de terre agricorendant éventuellement cette parcelle moins intéressante pour l'agriculture. Il faut toutefois préciser que ladite parcelle ne serait pas vraiment enclavée, puisqu'elle demeure toujours accessible par Des Prairies qui est, de fait, le seul chemin de rang de tout le secteur agricole situé au sud de l'autoroute 10.

En tant que chemin de campagne, Des Prairies joue bien son rôle et dessert convenablement les quelques bâtiments qui y sont adjacents. Ce chemin étroit (5,5 mètres pavés) ne saurait toutefois constituer l'artère majeure de la zone blanche qui s'étend entre la voie ferrée et l'autoroute 30.

Un simple coup d'oeil au plan général de Brossard (plan au 1:20000 ci-joint) permet de constater qu'il y a trois axes majeurs et directs entre la route 132 et l'autoroute 30; l'autoroute 10, le boulevard Rome et le boulevard Matte. Chacun de ces axes a une vocation différente. Matte est un boulevard industriel (30,5 mètres d'emprise) et Rome, un boulevard urbain multifonctionnel (46 mètres d'emprise). Rome est, de plus, l'axe central du territoire, géographiquement et

Ville de Brossard

Hôtel de Ville 2001 boul, Rome Brossard, Qué. J4W 3K5

(514) 923-7011 (Téléphone) (514) 923-7016 (Télé∞pieur) fonctionnellement parlant. Dans ce contexte de planification, il n'est pas souhaitable de construire un échangeur autour d'un chemin de campagne qui dessert peu de résidents. Il apparaît au contraire très justifié de construire un échangeur à l'extrémité de l'artère municipale majeure que constitue ce boulevard Rome.

Nous réitérons notre appui au ministère des Transports dans sa planification du réseau régional qui tient compte des besoins concrets des municipalités concernées.

Veuillez agréer, monsieur, nos salutations distinguées.

V

*Monique Lebire Directeur Service de l'urbanisme* 

/hbl

P.J. Plan de Brossard

#### Sur la largeur de la bande centrale

Les autoroutes construites en milieu rural sont dotées de terre-pleins centraux larges (25 à 30 mètres) pour les raisons suivantes:

- Le confort de l'usager qui n'a pas d'obstacle visuel sur sa gauche. De plus, en n'ayant pas la barrière rigide requise par une bande centrale étroite, il n'a pas l'impression de confinement que dégage cet équipement. Finalement, pour le voyageur de longues distances, la bande centrale étroite est un élément causant plus de stress qu'une bande centrale large et dégagée.
- <u>La sécurité</u> pour le conducteur qui n'est pas ébloui par les phares en sens inverse et qui ne reçoit pas les éclaboussures d'eau ou de slush provenant de la voie adjacente en sens contraire. De plus, le véhicule qui quitte la route a moins de chances de frapper un obstacle; il peut s'arrêter dans la bande centrale et même parfois revenir sur la chaussée qu'il a quittée.
- La continuité de la section en travers doit, le plus possible être maintenue. Ainsi, ce tronçon d'autoroute assurera la continuité du parcours des États-Unis vers l'est du Québec (A-15, A-30, A-20) lequel est construit, selon les normes établies, avec une bande centrale large. Également, ce tronçon fera partie du contournement de Montréal par la rive-sud, et encore là, la continuité de la section transversale normale d'une autoroute est un élément important qui ajoute à la sécurité et au confort du public voyageur.
- <u>Le drainage</u> ouvert est évidemment plus naturel et plus fiable que le système fermé et canalisé propre à une bande centrale étroite.
- <u>L'aspect pratique</u> d'une bande large se manifeste aussi lors de l'aménagement de refuges et de virages pour les véhicules d'urgence.
- Du côté entretien, lors de réparations, dans une bande étroite, de la barrière rigide ou du système d'éclairage, les travailleurs et leurs véhicules doivent empiéter sur les voies de gauche de la circulation. Ainsi, la capacité de la route et sa sécurité sont sporadiquement réduites. Finalement, les opérations d'entretien d'hiver sont plus compliquées. Plus de chasse-neige doivent être utilisés simultanément pour pousser toute la neige vers l'extérieur des chaussées et, l'expérience le prouve, plus de fondants sont utilisés.

Les <u>coûts</u> favorisent également la section en travers avec bande centrale large, surtout dans ce cas où le M.T.Q. possède déjà le terrain. Si les viaducs transversaux sont plus courts et moins coûteux pour une bande étroite, le drainage fermé et la barrière rigide qu'elle nécessite dépassent largement cette économie. Finalement, la bande large permet une marge de manoeuvre dans l'éventualité de besoins non-encore prévus, tel que l'aménagement d'une voie réservée en transport au commun ou toute autre "innovation"que l'avenir nous réserve. Il faut comprendre que, dans le futur, il pourrait être impossible, sinon extrêmement coûteux, de revenir pour élargir nos emprises dans ce secteur limitrophe de la conurbation montréalaise.

#### IMPACT SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE BREENFIELD PARK ET CONTRÔLE DE L'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DE L'AUTOROUTE

La construction de l'autoroute 30 constituera certes un atout en ce qui a trait au développement économique de la région. La forme que prendra ce développement dépendra, cependant, d'un ensemble de décisions qui seront prises localement, notamment par les municipalités qui ont le pouvoir de réglementer en matière d'aménagement du territoire. Le contrôle aux abords de l'autoroute ne fait pas exception et c'est par la biais d'une concertation intermunicipale, sous la responsabilité des M.R.C., que la protection des acquis, dont les noyaux commerciaux existants, pourra être assurée.

### Éclairage des tunnels de la piste cyclable au-dessous de l'autoroute 30 près de la rivière Saint-Jacques

Le ministère des Transports est prêt à aménager, à ses frais, les équipements requis en vue de l'éclairage de l'éventuelle piste cyclable selon les spécifications décrites ci-après par l'ingénieur Thien Tinh Tran, si tel est le désir des représentants compétents du milieu.

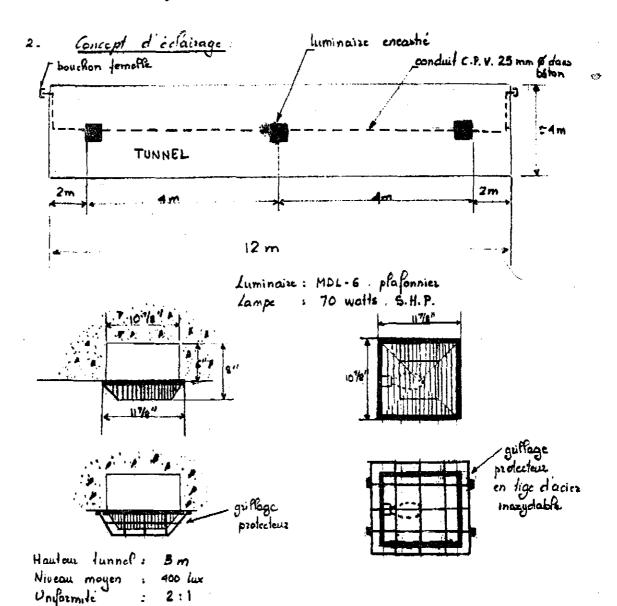
Cependant, pour ce faire, la municipalité devra accepter de prendre à sa charge l'entretien de la piste cyclable et du système d'éclairage, de même que la responsabilité civile qui découle de la mise en service d'un tel équipement.

### ECLAIRAGE DES TUNNELS DE LA PISTE CYCLABLE AU DESSOUS DE L'A-80

TE- 92-507.

### 1. Tant il célaires les 2 femnels de la piste cyclable:

Si l'on considére de lannel de la pièle evelable comme un tunnel de pièlon. L'ARTC (Association des Rouks et Transports du Canada) recommande pour des tunnels cours de 12 m et plus, un celairage continu avec un niveau niveau niveau niveau avec un continu avec un niveau niveau niveau avec un siveau niveau niveau de 400 lux, uniformité 2:1.



### 3. Coil wlime :

Pour claur lunnels:

6 Puminaires aure grillage 6 x 600,00 € = 3600,00 €

- Jampe 70 walls 5.H.P.

- . 56 m conduit C.P.V. 25 mm \$ 56 x 3,00 = 168,00 =
- 170 m conducteurs RNU #10 170 x 2,00 = 340,00

Jues 832,00 € 5 000,00 €

les prix comprennent la fourniture des materioux et la main d'aupre, excluant l'alimentation.

### 4 Installation immediate:

Lors de la construction du lunnel, on peut instaffez le conduit C.P.V et le boiliez du luminaire dans le béton en prévision des besoins futures. Coût : 4000,000.

Thien Tinh Tran , ing Projets - Ouest

cc. Claude Pagud, ing Raynald Cruimont, ing.

