
RAPPORT D'ENQUÊTE ET D'AUDIENCE PUBLIQUE

164 **Projet de construction de l'autoroute 30
de Sainte-Catherine à l'autoroute 15**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

La notion d'environnement

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

Remerciements

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

Édition et diffusion

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Tél. : (418) 643-7447
1 800 463-4732 (sans frais)

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

Tous les documents déposés durant le mandat ainsi que les textes de toutes les interventions publiques sont disponibles pour consultation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Québec, le 10 juin 2002

Monsieur André Boisclair
Ministre d'État aux Affaires municipales,
à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau
et leader du gouvernement
Édifice Marie-Guyart, 30^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

Il me fait plaisir de vous remettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

Le mandat d'enquête et d'audience publique était sous la responsabilité de M^{me} Claudette Journault, secondée par M. Jean Paré. Il a débuté le 18 février 2002.

Au terme de la consultation publique qu'elle a menée, la commission conclut en la nécessité de construire ce tronçon de l'autoroute 30 avec toute la diligence possible. La commission privilégie l'option passant au sud de Saint-Constant et pour volet complémentaire essentiel la transformation de la route 132 en boulevard urbain.

La commission est d'avis que l'insertion de l'autoroute au sud de Saint-Constant devrait être assortie de conditions et de mesures non seulement pour en atténuer l'impact, mais aussi en guise de compensation à l'égard des personnes et des milieux les plus touchés.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



André Harvey

Québec, le 7 juin 2002

Monsieur André Harvey
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.

Au terme de la consultation publique qu'elle a tenue, la commission conclut que la réalisation de ce projet est indispensable à la mise en place d'un réseau de transport structuré dans l'agglomération de Montréal et qu'il importe qu'elle soit menée à terme dans les meilleurs délais.

La commission est d'avis qu'il serait préférable de construire le tronçon autoroutier au sud de Saint-Constant plutôt que de transformer la route 132 en autoroute. Elle privilégie plutôt la transformation de cette route en boulevard urbain. Le corridor de la route 132 ainsi réaménagé optimiserait le potentiel de développement et garderait ouvertes toutes les options, tant pour les transports en commun que pour la diversité des usages le long de cet axe. Cette option favorise la mise en valeur du cœur de la MRC de Roussillon tout en répondant aux objectifs de fluidité, de rapidité et de sécurité des déplacements.

L'insertion de l'autoroute au sud de Saint-Constant devrait être assortie de conditions et de mesures non seulement pour en atténuer l'impact, mais aussi en guise de compensation à l'égard des personnes et des milieux les plus touchés. Il importe que les modalités de réalisation soient mises au point en collaboration avec les gens du milieu agricole.

...2

Je tiens, au nom des membres de la commission, à souligner la grande collaboration de l'ensemble des participants à l'audience. Je veux également exprimer notre reconnaissance aux membres de l'équipe, qui ont accompagné la commission au cours de ses travaux, pour leur enthousiasme et leur empressement à servir le public.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

La présidente de la commission,


Claudette Journault

Table des matières

Préambule	1
Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants	7
La participation	7
La raison d’être du projet	8
Une voie de contournement	10
Un chantier qui inquiète... ..	11
La qualité de vie en milieu urbain	13
Les composantes biophysiques	14
Le milieu rural.....	15
Le coût du projet	17
En résumé.....	18
Chapitre 2 L’analyse de la raison d’être du projet	19
Le cadre d’analyse.....	19
Mise en situation	19
Compléter l’autoroute 30 : un enjeu à l’échelle du Grand Montréal, de la Montérégie et du Québec tout entier	20
De Sainte-Catherine à l’autoroute 15, des problèmes à régler, des besoins à combler....	22
L’urgence d’agir.....	24
Deux options à comparer	25

Chapitre 3	L'analyse des enjeux	27
	Les déplacements	27
	La sécurité routière et la gestion des risques	30
	La configuration routière	31
	La gestion de la circulation	32
	La gestion des sinistres	34
	L'aménagement et la gestion du territoire	37
	La gestion de l'urbanisation et la protection du territoire agricole	40
	Les transports en commun	42
	L'impact visuel et la protection du patrimoine	44
	Des espaces verts à mettre en valeur	45
	La qualité du milieu, la santé publique et la qualité de vie	45
	La contamination du sol et de l'eau	45
	La conservation des milieux naturels	49
	La qualité de l'air	52
	Le climat sonore	55
	L'économie locale	57
	Les répercussions économiques permanentes	57
	Les répercussions sur les finances municipales	59
	La période de construction	60
	Les acquisitions foncières	60
	L'impact d'un grand chantier routier	61
	Le calendrier de réalisation	63
	La communication	63

Conclusion	65
Bibliographie	73
Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat	75
Annexe 2 La documentation	87

Liste des figures et des tableaux

Figure 1	La localisation du projet – Vue générale	2
Figure 2	La zone d'étude	3
Figure 3	Les affectations particulières dans la zone d'étude.....	38
Figure 4	Les milieux humides et les zones boisées	39
Tableau 1	Les niveaux de service des routes	23
Tableau 2	Débit journalier moyen annuel – Situation actuelle et projections	28
Tableau 3	Variation de la concentration des contaminants atmosphériques en fonction de la distance de l'emprise	54
Tableau 4	Bâtiments résidentiels et garderies touchés par l'impact sonore, avec et sans écrans antibruit, 2016.....	56

Préambule

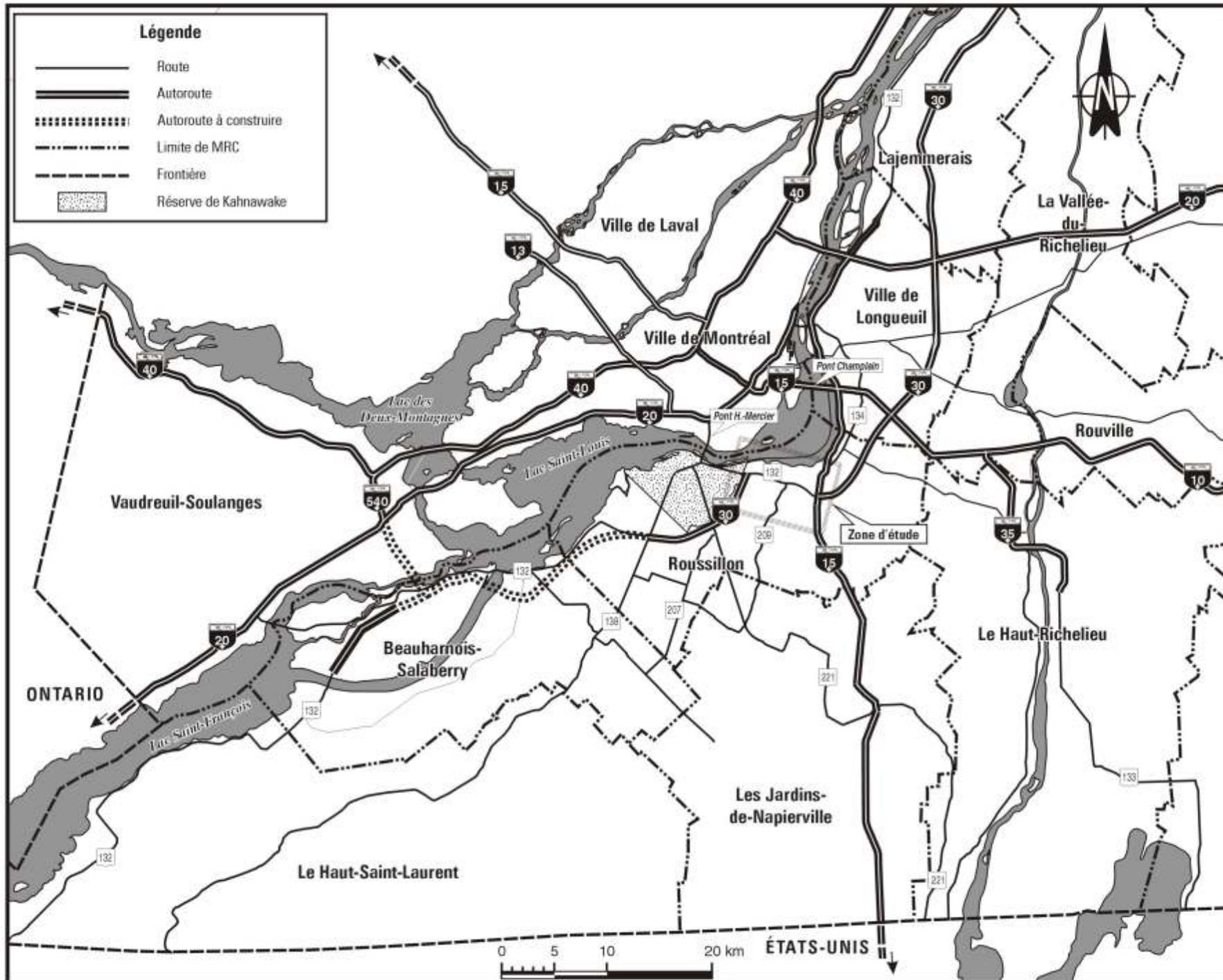
Le 23 janvier 2002, M. André Boisclair, ministre d'État aux Affaires municipales, à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau et leader du gouvernement, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience publique sur le projet du ministère des Transports du Québec (MTQ) concernant la construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15. Ce segment d'environ 8 km s'insérerait entre l'actuel tronçon est de l'autoroute 30, de Sorel à Candiac, et celui contournant la réserve indienne de Kahnawake. Deux options de tracé ont été considérées dans l'étude d'impact.

Ce mandat a été confié au BAPE en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) qui prévoient une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, faisant appel à la participation du public, pour certains projets déterminés par règlement du gouvernement. Le projet du MTQ est assujéti à cette procédure par le paragraphe e) de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9].

En juin 1993, le ministre de l'Environnement recevait l'avis de projet concernant la construction de ce tronçon de l'autoroute 30. Le Ministre faisait parvenir au MTQ en juillet 1993 une directive lui indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. Cette étude a été déposée en octobre 1998. En septembre 2001, un avis de recevabilité de l'étude d'impact était émis. À la suite du dépôt de l'étude d'impact auprès du ministre de l'Environnement, le BAPE a reçu le mandat de tenir une période d'information et de consultation publiques qui s'est déroulée du 27 novembre 2001 au 11 janvier 2002. Dix-huit demandes d'audience publique individuelles et des demandes collectives signées par 486 personnes ont été adressées au Ministre. Le mandat d'audience publique confié au BAPE a débuté le 18 février 2002.