### Une autoroute 30 dans l'axe de l'A-15, de Candiac à La Prairie

Pour expliquer pourquoi une telle solution ne peut être retenue nous évoquerons:

### 1° Le raccordement à Candiac

À la jonction de la route 132 et de l'A-15 il y avait déjà, en 1990, les débits journaliers moyens suivants: 36 610 véhicules sur la route 132, 45 870 sur l'A-15 au nord de la route 132 et seulement 18 540 véhicules sur l'A-15 au sud de la route 132, ce qui fait en sorte que le mouvement d'échange Route 132/A-15 Nord représentait un débit de 31 970 véhicules par jour, soit plus de 85 % des véhicules de la route 132 et 70 % des véhicules de l'A-15 Nord (voir feuille jointe des DJMA observés en 1990).

L'échange entre la route 132 et l'A-15 Nord est donc important et l'utilisation de bretelle et de boucle, pour accommoder un tel échange, n'est pas des plus adéquate. D'ailleurs, en 1992, la bretelle nord-ouest de l'échangeur A-15/Route 132 était déjà très saturée à l'heure de pointe du soir avec un volume de 1 910 véhicules dont 210 camions.

Ainsi une autoroute 30 dans l'axe de l'A-15 force de reprendre complètement le design du raccordement des axes perpendiculaires formés par la Route 132 et l'A-15. À l'opposé, une autoroute 30 dans la continuité de la Route 132 offre un design plus fonctionnel et permet une opération plus normale au plus grand volume de circulation.

### 2° Le tronçon à deux voies au nord de la Route 132

Avec une autoroute 30 dans l'axe de l'A-15 on se retrouverait avec un maillon faible dans le réseau puisque l'on aurait, par direction, au moins deux voies sur la Route 132 et deux voies sur l'A-15 venant des États-Unis, voies qui aboutiraient dans une section de l'A-15 actuellement à deux voies sur 3 km.

Pour une planification à long terme, avec une augmentation globale de trafic (de transit et de développement), il est impossible de maintenir un tel tronçon à deux voies. D'ailleurs déjà présentement ce tronçon de l'A-15 a atteint le niveau de service C. Il devrait donc être porté à trois voies, ou plus, selon les besoins et ce, dans un environnement déjà urbanisé. Notons que la faisabilité et les impacts d'un tel scénario n'ont pas été examinés.

### 3° Le chevauchement d'autoroutes et ses conséquences

En confondant les axes des autoroutes 30 et 15 on formerait un chevauchement d'autoroutes qui est une situation plus problématique qu'une seule autoroute à cause des volumes plus importants, donc des nuisances plus élevées qui y sont observées.

De plus, ce chevauchement entraînerait certaines conséquences particulières.

D'abord le trafic de transit et le trafic local seraient encore en conflit; on n'aurait donc pas fait correspondre la vocation des liens et le type de trafic qui y circule.

Ensuite le chevauchement emprunterait un tronçon actuel de l'A-15 situé à La Prairie et dont la chaussée est souvent rendue glissante et même parfois impraticable en hiver à cause de sa proximité avec le fleuve. Alors, comment l'autoroute 15-30 assumerait-elle correctement son rôle de contournement régional en hiver lors des conditions climatiques difficiles et des fermetures totales ou partielles de ce tronçon?

Enfin le chevauchement d'autoroutes dans Candiac et La Prairie exigerait la construction d'un important échangeur d'autoroute à autoroute, avant la rivière Saint-Jacques, afin de séparer l'actuelle A-15, de l'A-30 qui longerait la rivière.

À l'opposé, une autoroute 30 dans l'axe proposé par le MTQ permettrait un réseau routier plus complet et aux composantes plus équilibrées, la séparation du trafic local de celui de transit, la correspondance de la vocation des liens et du type de trafic qui y circule et l'établissement d'une réelle voie de contournement régionale car moins assujettie aux conditions climatiques.

### 4° L'interception de la Route 104

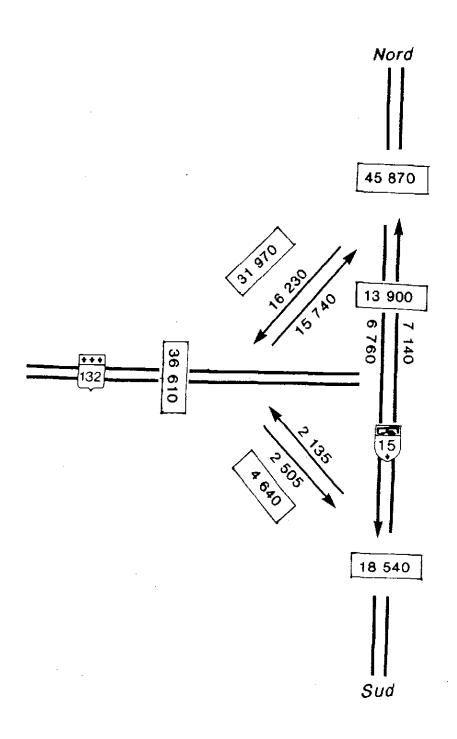
Actuellement il existe des problèmes de circulation sur la Route 104 et plus particulièrement à sa jonction avec le boulevard Taschereau, où les virages sont nombreux (50 % des véhicules tournent à gauche du boulevard Taschereau à la Route 104 et 40 % de la Route 104 au boulevard). Une autoroute 30 dans l'axe de l'A-15 à La Prairie ne viendrait aucunement résoudre ces problèmes. Au contraire ils ne feraient qu'empirés, puisque le boulevard Taschereau serait forcément un des liens d'accès à l'A-30.

À l'opposé, une autoroute 30 dans un axe parallèle à l'A-15 et interceptant la Route 104, offrirait une alternative au boulevard Taschereau et permettrait d'alléger la partie urbaine de la Route 104 et son intersection avec le boulevard Taschereau.

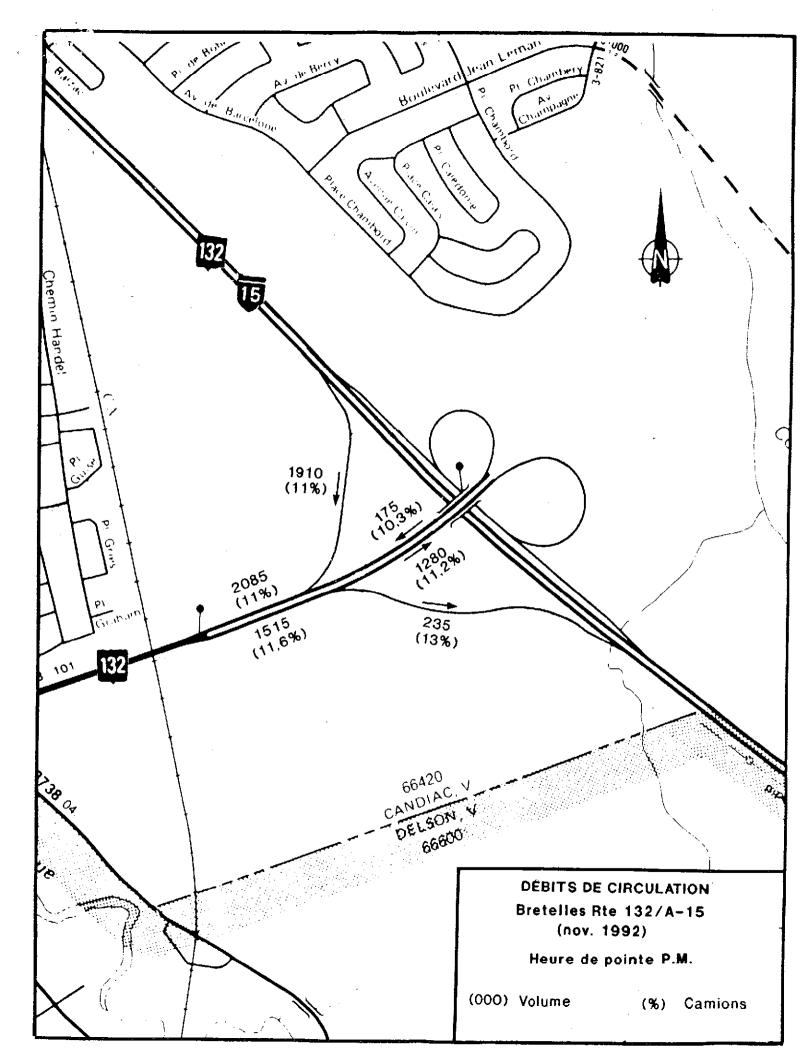
#### 5° L'accès et le développement de La Prairie

Avec la présence nécessaire de l'échangeur d'autoroute à autoroute près de la rivière Saint-Jacques, pour fusionner l'A-30 et l'A-15, l'aménagement d'un échangeur A-30/bou-levard Taschereau serait difficile, la distance entre les deux échangeurs étant trop rapprochée. L'accès à l'A-30 pour les gens de La Prairie serait alors des plus problématiques.

De même l'utilisation pour l'A-30 de l'axe en parallèle à la rivière Saint-Jacques viendrait complexifier, voire compromettre, le lien structurant de desserte locale prévue à cet endroit.



Débit journalier moyen annuel (DJMA) (1990) Route 132/A-15



Question : Peut-on déplacer le tracé au sud des maisons historiques?

Réponse : Le déplacement du tracé au sud des maisons historiques est techniquement faisable mais à proscrire puisque, pour y parvenir, il faut introduire dans le tracé trois courbes au lieu d'une, réduire le terre-plein central à un seul séparateur de sécurité et amorcer deux des trois courbes à proximité d'ouvrages d'art.

En effet cette conception d'une autoroute à l'approche d'une autre autoroute n'est pas souhaitable ni recommandable selon les règles de l'art dans cette zone critique où des échanges importants doivent prendre place et où la signalisation doit être visible de loin afin d'anticiper les actions à prendre. L'autoroute 30 comporte sur toute sa longueur construite une section de type rural et le séparateur rigide requis dans la zone où le terre-plein central est réduit crée un court tronçon d'autoroute de type urbain avec tous les problèmes reliés à ce type d'équipement: déneigement plus difficile, accumulation de neige, risques accrus de carambolage en cas de perte de contrôle, visibilité réduite, éblouissement, éclaboussures.

Le tracé plus au sud empiète de façon importante sur les terres zonées agricoles alors que le Ministère est déjà propriétaire d'une emprise. De plus, le déplacement de l'autoroute 30 se répercute sur l'échangeur du boulevard Matte et les impacts sur le ruisseau Saint-Claude seront plus forts: l'angle de croisement étant très petit, le cours d'eau devra être déplacé; une bretelle d'accès et le boulevard Matte doivent traverser le ruisseau, ce qui n'est pas le cas dans l'option retenue.

Enfin, l'expropriation d'un nouveau corridor entraînera des coûts supplémentaires pour l'achat des terrains, la modification des plans et devis, des plans d'arpentage et des plans d'expropriation et des délais importants seront à prévoir.

### Choix du site du viaduc dans l'axe du boulevard Rome au lieu de l'axe du boulevard des Prairies

Lors de préparations de projets routiers, et particulièrement de grands projets comme celui de l'autoroute 30, le ministère des Transports consulte les municipalités, les M.R.C. et les autres intervenants oeuvrant dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'effet de la construction d'une autoroute est très structurant et on doit s'assurer de l'harmonisation de cet équipement avec les autres éléments de desserte du territoire, qu'ils soient existants ou projetés. Dans le cas du projet de l'autoroute 30 à Brossard figurent les éléments routiers qui seront les futurs artères municipales de façon à maximiser l'utilité et l'efficacité de chacune des composantes du réseau.

Ainsi, nous sommes convaincus du bien-fondé du site retenu pour le viaduc dans l'axe du boulevard Rome, plutôt que d'en construire un dans l'axe étroit et faible du boulevard des Prairies.

### Annexe 5

# Les propositions du MTQ aux requérants

#### Les structures au-dessus des cours d'eau Saint-Jacques et Saint-Claude

Dans le but de consolider le lien prévu de part et d'autre de l'autoroute 30 et permettre une intégration encore plus harmonieuse avec le milieu en présence, le ministère des Transports est disposé à apporter les modifications suivantes au projet:

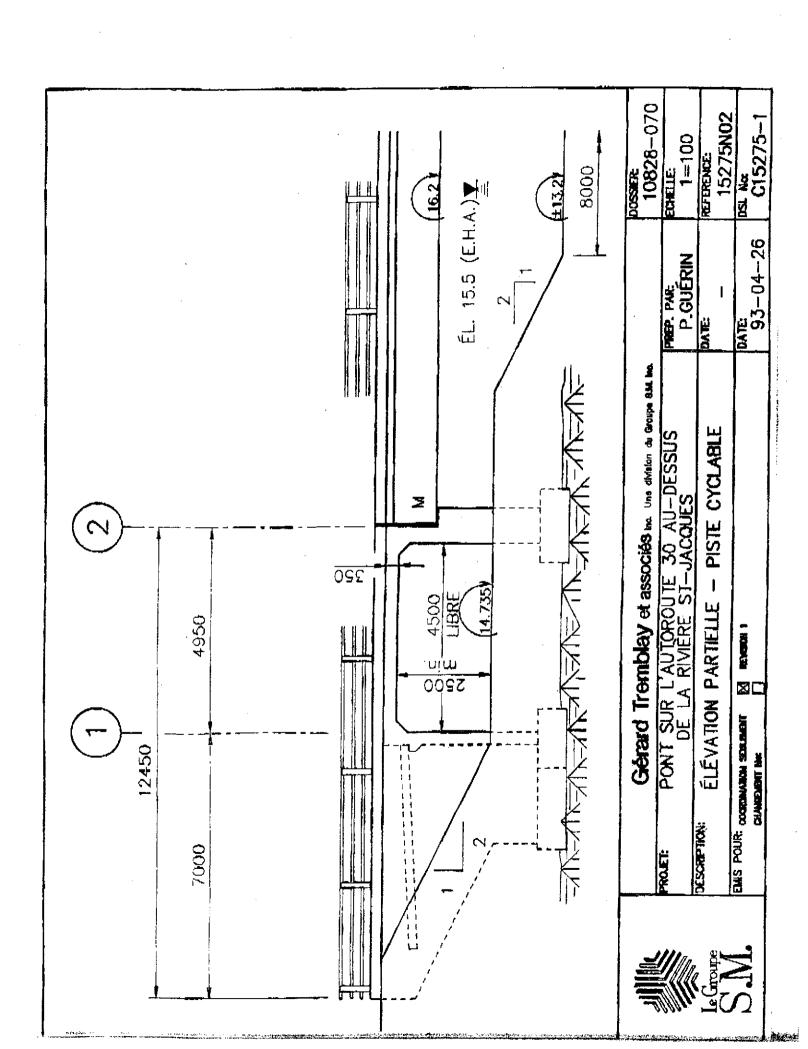
### Structure au cours d'eau Saint-Jacques

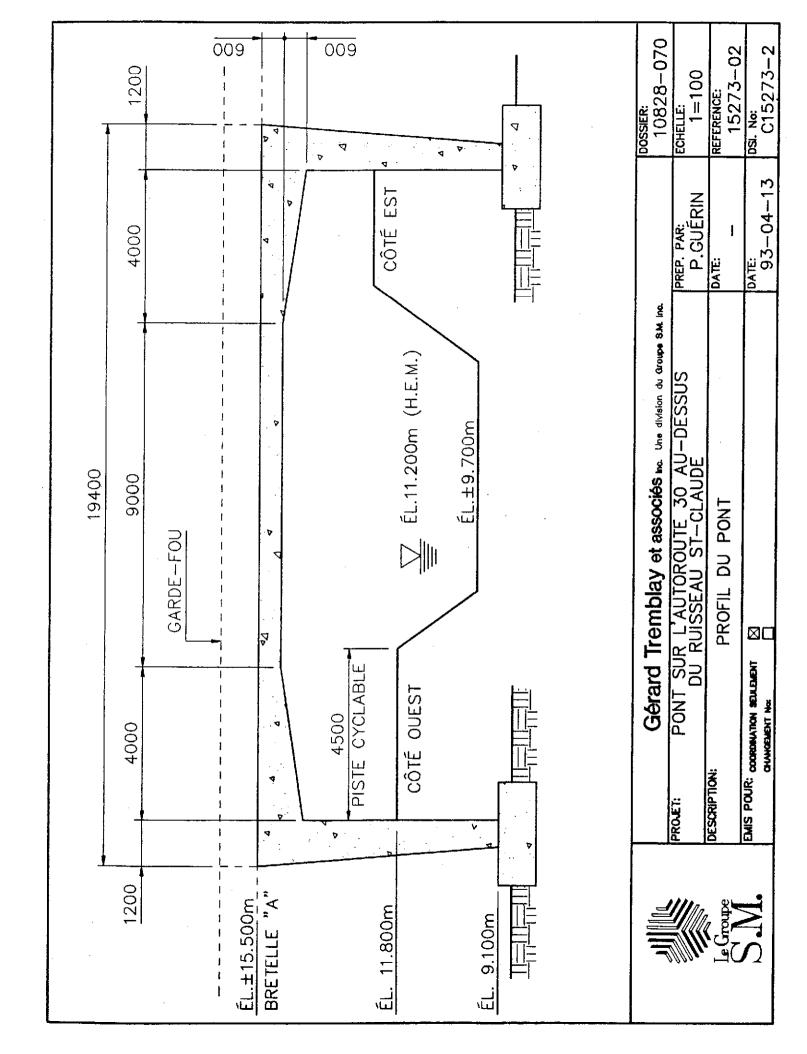
Le passage cycliste sera élargi à 4,5 m en prévision de la présence occasionnelle de piétons. Ce dégagement respecte les normes en vigueurs. De plus, des équipements (conduits, réceptacles, etc.) seront installés en prévision de l'éventuel éclairage d'une piste cyclable.