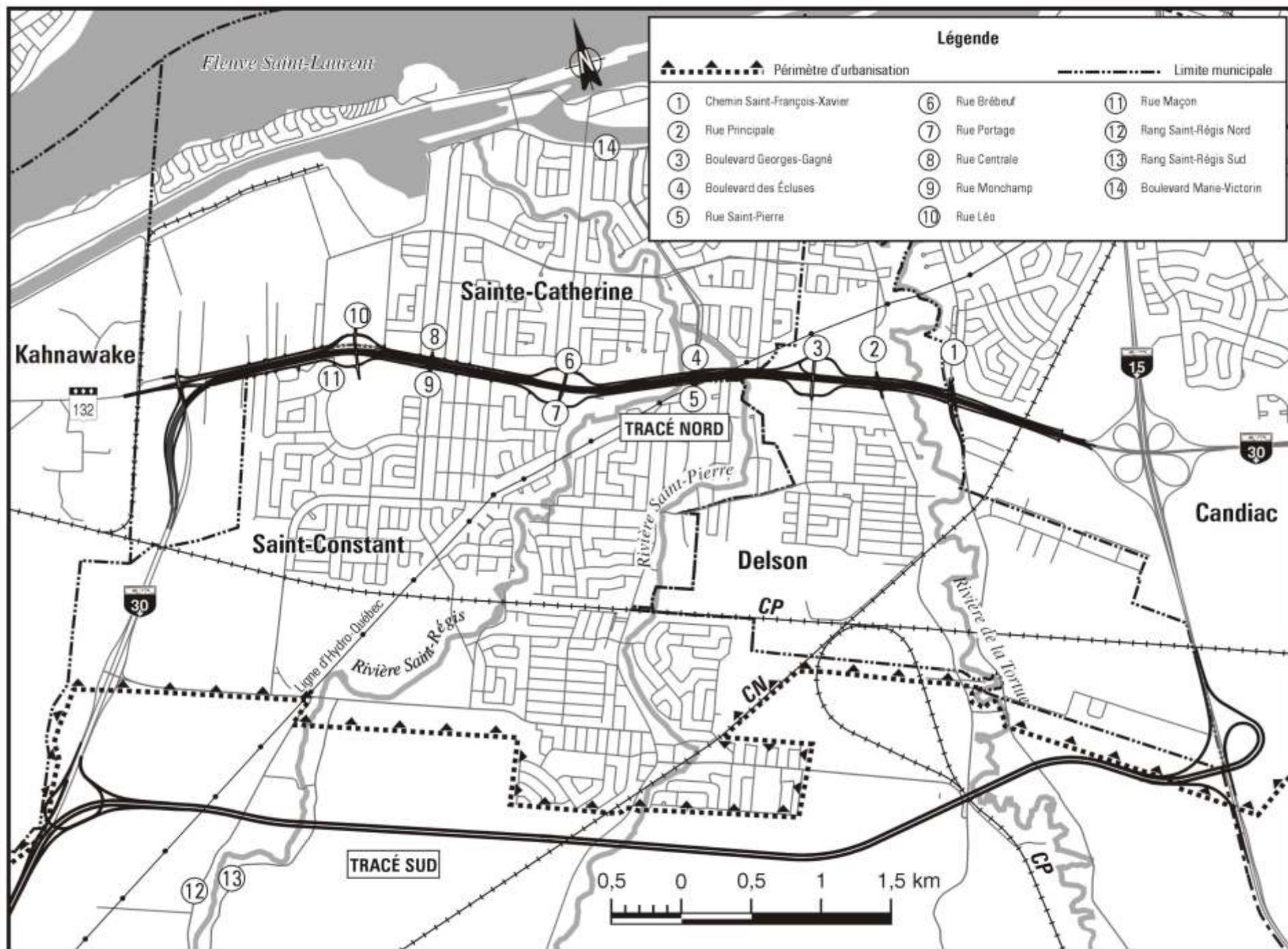
Le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 s'inscrit dans le parachèvement de l'autoroute 30. Située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent (figure 1), cette autoroute fait partie du réseau supérieur destiné à assurer la fluidité des déplacements en Montérégie. Elle vise à faciliter l'accès aux marchés extérieurs et offre une solution de rechange à la traversée de l'île de Montréal en la contournant par le sud. Différents tronçons de l'autoroute 30 ont été construits à partir des années 1960. Il en résulte un parcours continu de Sorel à Candiac de même qu'un contournement de la réserve indienne de Kahnawake. Pour parachever l'autoroute 30, il ne manque plus que le tronçon allant de Candiac à Sainte-Catherine et celui devant relier Châteauguay à Vaudreuil-Dorion jusqu'à la jonction des autoroutes 20 et 540. Ce dernier tronçon a reçu l'aval du gouvernement en 1999 (décret 99-0509 du 5 mai 1999).

Figure 1 La localisation du projet – Vue générale



Sources : adaptée des documents déposés PF13.2, page 2 et DA2B.1, carte 1-1.

Figure 2 La zone d'étude



Sources : adaptée des documents déposés DA28.11 et DA28.21.

Pour le tronçon en cause, long de quelque 8 km, deux options de tracé ont été étudiées. Elles apparaissent sur la carte de la zone d'étude (figure 2). Selon l'option nord, l'autoroute traverserait d'est en ouest les villes de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine dans l'axe de la route 132. Selon l'option sud, l'autoroute passerait au sud du périmètre urbain de la MRC de Roussillon, dans Saint-Constant. Située en Montérégie, la zone d'étude fait partie des basses terres du Saint-Laurent. Elle est drainée du sud vers le nord par les rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue.

L'option nord retenue par le MTQ consiste à implanter le nouveau tronçon d'autoroute dans l'axe de la route 132, au centre d'une emprise d'une centaine de mètres qu'il a acquise il y a plus de 30 ans. La route 132 actuelle, dont les abords sont principalement occupés par des commerces, présente d'importants problèmes de congestion et de sécurité.

Le MTQ remplacerait la route 132 par des voies rapides sur une distance de 7,7 km. Sur la majeure partie du parcours, l'autoroute offrirait deux voies dans chaque direction, à l'exception des deux kilomètres situés à l'extrême est du tracé qui comprendraient trois voies par direction. Ces voies rapides seraient encadrées de voies de desserte unidirectionnelles sur la majeure partie de leur parcours. Afin d'assurer la fluidité de la circulation, le promoteur relierait par une courbe à long rayon le nouveau tronçon et le segment existant qui contourne la réserve indienne de Kahnawake.

L'autoroute serait construite en dépression sur la majeure partie de son parcours, à une profondeur variant de 4 à 7,5 m, sauf à l'endroit où elle enjamberait la rue Saint-Pierre et les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre, et pour la traversée de la rivière de la Tortue qui se ferait au niveau du sol. Les voies rapides redescendraient pour passer sous la voie ferrée du CN. Sept traverses dont trois pourvues d'échangeurs assureraient la continuité des principales rues de part et d'autre de l'emprise. Comme le niveau de l'autoroute serait plus bas à certains endroits que la nappe phréatique, le MTQ a prévu installer des stations de pompage pour évacuer l'eau des voies rapides.

Bien que la majeure partie des superficies nécessaires au projet selon l'option nord appartiennent au MTQ, certaines modifications en cours d'évaluation pourraient nécessiter l'expropriation de quelques terrains vacants, de une ou deux résidences et de bâtiments commerciaux. Pour limiter l'impact sonore de la circulation sur les quartiers résidentiels, le promoteur a prévu installer des écrans acoustiques là où l'autoroute passerait en élévation, près du carrefour des rues Saint-Pierre et des Écluses. Au nord des voies rapides, un écran en trois sections s'étendrait sur environ 1,7 km. Au sud, un écran d'un seul tenant aurait environ un kilomètre.

En audience publique, le promoteur a estimé le budget nécessaire à la réalisation de l'option nord à 178 M\$. Cette évaluation n'inclut pas les frais de démantèlement ou le déplacement des installations d'éclairage et des feux de circulation de même que les coûts rattachés à diverses modifications demandées par les villes.

Le promoteur a réservé un montant équivalent à 20 % du budget des travaux pour les dépenses imprévues. Ce montant pourrait également servir à la décontamination des terrains de l'emprise. Quant aux dépenses récurrentes, les voies de desserte seraient cédées aux villes qui devraient en assumer les coûts d'entretien.

Pour ce qui est du délai de réalisation de l'option nord, le MTQ consacrerait une année aux préparatifs avant d'entreprendre les travaux qui dureraient trois ans et prendraient fin en 2007.

Selon la deuxième option étudiée, l'autoroute traverserait les terres agricoles situées au sud des quartiers résidentiels de Saint-Constant. Bien que ce tracé ne soit pas établi de façon définitive, le concept général prévoit sur 8,8 km deux voies rapides dans chaque direction. Tel qu'il a été présenté en audience, ce tronçon n'aurait ni voie de desserte, ni entrée, ni sortie autre qu'aux échangeurs qui le relieraient à l'autoroute 30 à l'ouest, près de Kahnawake, et à l'autoroute 15 à l'est. Toutefois, la version du projet apparaissant dans l'estimation préliminaire des coûts de l'option sud comprend des bretelles d'entrée et de sortie au chemin Saint-François-Xavier, une addition qualifiée de plus que probable par le promoteur après les séances publiques.

L'autoroute serait construite au niveau du sol sur la majorité de son parcours. Une première élévation serait nécessaire sur environ un kilomètre pour enjamber le chemin de fer du CN ainsi que le rang et la rivière Saint-Pierre. Une deuxième élévation, sur environ un kilomètre également, ferait passer l'autoroute au-dessus de la montée Lasaline, du chemin de la Petite-Côte, du chemin de fer du CP et de la rivière de la Tortue. Enfin, les rangs Saint-Régis Nord et Sud de même que le chemin Saint-François-Xavier enjamberaient les voies rapides à l'aide de viaducs.

L'option sud nécessiterait l'expropriation d'un peu plus de 100 hectares dont 80 sont situés en zone agricole et le reste en zone industrielle. De plus, deux résidences sur le rang Saint-Régis Nord pourraient se trouver enclavées par l'installation du viaduc, ce qui nécessiterait leur acquisition par le MTQ.

Si l'autoroute était construite dans le tracé sud, le promoteur devrait tout de même effectuer des travaux majeurs pour corriger les problèmes de la route 132 actuelle. Dans cette éventualité, il transformerait celle-ci en un boulevard urbain comprenant trois voies de circulation de chaque côté. Il remplacerait trois carrefours à niveau par des carrefours étagés, éliminant ainsi trois feux de circulation. À l'est de la rue Principale jusqu'à l'échangeur de l'autoroute 15, la route 132 serait aménagée en autoroute.