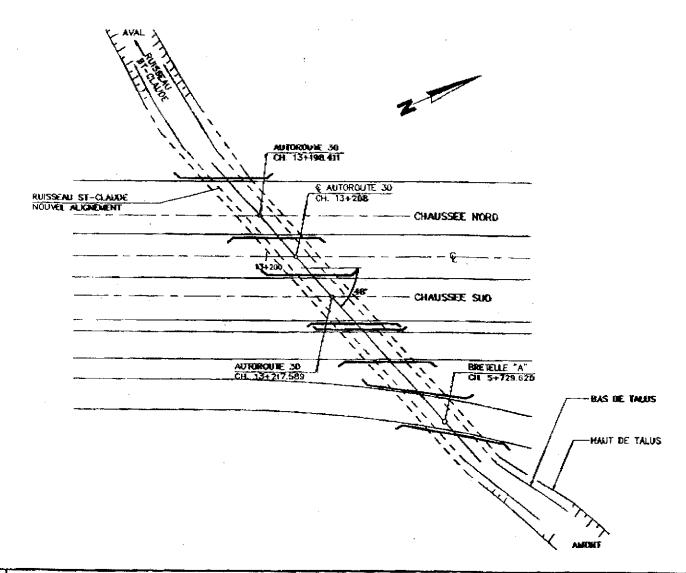
#### Structure au cours d'eau Saint-Claude

Le ponceau sera remplacé par trois (3) ponts. Ces derniers seront suffisamment longs pour permettre une bande riveraine d'une largeur de trois mètres (3 m) du côté est et de quatre mètres et demi (4,5 m) du côté ouest, ce qui facilitera les échanges au niveau de la faune. Par surcroît, l'espace disponible entre la berge et la culée permettra le passage des piétons et cyclistes pour accéder à la superficie comprise entre les deux cours d'eau, du côté nord de l'autoroute. De plus, le cours d'eau, sous les structures, ne sera pas interrompu par une zone d'obscurité permanente.

Il est important de noter que les investissements additionnels dont il est ici question sont conditionnels à la réception par le Ministère d'un engagement écrit, de la part d'un organisme reconnu, envers la création, l'aménagement et la prise en charge d'un parc récréatif régional. Sans un tel engagement, nous ne pourront justifier les importantes sommes supplémentaires que représentent ces aménagements.









Gérard Tremblay et associés no. Une division du Groupe 8.M. Inc.			10828-070
PROJET:	PONTS SUR L'AUTOROUTE 30 AU-DESSUS DU RUISSEAU ST-CLAUDE	PREP. PAR. P.GUÉRIN	ECHELLE: 1=1000
DESCRIPTION:	VUE EN PLAN	DATE:	REFERENCE: 15273-01
	CORDINATION SELLEMENT   REVISION 1 RANGEMENT No:	DATE: 93-04-26	DSL No: C15273-1

### Aménagements relatifs à l'autoroute 30 aux abords des deux maisons historiques du boulevard des Prairies à Brossard

Projet : Autoroute 30 Municipalité : Brossard, ville

Dans le but de permettre le règlement final du dossier de l'autoroute 30 à la satisfaction générale des intervenants, le ministère des Transports du Québec (M.T.Q.) offre de modifier l'aménagement prévue de la façon suivante, conformément au plan déposé avec la présente.

Le tracé de l'autoroute 30 est éloigné des maisons historiques de quarante mètres additionnels. Ceci représente le tracé optimal à l'égard de ces maisons tout en demeurant à l'intérieur des paramètres géométriques d'une autoroute.

Le viaduc assurant la continuité du boulevard des Prairies demeure dans l'axe du prolongement du boulevard Rome, conformément au schéma d'aménagement de la ville de Brossard.

Les voies collectrices et les bretelles d'accès font partie intérante du présent projet, et ce, même s'il est connu qu'elles ne seront réalisées que d'ici plusieurs années, soit lorsque la municipalité jugera nécessaire de le faire, en fonction de ses besoins et à ses frais.

### Aménagements aux abords du boulevard des Prairies et dans l'axe du futur boulevard Rome

Projet

: Autoroute 30

Entre les autoroutes nes 10 et 15

Municipalité

: Brossard, ville

Considérant que des requérants d'audiences publiques, dont l'Association des citoyens de Brossard, remettent fortement en question le besoin d'un échangeur dans le secteur indiqué en titre;

considérant que ces mêmes intervenants veulent débattre de la localisation du viadue prévu dans l'axe du prolongement du boulevard Rome;

considérant que cet équipement a pour but premier de deservir le milieu qu'il traverse;

le ministère des Transports retire de sa demande de certificat d'autorisation les bretelles, les voies collectrices et le viaduc proposés à cet endroit afin de permettre au milieu concerné de statuer sur la nature et la localisation des équipements routiers dont la municipalité a besoin en fonction de la desserte locale et du développement futur.

Une fois que le choix du site de la structure sera établi par le milieu concerné, une entente pourra être conclue avec le ministère des Transports sur les modalités de réalisation de cet ouvrage.

Longueuil, le 4 mai 1993

### Annexe 6

La position des requérants sur la proposition du MTQ relative à l'aménagement des passages sous les ouvrages le long des cours d'eau

Mme Johanne OELINAS Commission de médiation BAPE-MTL

télécopieur: 873-5024

Sujet: Médiation BAPE sur

Projet de prolongement, Aut. 30

Madame.

Tel qu'exprime lors de la dernière rencontre de médiation tenue à La Prairie le 13 avril courant, nous tenons à vous signifier que nous trouvons un compromis acceptable les efforts témoignés par le promoteur pour rencontrer nos représentations sur les aménagements requis aux abords des cours d'eau St-Claude et St-Jacques afin d'en conserver le caractère et en protéger l'accès et le développement socio-récréatif.

Nous osons espérer que le promoteur portera autant d'attention aux efforts que nous mettons à trouver une solution au problème de la protection du caractère particulier du boul, des Prairies à Brossard et surtout à la sauvegarde physique et environnementale des maisons historiques classées qui se situent sur le tracé initial du projet.

L'atteinte d'un compromis comparable à ce plan permettrait de conclure au succès de la démarche de médiation et ainsi d'éviter le recours aux audiences publiques et tous les in-convénients qu'en subirait le projet par voie de conséquence

La date du 10 mai fixée pour l'échéance de la démarche de médiation approchant à grands pas, nous vous demandons d'intercéder fortement auprès du promoteur pour qu'il re-connaisse également la validité de nos représentations à ce chapitre et y apporte autant de soin et d'efficacité qu'il a témoigné dans l'autre volet. Les signataires souhaitent que cette lettre soit utilisée à bon escient pour obtenir un réglement global de ces points essentiels.

Veuillez agréer, madame, et transmettre à toute votre équipe, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Ont signé à Brossard, ce 20-04-93:

Gilber ( BEAULIEU, Ass CE Bros

Michel GAUTHIER

Jules JOURNAULT, prop. mais. hist.

.

### Annexe 7

## Le bien-fondé selon la ville de Brossard d'un viaduc dans l'axe du boulevard Rome

### PLANIFICATION DES SECTEURS "C", "L" ET "J"

### DÉTERMINATION DES AXES ROUTIERS MAJEURS ET DES LIENS AVEC LES AUTOROUTES

### 1. Travaux de planification

Les travaux de planification détaillée des secteurs "C", "L" et "J" ont été complétés durant les années 88, 89 et 90. Ces travaux comprennent les principales études suivantes:

- Détermination des options préférentielles d'utilisation du sol

Étude des retombées fiscales des différentes options d'utilisation du sol et détermination d'une option préférentielle.

Étude entreprise par le service d'urbanisme avec la collaboration de Stéphane Liszkowski, architecte et urbaniste.

- Étude de circulation comprenant une modélisation du réseau routier projeté, des mouvements de circulation générés sur le réseau routier en fonction des différents scénarios d'utilisation du sol, détermination des caractéristiques requises pour le réseau local et détermination des besoins de raccordement du réseau local au réseau provincial.

Étude menée par les consultants Beauchemin, Beaton, Lapointe en 1988 et 1989.

- Adoption du plan d'urbanisme de la ville de Brossard le 8 janvier 1990.
- Adoption du nouveau règlement de zonage de la ville de Brossard en juin 1990.
- Étude des besoins en eau potable, simulation à l'aide de modèle des besoins en alimentation à partir des scénarios d'utilisation du sol.

Travaux de la firme Municor, 1990-1991.

- Étude des besoins de drainage pluvial

Simulation à l'aide de modèles informatisés des solutions des plus économiques de drainage de l'eau pluviale à l'aide des techniques de rétention et de double drainage. Élaboration d'un réseau de bassins de rétention, de fossés, de conduites pluviales et de rues pour emmagasiner et transporter l'eau de pluie.

Étude et travaux de Paul Wisner et Associés, 1991-1992.

- Étude des besoins d'évacuation des eaux usées. Détermination à l'aide de logiciels spécialisés des diamètres du réseau de conduite d'égout sanitaire.

Étude de Soprin, 1990-1991.

 Perspective de croissance et analyse des impacts fiscaux du développement des secteurs "C", "L" et "J"

Étude des potentiels de marché pour les différentes utilisations du sol des secteurs "C", "L" et "J" et mise au point d'un modèle informatisé de calculs des impacts fiscaux des différents projets de développement.

Préparées par Michel Grenier, économiste, Pierre Bélanger, économiste, Claude Beaulac, urbaniste - avril 1992.

### 2. Un plan qui a fait l'objet de nombreuses consultations

La planification urbaine d'un territoire aussi vaste que les secteurs "C", "L" et "J", secteur qui contient 80 millions de pieds carrés, est un exercice complexe qui doit intégrer un grand nombre de disciplines.

Cet exercice a pu être réalisé à l'aide des outils les plus perfectionnés de modélisation et de simulation, et a pu être entièrement intégré, les apports des différentes disciplines servant souvent d'intrant aux autres disciplines.

Le résultat de cet exercice a été validé au niveau régional puisqu'il est conforme aux orientations de développement contenues au schéma d'aménagement de la MRC de Champlain. Au niveau local, il a été validé par l'adoption d'un plan d'urbanisme dont un des volets principaux porte sur le développement des secteurs "C", "I." et "J". Il a aussi été validé par l'adoption d'un nouveau règlement d'urbanisme où sont définies les

zones à développer et où sont définies les règles à observer dans le développement de ces zones.

Les exercices de validation au niveau régional et local ont fait l'objet de nombreuses publications d'information publique, de séances d'information et de consultation et de différents mécanismes permettant à toute personne intéressée d'y faire ses commentaires.

Le plan de développement existant forme un ensemble dont toutes les parties sont inter-reliées. Un plan de développement forme un tout indissociable.

#### 3. La circulation

De façon générale, le plan de développement est axé autour de certains axes de circulation.

#### A) AXE "EST - OUEST"

Les trois (3) axes "est - ouest" retenus sont le boulevard Grande-Allée, le boulevard Rome et le boulevard Matte.

Le boulevard Grande-Allée, à la limite de Brossard et de St-Hubert, constitue un excellent axe de transit pour la partie nord du territoire, permettant le lien entre l'autoroute 30 et le boulevard Taschereau.

Le boulevard Matte relie, dans la partie sud du territoire, l'autoroute 30, le boulevard Taschereau et la route 132. Il sera utilisé comme voie de transit tant pour les résidents des villes situées au sud du territoire que pour les résidents situés dans la partie sud du territoire de la ville de Brossard. Cet axe de circulation desservira aussi le secteur industriel développé de Brossard et la partie sud du parc industriel des secteurs "L", "C" et "J".

Le boulevard Rome est l'axe majeur de développement de la Ville. Il est situé au centre géographique de la municipalité et joue, de ce fait, un rôle de lien important entre les différents secteurs. Il est situé au coeur de secteurs résidentiels et servira de voie d'accès majeur pour l'autoroute 30, le boulevard Taschereau et la route 132.

### B) AXE "NORD - SUD"

Actuellement, il n'existe qu'un seul axe "nord - sud", soit le boulevard Taschereau.

Il est nécessaire de créer un second axe dans les secteurs "C", "L" et "J". Cet axe, le boulevard Lepage, constituera, au niveau régional, un des tronçons d'une voie de ceinture reliant les villes de St-Hubert, St-Bruno, Longueuit et Brossard.

### C) ACCÈS AU SYSTÈME AUTOROUTIER

Il est essentiel que les trois (3) axes "est - ouest" aient un lien direct avec l'autoroute 30. Les études de simulation entreprises par BBL démontrent clairement la nécessité de construire un échangeur au niveau des boulevards Grande-Allée, Rome et Matte.

La planification harmonieuse du développement des secteurs "C", "L" et "J" ne peut être faite sans un échangeur urbain dans l'axe de l'autoroute 30 et du boulevard Rome.

Le viaduc originalement prévu dans années 1970, dans l'axe du boulevard Des Prairies, n'est pas requis. Le boulevard Des Prairies a une vocation locale. Le boulevard Des Prairies n'est pas appelé à jouer un rôle de collectrice ou d'artère à l'avenir. Des plans de développement prévoient d'ailleurs l'interruption de la continuité du boulevard Des Prairies. Des collectrices et des artères ayant les emprises suffisantes permettront aux populations, actuelle et future, d'avoir accès aux destinations importantes sur le territoire sans utiliser une voie d'accès historique qui conserve son nom d'origine de boulevard Des Prairies, mais qui ne peut, d'aucune façon, jouer le rôle de boulevard. Il est même prévu à court terme de fermer la montée Gobeil, chemin de campagne qui relie actuellement le boulevard Grande-Allée au boulevard Lapinière. La montée Gobeil sert en grande partie actuellement de voie de transit permettant à une circulation régionale, souvent lourde, de contourner le réseau routier en place, en utilisant le boulevard Des Prairies qui n'est pas prévu à cette fin.

L'abandon du viaduc dans l'axe du boulevard Des Prairies permettra aussi une meilleure mise en valeur des maisons historiques qui sont situées à proximité. La localisation d'un viaduc dans l'axe du boulevard Des Prairies aurait créé un impact visuel difficilement contournable. La planification actuelle minimise les impacts visuels et prévoit des aménagements paysagers plus conformes à la nature des bâtiments historiques.

Il est normal qu'entre le moment où les premiers plans de construction de l'autoroute 30 ont été élaborés, il y a plus de 25 ans, et aujourd'hui, on retrouve un contexte urbain qui se prête à une planification différente. Il y a 25 ans, il était difficile, sinon impossible, de prévoir le développement que la Ville a connu. Rappelons qu'au début des années 70, la population de Brossard était à peine de 20 000 personnes. La construction d'un viadue dans l'axe du boulevard Des Prairies était nécessaire à l'époque pour assurer la continuité d'une voie de

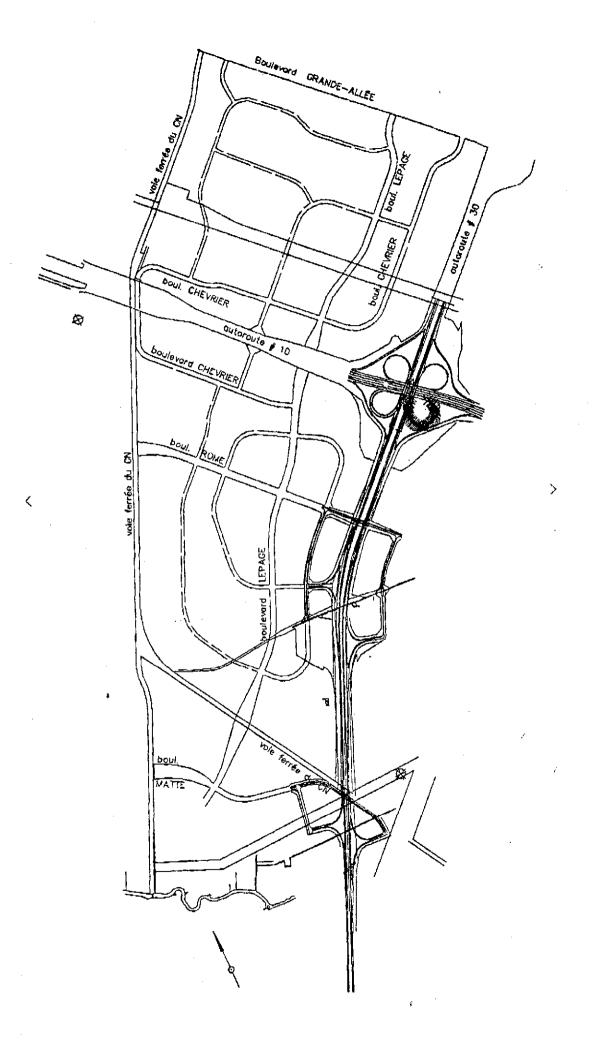
circulation à caractère historique, qui desservait un certain nombre de résidents de long de son parcours. Dans le contexte actuel, il serait aberrant de maintenir " un viaduc dans l'axe du boulevard Des Prairies, donnant de ce fait au boulevard Des Prairies un caractère d'artère, que cette voie de circulation à emprise très réduite n'est pas en mesure d'assumer. Il est tout à fait normal que le boulevard Rome constitue maintenant l'axe de circulation majeur "est - ouest". Cet axe de circulation a été planifié et réalisé par étape avec une emprise de 150 pieds de largeur, capable de supporter une circulation très importante. originalement prévu dans l'axe de Des Prairies doit donc être déplacé dans l'axe du boulevard Rome et un échangeur urbain doit y être construit pour faire face éventuellement aux besoins. Des études de simulation effectuées démontrent clairement la nécessité absolue d'un échangeur à l'intersection de l'autoroute 30 et du boulevard Rome. Les outils de planification actuels nous permettent de connaître d'une façon beaucoup plus précise les besoins qui seront générés à l'avenir par le développement. Il seruit tout à fait irresponsable de ne pas tircr le maximum de profit des renseignements que nous possédons aujourd'hui et de vouloir mettre en place des équipements prévus il y a 25 ans et plus, et dont nous sommes certains aujourd'hui qu'ils ne répondent pas aux besoins.