Le coût des deux volets de l'option sud est estimé à quelque 185 M\$. Ce montant inclut 3,6 M\$ pour un échangeur au chemin Saint-François-Xavier ainsi que le coût de relocalisation d'un dépôt à neige, celui des mesures de mitigation du bruit et celui des expropriations.

Le promoteur estime que la préparation en vue des travaux durerait entre quatre et six ans et que la construction du tronçon de l'autoroute prendrait deux ans pour une mise en service en 2010. Il entreprendrait par la suite la réfection de la route 132.

Enfin, au cours de l'audience publique, le MTQ a pris des engagements afin d'améliorer l'intégration du projet au milieu. Quelle que soit l'option retenue, ces engagements sont toutefois susceptibles d'augmenter le coût des travaux.

Les préoccupations et les opinions des participants

Les séances de l'audience publique se sont tenues à Sainte-Catherine. La première partie de l'audience a permis aux requérants d'expliquer les motifs de leur requête et au promoteur de présenter son projet. Elle a également donné l'occasion aux intéressés de poser des questions, par l'entremise de la commission, au promoteur et aux personnes-ressources représentant divers ministères et organismes. Cette première partie s'est tenue du 18 au 21 février 2002. La deuxième partie de l'audience a permis aux entreprises, groupes et organismes de même qu'aux citoyens de présenter un mémoire ou d'exprimer verbalement leur opinion devant la commission. Cette deuxième partie s'est déroulée du 25 au 27 mars 2002 (annexe 1).

La participation

Au total, 12 séances publiques ont eu lieu à Sainte-Catherine et plus de 700 personnes ont participé aux travaux de la commission. Lors de la première partie de l'audience publique, huit ministères et organismes ont répondu à l'invitation de la commission en déléguant des personnes-ressources pour répondre aux questions des participants (annexe 1). Par ailleurs, 93 mémoires ont été déposés, dont 31 ont été présentés au cours de la deuxième partie de l'audience publique. Un témoignage verbal a également été reçu à cette occasion.

Les citoyens et les organismes ont été nombreux à exprimer leurs préoccupations face au projet lors des séances publiques et dans leurs mémoires.

En première partie d'audience publique, certains se sont interrogés sur le concept de construction (autoroute en dépression ou au niveau du sol), sur les normes de distance entre les entrées et les sorties et sur les différents aménagements propres à ce type d'infrastructure (voies de desserte, viaducs, voies d'accès). D'autres ont voulu connaître les actions du MTQ visant à encourager le transport en commun (parc incitatif, voie réservée, etc.).

Plusieurs participants ont questionné le promoteur et les personnes-ressources quant aux impacts du projet sur le milieu biophysique, notamment en ce qui concerne la vulnérabilité des cours d'eau et des eaux souterraines, l'utilisation des sels de déglacage, la présence de sols contaminés dans l'emprise, les émissions atmosphériques des véhicules et le transport des contaminants atmosphériques. D'autres se sont intéressés aux mesures (gestion de la circulation, récupération des contaminants) que le promoteur entendait prendre advenant un déversement accidentel de matières dangereuses sur l'autoroute.

Le coût du projet a été soulevé à plusieurs reprises, qu'il s'agisse de l'option sud ou de l'option nord. Les participants voulaient également connaître le coût associé aux demandes des quatre villes touchées par le projet.

Les travaux de construction ainsi que leur durée inquiètent en outre les citoyens. Bon nombre de commerçants cherchaient à se rassurer quant à l'impact du chantier sur l'achalandage local ainsi que sur la visibilité et la viabilité de leur entreprise.

En cours d'audience publique, la commission a été informée qu'une pétition de plus de 14 000 noms avait été déposée à l'Assemblée nationale. Les signataires acceptent uniquement l'option sud du projet (mémoire du Comité de l'autoroute 30 Sud inc.).

La raison d'être du projet

Les autorités municipales ainsi que les associations de gens d'affaires de la région insistent pour que le tronçon manquant de l'autoroute 30 soit rapidement construit (mémoires de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, p. 4, de l'Association des gens d'affaires du Roussillon, p. 1, de Contacts Roussillon, p. 1, du Centre local de développement Beauharnois-Salaberry, p. 6 et de la Ville de Candiac, p. 16).

Pour un grand nombre de participants, il s'agit d'un dossier majeur : « de tous les projets de développement économique [...] en Montérégie depuis les quinze dernières années, le prolongement de l'autoroute 30 s'est de toute évidence révélé le dossier prioritaire aux yeux de tous les décideurs » (mémoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 7). En plus de stimuler le développement local, l'autoroute s'intégrerait dans un contexte beaucoup plus large :

L'autoroute 30 remplit pour l'instant une fonction intrarégionale, mais elle est destinée à jouer un rôle métropolitain et interprovincial au fur et à mesure qu'elle sera rattachée au réseau supérieur de l'ouest. Elle est appelée à devenir un facteur majeur de développement pour la Rive-Sud dans la mesure où la région tire parti de sa position géographique stratégique.
(Mémoire de la Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud, p. 8)

Selon les représentants de grandes entreprises consultées par le Centre local de développement Beauharnois-Salaberry, « la construction de l'autoroute 30 [est] vitale pour la compétitivité de [leurs] entreprises dans une économie du 'juste à temps' » (mémoire, p. 12). Le Centre local de développement de Roussillon considère que « le développement actuel et futur des parcs industriels (Candiac, Châteauguay, Delson et Sainte-Catherine) dépend en grande partie des accès routiers à ces mêmes parcs industriels » (mémoire, p. 5). Pour sa part, Contacts Roussillon est convaincu que la venue de l'autoroute 30 « permettra une plus grande fluidité de la circulation, ce qui ne peut que créer un apport économique pour les lieux à vocation industrielle et commerciale de la région » (mémoire, p. 1). Enfin, certains soulignent que le

parachèvement de l'autoroute 30 maximiserait la mobilité des personnes et des marchandises (mémoire de la MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 18). Puis, en tant que voie de contournement de l'île de Montréal, l'autoroute permettrait de désengorger les ponts donnant accès à l'île (mémoire du Comité d'action régional pour l'autoroute 30, p. 21).

Plusieurs participants ont souligné que l'autoroute est une infrastructure qui façonnera le milieu pour des décennies et, dans ce contexte, ils sont d'avis que le promoteur devrait tenir compte des réalités de la société d'aujourd'hui tout en corrigeant la situation déficiente actuelle quant au bruit, à la sécurité routière et à la fluidité de la circulation (mémoire de la MRC de Roussillon, p. 13 et 14).

Certaines petites et moyennes entreprises de la région remettent cependant en cause l'à-propos du concept proposé au regard de la viabilité des entreprises qui longent la route 132 : « Les gens qui passeraient sur cette autoroute tantôt creusée, tantôt surélevée ne verront absolument pas notre entreprise, donc ne risquent guère de nous découvrir et de nous fréquenter » (mémoire de Restaurant Eggsquis, p. 1). L'infrastructure proposée par le MTQ préoccupe les commerçants pour qui la visibilité et l'accessibilité sont des éléments essentiels au bon fonctionnement de leur entreprise (mémoires de Garage Mécanitech inc., p. 1, Enseignes & Lettrage Impact Design, p. 1, Les aliments M & M, p. 1, Pneus Charles inc., p. 1 et Exportation d'autos MT, p. 1). Le Conseil central de la Montérégie-CSN est d'avis que l'emplacement de l'autoroute 30 dans l'emprise actuelle de la route 132 est beaucoup plus avantageux pour les commerces à grande surface que pour les entreprises plus petites (mémoire, p. 3).

Pour certains citoyens, le projet ne tient pas compte du contexte et des besoins d'aujourd'hui et il devrait être réévalué (mémoires de MM. Florent Lanctôt et Léo Landry et de M. Pierre Labelle, p. 2).

Un citoyen croit que le projet de l'autoroute 30 sur la route 132 ne convient plus dans un milieu maintenant bien développé :

Les villes se sont beaucoup développées et des commerçants se sont installés près de cette voie. Mais maintenant le gouvernement veut passer une autoroute à travers nos villes. [...] Il faudrait peut-être vous demander si vous aimeriez que l'on vienne construire une autoroute tout près de votre maison, ou que l'on construise un mur de béton devant votre commerce ?
(Mémoire de M. Pierre Messier, p. 1)

Des citoyens voient la route 132 avant tout comme une artère commerciale qui répond davantage à des besoins locaux et intermunicipaux : « La route 132 unit nos municipalités et elle est devenue un excellent boulevard commercial. Il serait bon de lui conserver la vocation qu'elle s'est elle-même donnée depuis de nombreuses années » (mémoire de M. Martin Vézina et M^{me} Josée Hébert, p. 2). Pour une résidante :

La 132 nécessiterait effectivement des travaux pour des raisons à la fois de sécurité et de développement urbain mais une autoroute n'a pas sa place dans une telle zone urbaine. La vitalité de ce tronçon est d'origine plutôt locale et elle doit être soutenue, non pas détruite par un projet qui attirera une circulation de transit dont cette communauté ne bénéficiera que de faibles retombées économiques potentielles.

(Mémoire de M^{me} Karin Michel, p. 12)

À l'inverse, certains sont convaincus de l'effet incitatif de cette autoroute sur le développement économique et résidentiel :

La venue d'une voie rapide reliant les grands réseaux routiers de la région métropolitaine ne fera qu'augmenter la venue de nouveaux commerces à grande surface et la poursuite du développement résidentiel. Des retombées économiques majeures sont donc à envisager pour les municipalités concernées en plus de favoriser des services de qualité pour l'ensemble de leur population grâce à un réseau routier sécuritaire.

(Mémoire de M. François Corriveau, p. 2)

Pour un citoyen, les commerçants établis en bordure de la route 132 profiteront du passage de l'autoroute :

Après quelques années un peu plus perturbées pendant la construction de l'autoroute 30, ils verraient leur clientèle s'accroître beaucoup plus que si on l'obligeait à circuler sur une autoroute construite au sud qui servirait très mal la population locale [...].