Michel-A. Boyer

MAB/ahp

93-04-08

terr\10clj.rap



### Annexe 8

# Les lettres de maintien ou de retrait de demande d'audience publique



Longueuil, le 31 mars 1993

Madame Johanne Gélinas Commissaire Responsable de la médiation Bureau d'audiences publiques sur l'environnement 5199, rue Sherbrooke Est Suite 3860 Montréal (Québec) HIT 3X9

Madame,,

Pour faire suite à votre lettre du 23 mars dernier, la présente est pour vous aviser que nous retirons notre demande d'audiences publiques.

Nous avions fait cette demande afin que nos membres vous fassent part des commentaires ou inquiétudes quant à la protection du patrimoine de cette portion de l'autoroute 30. Comme ils n'en ont pas manifesté le besoin, nous regrettons d'avoir peut-être occasionné du retard dans ce processus de consultation. Notre rôle nous oblige parfois à agir de manière anticipée.

Nous vous remercions de l'attention que vous avez porté à notre demande. Veuillez agréer, madame Gélinas, l'expression de mes sentiments distingués.

Maude Céré

Directrice générale

c.c. Monsieur Pierre Paradis Ministre de l'Environnement 

Croupe écologiste sans but lucratif veur à la conservation de la nature et dont l'objectif est d'assurer un environnement equilibré et barmonieux aus névéraiseus presentes et futures.

Chateauguay, le 21 avril 1993

BAPE a/s Mme Johanne Gélinas 5199 Sherbrooke Est, Suite 3860 Montréal (Québec) H1T 3X9

Re: Demande d'audiences publiques concernant le prolongement de l'autoroute 30 entre Candiac et Brossard.

#### Madame.

Option verte aimerait retirer sa demande d'audiences publiques concernant le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Candiac et Brossard.

Ce n'est pas par manque d'intérêt que notre corporation se voit obliger à agir de la sorte; mais bel et bien qu'en cette période de restriction financière, il nous est impossible de trouver les fonds et le personnel nécessaires pour participer aux rencontres entre le promoteur et les demandeurs.

Nous regrettons cette situation car nous aurions aimé pouvoir apporter notre expertise à la médiation qui se termine.

Veuillez agréer, Madame, l'erxpression de nos sentiments les meilleurs.

Rierre Aquin Vice-Président



### Ville de Greenfield Park

#### 156 BOULEVARD CHURCHILL, GREENFIELD PARK, QUÉBEC J4V 2M3

#### Hôtel de villa, 671-8955

Police 871-1931 — Incendies 671-7920 — Garage 443-9079 — Centre René Veillet 678-8950 — Aréna 672-0422 — Bibliothèque 672-7500 Le 7 mai 1993

Gouvernement du Québec Ministère de l'Environnement 3900 rue De Marley, 6 ême étage Ste-Foy, Québec Gix 424 Fax (418) 643-4143

#### A l'attention de M. Pierre Paradis, ministre

Objet: Prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15 - audiences publiques LT93-193

#### Monsieur,

Le 21 janvier 1993, la Ville de Greenfield Park a déposé une demande d'audiences publiques en rapport avec le prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 15. Dans notre lettre nous avons appuyé en principe les efforts du ministère des Transports du Québec à l'égard de la planification de cette autoroute.

Nous avons toutefois exprimé notre soucis quant au respect des objectifs retenus par le ministère de Transport, plus en particulier l'amélioration de "la liaison entre les municipalités de la rive-sud de façon à consolider leurs activités économiques". En effet nous avons exprimé l'importance de respecter ces objectifs afin de mettre en priorité, le développement économique des noyaux urbains commerciaux déjà existants.

Nous en convenons que les aménagements de part et d'autres de l'autoroute dépendent du contrôle réglementaire des municipalités et des M.R.C., nous en convenons aussi qu'une planification à long terme doit être prévue. Néanmoins, considérant la situation économique actuelle, l'état des infrastructures existantes et la qualité de nos centres urbains existants, il y a lieu de faire part de nos préoccupations et espérer que ce sujet reçoive éventuellement une attention particulière à l'ensemble des ministères concernés.

. . 2

Nous croyons avoir apporté efficacement ce point au forum de la médiation et par conséquent nous vous informons que la Ville de Greenfield Park retire sa demande de tenir des audiences publiques.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs senti-

Miguel Escobar, arch. Dir. Urb. & Serv. Techn.

ME/mn

cc. Madame Gélinas Johanne, commissaire responsable de la médiation

Le 6 mai 1993

Gouvernement du Québec Cabinet du Ministre de l'Environnement Monsieur le Ministre Pierre Paradis 3900 rue de Marly, 6e átage Ste-Foy, Québec GlX 4E4

OBJET: Tracé de l'autoroute 30

Monsieur le Ministre,

La présente a pour but de vous faire part de mon entière satisfaction en ce qui concerne la proposition du Ministère des Transports du Québec relativement au tracé de la route 30 qui sera éloigné d'un 40 mètres additionnels de ma maison pour un total de 85 mètres.

Je vous remercie et vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Jules Journault

5425 boul. des Prairies

Brossard, Québec

342 3H8

Tél. rés.: 656-1629

bur.: 767-8000

c.c.; Mme Johanne Gélinas bureau d'audiences publiques sur l'environnement

	·	
		•

Mme Johanne GÉLINAS Commission de médiation BAPE-Mtl

télécopieur: 873-5024

Sujet: Projet de prolangement, Aut. 30

Madame.

Le groupe UN-TEL Inc. a requis des audiences publiques le 22 janvier dernier afin d'assurer l'accessibilité de la population aux cours d'eau St-Claude et St Jacques ainsi que la protection des éléments qui font partie des plans d'aménagement des berges des dits cours d'eau au programme de Un-Tel Inc. depuis 1980.

Subséquemment, en cours de séances de médiation, nous avons pris connaissance des préoccupations des citoyens de Brossard et de M. J. Journault que nous avons appuyés.

Nous devons fouer les efforts portés par le promoteur (MTQ) pour accéder à nos représentations.

Compte-tenu des contraintes imposées par le passage sous les lignes à haute tension d'Hydro-Quéliec, nous sommes pleinement satisfaits des propositions de modification assurant la libre communication de la faune, des piétons, cyclistes et d'embarcations sur les deux cours d'eau. D'autant plus que nous avons obtenu confirmation ce jour par le MTQ qu'une technique différente assurerait une élévation encore supérieure au-dessus du niveau de l'eau.

Nous sommes désolés que le MTQ n'ait pu assurer la sauvegarde du caractère patrimonial et historique du boul, des Prairies qui constituait l'autre volet principal des demandes des requérants que nous considérions comme très valides.

Considérant que les objectifs pour lesquels notre demande avait été produite ont été atteints, moyennant l'assurance que ces modifications seront effectivement apportées, nous croyons qu'il est de mise de retirer notre demande d'audiences.

Nous vous prions, madame, d'agréer l'expression de nos salutations distinguées.

Denis BLANCHET, v.-p. 461 Salaberry La Prairie, Qu JSR 3C9

La Prairie, le 03-05-93

N.B. Communication soumise sans signature par télécopieur pour satisfaire aux exigences d'heure de tombée, l'original d'unent signé parvenant par la poste régulière dans les jours qui suivent.

#### L'ASSOCIATION des CITOMENS de BROSSARD 1545 Pl. Thérèse, Brossard, Qc, J4W 3G2, tél. 465-8318 fax

Mme Johanne GÉLINAS Commission de médiation BAPE-Mti Télécopieur: 873-5024

Brossard, le 3 mai 1993

Sujet: Médiation BAPE aur

Projet de prolongement, Aut. 30

Madame.