(Mémoire de M. René Lefebvre, p. 1)

Une voie de contournement

Bien qu'ils souhaitent le parachèvement de l'autoroute 30, plusieurs participants s'opposent au passage d'une autoroute à travers le cœur des quatre villes. Selon eux, puisque cette voie servirait à contourner Montréal, elle ne devrait pas scinder des quartiers urbains de la Rive-Sud (mémoires de Les aliments M & M, p. 1, Pneus Charles inc., p. 1, Restaurant Eggsquis, p. 1, M^{me} Suzanne Gervais et autres, p. 6, Propriétaires d'immeubles locatifs de l'arrondissement de la Place Lanctôt et de la rue Bélanger à Saint-Constant, p. 3, du Regroupement de commerçants de la route 132, p. 1 et de D.P. Marchand (1989) inc., p. 1). L'entreprise Enseignes & Lettrage Impact Design résume bien l'opinion de plusieurs d'entre eux :

Une autoroute doit contourner une ville, pas passer directement à travers quatre villes comme vous le proposez. L'autoroute 30 telle qu'elle est commencée passe par les terres plus au sud. Pourquoi ne pas la continuer dans ce même

esprit ? C'est bon pour les autres et pour nous aussi. [...] Personne ne veut d'une autoroute au cœur de quatre villes avec une population toujours grandissante. (Mémoire, p. 1)

La pertinence de construire une deuxième voie majeure d'accès à la région a également été soulignée :

Il paraît peu souhaitable de n'avoir qu'une voie de communication pour ces villes par rapport aux autres municipalités de la Rive-Sud qui ont trois voies principales de communication, c'est-à-dire la route 132, l'autoroute 30 et le boulevard Taschereau pour la circulation locale. (Mémoire de Matco Ravary inc., p. 1)

Il a aussi été question durant l'audience publique d'utiliser l'autoroute 30 comme une voie qui permettrait d'évacuer la population de la zone d'étude en cas de nécessité. Pour le porte-parole d'un groupe de propriétaires d'immeubles, « il n'y a aucune voie de contournement qui puisse évacuer 65 000 personnes advenant une catastrophe dans la région » (mémoire de Propriétaires d'immeubles locatifs de l'arrondissement de la Place Lanctôt et de la rue Bélanger à Saint-Constant, p. 3).

Un chantier qui inquiète...

La construction de l'autoroute préoccupe de nombreux participants en raison de la durée des travaux et des inconvénients associés à ce type de chantier. Des entreprises se demandent si elles survivront au chantier (mémoires de Auto Elite, p. 1, Enseignes & Lettrage Impact Design, p. 1, Les aliments M & M, p. 1 et Instant Texte, p. 1). « Des dépenses de publicité devront être ajoutées aux coûts d'opération pour contrer la diminution de la visibilité de notre commerce qui sera grandement affectée » (mémoire de Garage Mécanitech inc., p. 1).

Certaines entreprises ont déploré les contraintes d'accessibilité à leurs commerces situés sur la route 132 et demandent des mesures pour y remédier (mémoires d'Azimuth Machinerie ltée, de Métro Richelieu inc., Mosti Mondiale inc. et 3091287 Canada inc.).

Une propriétaire d'immeuble craint que ses locataires choisissent d'aller s'établir ailleurs en raison du bruit durant les travaux. « Chaque année déjà, je perds de 20 % à 25 % de mes locataires par le bruit de la 132. [...] Je n'accepte pas que vous veniez me vider complètement mes bâtisses à cause de votre bruit infernal de construction » (mémoire de M^{me} Philomena Kougemitros, p. 3). Selon un autre, la poussière du chantier pourrait également faire fuir ses locataires (mémoire de M. Pierre Labelle, p. 1).

Des citoyennes voient le chantier de l'autoroute comme une contrainte à leurs habitudes et à leur qualité de vie :

L'augmentation du temps d'attente dans la circulation pour les résidents lors de la construction (3 à 5 ans), d'où augmentation d'inquiétudes, d'anxiété, de stress pour arriver à l'heure au travail, à la garderie, à un rendez-vous ou autres [...] Énervement et impatience s'en suivent et se répercutent sur le climat familial et la santé mentale.

(Mémoire de M^{me} Diane Beauvais et autres, p. 1)

Pour le Conseil intermunicipal de transport Roussillon qui assure le transport en commun dans les quatre villes, la période de construction aurait des impacts significatifs sur l'exploitation de l'entreprise :

La période de travaux de construction sur l'autoroute 30 aura un impact majeur au niveau des retards cumulés sur l'ensemble des opérations du Conseil intermunicipal de transport Roussillon. [...] la congestion automobile sera une problématique importante autant pour les véhicules automobiles que pour les autobus.

(Mémoire, p. 21 et 24)

Il poursuit en recommandant l'établissement d'une voie réservée aux autobus pendant la période de construction. Des participants ont repris cette proposition (mémoire d'Accès Roussillon, p. 3), certains suggérant qu'une telle voie devienne permanente.

D'autres ont pour leur part préconisé l'utilisation du train de banlieue :

Le train de banlieue Delson-Montréal se doit de devenir la mesure d'atténuation lors des travaux de l'autoroute 30, et ce, peu importe le tracé qui sera choisi. [...] l'utilisation du transport en commun peut faire une énorme différence afin de remédier à la congestion des routes et des ponts, tout en donnant un généreux coup de pouce à notre environnement si fragile.

(Mémoire d'Accès Roussillon, p. 2)

Ils ont également recommandé d'ajouter des départs de train de banlieue Montréal-Delson afin de favoriser l'utilisation de cette option plutôt que l'automobile.

Afin d'avoir une bonne gestion de la circulation, la MRC de Roussillon propose qu'avant même le début des travaux le MTQ, en collaboration avec les municipalités et les commerçants, élabore :

[...] un « plan d'intervention et de gestion de la circulation routière » à l'intérieur de l'emprise de la route 132 durant la période de construction ; ce plan de gestion devrait être suivi et mis à jour sur une base régulière durant la construction, il devrait notamment permettre de traiter la délicate question des accès aux commerces riverains à travers la période du chantier de construction. [...] un comité regroupant des représentants du MTQ, de la MRC, des municipalités concernées et des commerçants devra être mis sur pied.