Suite au dépôt de l'étude d'impact environnemental créé par la construction du segment de l'autorouse 30 conduisant de l'aut. 10 à la 15, i Association des Citoyens de Brossard requérait des audiences publiques nommément en vue de protéger les maisons historiques classées affectées par une partie du projet et de conserver le caractère rural et patrimonial unique du houl des Prairies à Brossard.

Lors des rencontres de médiation tenues du 16 mars au 29 avril dernier, nous avons rencontré les requérants de La Prairie, connu et appuyé leurs préoccupations et leurs revendications, reconnaissant leurs objectifs et constatant que les intérêts des citoyens de Brossard étaient également menacés par les travaux aux approches des cours d'eau St-Claude et St-Jacques limitrophes au territoire de Brossard, lesquels cours d'eau sont sujets à des plans de développement socio-récréatif à l'avantage des populations des deux municipalités.

Nous avons acceuilli avec joie les efforts de modification consentis par le promoteur (MTQ) afin de ne pas nuire aux projets de développement de ce secteur géographique qui présente des caractéristiques fauniques, récréatives et historiques uniques dans la région.

Nous avons également acceuilli avec sunstaction la reconnaissance du promoteur de nos préoccupations pour les problèmes auxquels seraient exposées les deux maisons historiques classées (les maisons Sénécal et Deschamps) soit la certitude de dommages physiques créés par la grande proximité des ouvrages routiers (vibration du sol, bruit, odeurs, brumes salines, poussières, environnement visuel, etc.).

Nous reconnaîssons la patience avec luquelle le ministère à rencontré nos différentes approches de solution.

Toutefois, l'aven final du représentant du ministère le 29 avril à l'effet que les ouvrages prévus à la ionction du boul, des Prairies et de l'aut. 30 résultaient d'une demande prealable de la Ville de Brossard et qu'en conséquence il refusait de considérer toute modification majeure des plans et refusait même la possibilité d'un moratoire sur cet élément du projet, moratoire qui aurait permis d'entreprendre une négociation avec les édites municipaux, cet aveu et cette prise de position ne peuvent que nous faire conclure à l'échec de la médiation sur nos représentations.

Nonobstant la certitude que nous avons que le ministère peut décider unilatéralement des composantes d'oeuvres qui dépendent entièrement de ses responsabilités, nous sommes convaincus du poids politique qu'ont les municipalités bénéficiaires de ces travaux majeurs

Par sa position, le MTQ ne prend pas en considération les préoccupations avancées et empêche toute possibilité de négociation des citoyens avec leur municipalité.

#### Nous considérons que:

- 1. le but premier du projet de l'aut. 30 en est un de transit et de contournement de l'île de Montréal et non de développement des municipalités riveraines bien que l'un soit lié à l'autre et partiellement souhaitable;
- 2. la coupure du boul, des Prairies à la hauteur de la 30 constitue un arrêt de mort préversible pour le caractère patrimonial et historique unique de cette route rurale dans l'enclave de la municipalité:
- 3. la proposition du MTQ de modifier légèrement le tracé à cette hauteur afin de mieux protéger les maisons historiques est une admission bienvenue mais n'est pas suffisante:
- 4. la Ville de Brossard est grandement responsable de cette situation par les omissions et les incohérences de son plan d'urbanisme;
- 5. le MTQ, dans la réalisation de travaux de cette envergure, ne doit pas se faire le promoteur d'un développement effréné de l'étalement urbain qui ne prend pas en compte un grand nombre de préoccupations locales;
- 6. la population doit être dûment consultée sur tout projet majeur pouvant aftérer le développement de son territoire et sa qualité de vie ainsi que celle des générations futures.

En conséquence et considérant que c'est la mission du BAPE d'assurer une consultation élargie, nous maintenons notre demande d'audiences publiques afin que les répercussions environnementales de ce projet soient profondément débattues et analysées.

Gilbert Beaulieu, pres, porte-parole ACB

e.c. requérants: Michel AUBIN

Denis BLANCHET

Michel GAUTHIER

M. Jules JOURNAULT Ville de Brossard Ville de La Prairie

media

Mme Johanne Gélinas Commissaire Responsable de la médiation Bureau d'audiences publiques Sherbrooke est, Suite 3860 Fax: 873 5024

Projet

: Autoroute 30

03/05/93

Municipalités : Brossard-La Prairie

#### Chère Mme Gélinas,

Je comprends que certains opposants veuillent bien accepter le résultat de la négociation pour ne pas perdre leurs acquis, mais en ce qui me concerne, j'ai beaucoup de difficulté personnellement à le résultat de la médiation.

Mon objectif initial était de sauvegarder les éléments essentiels d'un projet futur de parc régional, c'est-à-dire, l'accès aux rivières St-Jacques et St-Claude et une section historique du boulevard Des Prairies. J'ai donc fait opposition au projet dans sa version actuelle et demandé une audience publique afin de faire valoir ce point de vue et de démontrer qu'une large partie de la population est sensible à ces objectifs.

J'ai accepté le processus de la négociation avec l'espoir de limiter les dommages causés par le passage de l'autoroute et d'éviter une perte de temps et d'énergie pour tous. J'étais disposé à accepter un compromis pour la Rivière St-Jacques et un déplacement minimal de 40 mètres de l'autoroute, mais je ne puis accepter l'intransigeance du Ministère des transports sur la questions des bretelles de l'échangeur du boulevard de Rome. Cet échangeur aura un effet dévastateur sur tout projet de mise en valeur de la partie historique du bouleyard des Prairies.

Il est évident que cet échangeur n'est pas requis par la vocation d'une l'autoroute de contournement, il n'est même pas souhaité par le MTQ lui-même, car il y a multiplication des échangeurs (distance minimale permise). C'est seulement pour accommoder la Ville de Brossard que le MTO conserve ce projet d'échangeur, et il a même été confirmé que ces bretelles ne seront pas mises en place dans les années à venir. Le but formel de l'autoroute n'est pas d'accélérer l'étalement urbain. Nous avons tenté dans les derniers moments de la négociation de rencontrer les représentants de Brossard dans le but de suspendre ce projet, le temps de permettre une réelle campagne de sensibilisation de la population quant au choix de l'urbanisation à tout prix ou de la sauvegarde du seul patrimoine historique de Brossard.

Devant cet échec, je n'ai pas d'autre choix que de revenir à ma demande d'audience publique. L'audience permettra d'informer et de sensibiliser correctement les résidents de Brossard et de La Prairie sur les impacts réels du projet actuel et de démontrer aux élus que la préoccupation environementale existe même si elle est souvent mal exprimé face aux projets précis des ingénieurs et des spéculateurs. Il y a un choix de société à faire et il faut souhaiter que le ministère de l'Environnement nous aide à le faire de façon éclairée. Si, à l'audience, il est évident que mes préoccupations ne sont pas partagés par les citoyens, je serai le premier à retirer mon opposition. Lors de nos rencontres, j'ai bien apprécié le sérieux et les efforts que vous avez déployés pour réussir la médiation. Je regrette que nous n'ayons pu dégager un compromis suffisant.

Sincèrement.

Muchel Ganthies

Michel Gauthier 237 La Prairie JSR 1E6 Mone Johanne Gelinas Bouvernement du Quebec Bureau des audiences publiques sur l'environnement.

Objet: Ma position afrès notre reunion du 29 avril 1993.

Modame,

Le boulevard des Phaines n'o pas
encore ett détourne. Il est peut être encore
possible d'en conserver le trace et les caractéristique
ce qui ne semble pas être le cas des terres encore
epistantes qui le bordent, qui sont appelléssa être
urbanisées à plus ou moins breve écheance et des
maisons historiques classées ou non qu'il y a le
long de ce boulevard qui resquent de disparaître
ou d'être perdues dans cette urbanisation.

farivière st-Jacques et le suisseau ft-Claude n'ont pas envore ête modifies par le passage de cette autoroute. Il y a peut-être emore une chance d'avoir des structures qui respectent davantage leur intégrite et permettant plus de dégagement autour de cas sours d'éau tout en s'harmonisant avec le payeage environment.

Dest question d'un par régionnal dans le secteur de la rivière ft Jaques et du ruisseau ft-Claude. Plest mentionne dans ce projet cle par que les études climpact sur l'environnement cle ce projet soutier n'ont pas éte réalisées dans le contepte de la creation d'in par régionnal, qu'elles ne tiennent pas compte de rértaines contraintes reliers à l'emplecemen cles conidors récreatifs et de la quietude que doit offiir un pare. Dest temps cle le faire.

Pour res raisons je maintiens ma demande d'audiences publiques.

Michel Ceubin 150 ft: Jean La Prairie Dut. 158 258

#### Annexe 9

# Les lettres de retrait de demande d'audience publique

(6 mai 1993)

#### L'ASSOCIATION des CITOMENS de BROSSARD 1545 Pl. Thérèse, Brossard, Qu., J4W 302, tél. 465-8318 fex

Hon. Pierre PARADIS, ministre Ministère de l'Environnement 3900 rue Marly, 6ème étage, Ste-Foy, Qc G1X 4E4

télécopieur: 418-643-4143

Sujet: Projet de prolongement Autoroute 30

Monsieur le ministre.

Nous avons pris connaissance de l'ouverture de dernière chance faite par le promoteur ce 4 mai courant.

Conscients depuis le début que l'équipement en cause répondait à une démande expresse des administrations de Brossard et qu'en conséquence c'était à ce niveau que l'action devait se porter, nous avions convenu confronté à l'inaptitude du promoteur à contrer ces demandes, de requêrir un moratoire permettant d'entreprendre des démarches de négociation auprès des autorités municipales et d'assurer une consultation adéquate auprès de la population.

Ne nous objectant pas au principe d'une autoroute de transit et contournement, nous nous opposions à la présence et aux effets d'un second échangeur sur le territoire de Brossard, tout particulièrement en regard des maisons historiques et du boul, des Prairies.

Notre maintien de la demande d'audiences exprimé en date du 3 mai dernier voulait assurer qu'une consultation publique soit tenue sur ce sujer.

La dernière proposition du promoteur nous enlève cette raison en répondant à notre demande de moratoire.

Nous apprécierions toutefois être assurés qu'il y a effectivement retrait des dits projets d'équipement de la demande de certificat d'autorisation et qu'il y a engagement à conclure une entente sur les modalités de réalisation de l'ouvrage requis par la population et les édiles municipaux sulte à une consultation publique adéquate.

En foi de quoi nous acceptons de retirer notre demande d'audiences publiques qui pourraient indéniablement retarder et même remettre en question l'ensemble du projet, ce qui n'était pas notre objectif.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Gilbert Beaulicu, près. porte-parole ACB

Brossard, le 6 mai 1993 c.c. Mme Johanne GELINAS, commissaire, Mil



Monsieur Pierre Paradis Ministre de l'environnement 3900 rue Marly Ste-Foy, Québec G1X 4E4

jeudi 06 mai 1993

Sujet:

Projet de prolongement Autoroute 30

Monsieur le Ministre,

J'ai pris connaissance de la contre-proposition du promoteur, en date du 4 mai dernier, qui consiste à supprimer temporairement l'échangeur du boulevard Rome, le temps de permettre une consultation avec le milieu. A défaut d'une telle consultation, le projet serait abandonné. Cette proposition répond assez bien au dernier point majeur qui me préoccupait encore dans ce dossier. Je comprends également que le terme milieu désigne principalement la population de Brossard, je ne souhaite pas cependant que l'on exclue totalement les autres intervenants au dossier.

J'accepte donc de retirer ma demande d'audiences publiques dans le cadre d'un règlement en plusieurs points négocié avec Mme Johanne Gélinas du BAPE, qui comprend notamment: les aménagements relatifs au passage de la rivière St-Jacques et du ruisseau St-Claude ainsi que le déplacement de l'autoroute à la hauteur de la maison Journeault.

Je suis très satisfait de l'issue de la médiation entreprise par votre Ministère et je tiens à reconnaître l'excellent travail et la compétence de votre équipe de médiation. Je souhaite enfin être informé des développements qui surviendront dans ce dossier.

Michel Sometim

Michel Gauthier 237 St-Ignace La Prairie, JSR 1E6

c.c. Mme Johanne Gélinas, Commissaire BAPE, Montréal



#### Annexe 10

## La liste des documents déposés

- A1 MTQ. Réponses aux questions des requérants. 25 mars 1993. 30 p.
- A2 MTQ. Dessin illustrant l'aménagement paysager prévu en façade de la maison Sénécal.
- A3 MTQ. Contrat de vente de la maison Sénécal entre le MTQ et M. Jules Journault. 29 mars 1985. 11 p. Plan de la propriété en annexe.
- A4 MTQ. Plans et profils des ouvrages de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 et la route 104 (disponibles au BAPE seulement).
- A5 MTQ. Plan de l'aménagement des mesures d'atténuation prévues aux abords de la maison Sénécal.
- A6 MTQ. Plans topographiques des ouvrages du prolongement de l'autoroute 30 sur la rivière St-Jacques et le ruisseau St-Claude (disponibles au BAPE seulement).
- A7 MTQ. Réponse additionnelle. 26 mars 1993. 1 p.
- A8 MTQ. Résolutions des municipalités de Brossard, La Prairie, Saint-Philippe et Candiac relatives aux échangeurs prévus dans le projet de prolongement de l'autoroute 30, 1988 et 1989, 4 p.
- A9 MTQ. Lettre de Radio-Canada relative aux contraintes posées par leurs antennes. 22 juillet 1992. 2 p.
- A10 MTQ. Réponse à la question sur la possibilité de l'installation d'un système d'éclairage des tunnels prévus pour la piste cyclable au-dessous de l'autoroute 30, près de la rivière Saint-Jacques. 1<sup>er</sup> avril 1993. 3 p.
- A11 MTQ. Photographies d'un exemple d'aménagement paysager en bordure d'autoroute à son implantation et 10 années plus tard. (Disponibles au BAPE seulement).
- A12 MTQ. Lettre du ministère des Affaires culturelles relative à la Maison Sénécal. 24 janvier 1983. 4 p.

- A13 MTQ. Réponses aux questions des requérants. 14 avril 1993. 25 p.
- A14 MTQ. Lettre de Radio-Canada sur l'impact de la route 30 sur l'antenne à Brossard. 21 avril 1993. 4 p.
- A15 MTQ. Proposition relative à une modification de tracé de l'autoroute aux abords des deux maisons historiques du boulevard des Prairies et plan. 21 avril 1993.
- A16 MTQ. Plans corrigés des passages proposés sous les ouvrages le long de la rivière Saint-Jacques et du ruisseau Saint-Claude. 2 p.
- A17 MTQ. Proposition relative aux aménagements aux abords du boulevard des Prairies et dans l'axe du futur boulevard Rome. 4 mai 1993. 1 p.
- Ville de La Prairie. Extraits du document Plan de mise en valeur de La Prairie. Septembre 1992. 6 p.
- B2 Conseil culturel de la Montérégie. Lettre informant la commission du BAPE que le conseil retire sa demande d'audience publique.
  31 mars 1993. 1 p.
- B3 Ministère des Affaires culturelles. Réponse du ministère à la commission sur les maisons historiques. 2 avril 1993. 2 p.
- B4 Ville de Brossard. Carte de la ville. (Disponible au BAPE seulement)
- B5 Ville de Brossard. Plan de l'affectation du sol à Brossard. (Disponible au BAPE seulement)
- B6 Ville de Brossard. Résumé du projet du plan d'urbanisme. Janvier 1990. (Disponible au BAPE seulement)
- B7 Association des citoyens de Brossard. Plan d'une modification de tracé du projet de l'autoroute 30. 14 avril 1993.
- B8 Association des citoyens de Brossard. Position de l'Association sur le projet de l'autoroute 30. 14 avril 1993. 2 p.

- B9 Association des citoyens de Brossard. Ordre du jour de l'assemblée du conseil municipal de la Ville de Brossard. 13 avril 1993. 1 p.
- B10 Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Document du comité interministériel des espaces verts et bleus sur l'organisme et sur le projet de parc régional dans le secteur de la rivière Saint-Jacques.
- B11 Lettre faisant état de la position de requérants quant à la proposition du promoteur sur les aménagements relatifs aux cours d'eau. 20 avril 1993. 1 p.
- B12 Option Verte. Lettre informant la commission que l'organisme retire sa demande d'audience publique. 21 avril 1993. 1 p.
- B13 Michel Gauthier. Lettre de la Société historique de La Prairie de la Magdeleine. 20 avril 1993. 2 p.
- B14 Michel Aubin. Questions supplementaires. 29 avril 1993. 2 p.
- B15 Michel Aubin. Lettre à la commission l'informant de sa position sur la dernière proposition du MTQ. 29 avril 1993. 2 p.
- B16 Requérants. Lettres informant la commission du retrait ou du maintien de la demande d'audience. 3 et 7 mai 1993.
- B17 Requérants. Lettre informant la commission du retrait de la demande d'audience. 6 mai 1993. 2 p.
- C1 BAPE. Compte rendu de la réunion du 25 mars 1993 entre la commission et le MTQ. 6 p.
- C2 BAPE. Lettre demandant au ministère des Affaires culturelles des précisions sur la maison Sénécal et le rôle du Ministère par rapport aux maisons historiques classées. 29 mars 1993. 2 p.
- C3 BAPE. Compte rendu de la réunion du 1<sup>er</sup> avril 1993 entre la commission et les requérants. 4 p.
- C4 BAPE. Compte rendu de la réunion du 2 avril 1993 entre la commission et le MTQ. 3 p.