(Mémoire, p. 17)

La qualité de vie en milieu urbain

Dans plus d'une trentaine de mémoires, les citoyens vivant en zone urbaine indiquent que le passage de l'autoroute dans l'axe de la route 132 porterait gravement atteinte à leur qualité de vie. Le bruit et la pollution leur paraissent déjà intolérables et ils s'inquiètent des répercussions sur leur santé qu'entraînerait l'implantation d'une autoroute.

Ainsi, plusieurs participants sont préoccupés par l'augmentation de la pollution atmosphérique engendrée par le nombre accru de véhicules. En première partie de l'audience, un citoyen s'est enquis de la direction des vents dominants, craignant la détérioration de la qualité de l'air des quartiers voisins du tracé nord (M. Pierre Arcouette, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 12). Une participante estime inéquitable que le projet puisse améliorer la qualité de l'air de Montréal au détriment des villes de banlieue. Pour elle, « la majorité des gens qui habitent les quatre villes ont choisi de ne pas vivre à Montréal parce qu'ils ne voulaient pas d'un environnement de pollution » (M^{me} Louise Forget, séance du 25 mars 2002, p. 17).

Des citoyennes soulignent que « les vents dominants apporteront les effluves de monoxyde de carbone de plus de 2 000 000 de camions par année. Ces gaz toxiques contamineront des milliers de personnes, d'où l'augmentation des cas d'emphysème, d'asthme et de bronchite » (mémoire de M^{me} Diane Beauvais et autres, p. 1).

Un père de famille croit que l'augmentation du volume de la circulation risque de compromettre la sécurité et la tranquillité des rues résidentielles et craint pour ses enfants (mémoire de M. Bernard Mc Neil, p. 1). Pour le Comité de l'autoroute 30 Sud inc., une question s'impose : « n'y a-t-il pas lieu d'être inquiet quand on a estimé à deux millions [par année] la cohorte de véhicules lourds sur le tracé nord ? » (mémoire, p. 12).

La porte-parole de la communauté autochtone de Kahnawake a soutenu en audience que l'impact ressenti par les quatre villes toucherait aussi sa communauté. Celle-ci, « en plus de subir des inondations le long de la frontière sud-est de Kahnawake, [aurait] à assumer l'impact négatif du trafic de camions lourds que l'on projette de rediriger vers l'autoroute 30 et la route 132 » (mémoire de Kahnawake Environment Office [traduction DM59.1], p. 2).

Beaucoup de citoyens craignent que leur qualité de vie soit perturbée par l'effet de coupure d'une autoroute encaissée au cœur de quatre municipalités, qui diviserait les populations tout en marquant profondément le paysage urbain (mémoires de M. Bernard Mc Neil, p. 2, M. Richard Désautels, p. 1 et Matco Ravary inc., p. 1).

Un projet comme celui proposé par le MTQ dans l'axe de la route 132 constitue, selon l'organisme Vivre en Ville, une barrière physique et psychologique pour la population. Il se réfère ici à diverses études scientifiques pour conclure que cette coupure, en plus de déranger la vie quotidienne des riverains et des piétons, peut aussi influencer le choix de leur mode de déplacement, et ce, en raison de l'impression de barrière qui se dégage

d'une telle route. Cette perception amènerait un sentiment d'insécurité lorsque les citoyens se déplacent à pied ou à vélo (mémoire, p. 10).

Afin que le projet tienne davantage compte de la qualité de vie de la population, les représentants des quatre villes touchées ont recommandé plusieurs mesures visant à atténuer certains impacts. Les villes voudraient avoir un droit de regard sur le design et la géométrie de l'autoroute et de ses ouvrages (mémoire du Comité intermunicipal de l'autoroute 30, p. 14). Elles ont notamment demandé au promoteur de concevoir de nouvelles configurations qui incluent des raccordements aux rues transversales importantes afin de permettre certains liens, par exemple, avec les parcs industriels.

La Ville de Candiac demande qu'à « la suite de la réalisation des travaux de construction de l'autoroute (à l'ouverture de l'autoroute), le MTQ procède à un suivi acoustique (tous les trois ans) afin de mesurer précisément le degré de perturbation en bordure de la nouvelle voie de circulation et de s'assurer de l'efficacité des mesures de mitigation mises en place » (mémoire, p. 14).

Un participant est d'avis qu'un « comité de réflexion devrait être formé et composé de citoyens des villes concernées, incluant la zone amérindienne. La mission de ce comité serait de s'assurer que le promoteur respecte ses engagements et tente de trouver des solutions s'il y a lieu » (mémoire de Résidant Vert, p. 3).

Enfin, un participant a indiqué comment les citoyens entrevoyaient l'avenir de leur communauté par rapport au projet :

Nous aimerions que l'on reconnaisse le fait que la route 132, en 2002, est une route réappropriée par une communauté dans son ensemble. Cette route a une âme. Elle nous appartient. Et nous aimerions, certes, qu'elle soit améliorée mais dans des conditions beaucoup plus équitables pour tous nos citoyens, propriétaires, locataires de résidences et de commerces, de petites et de moyennes entreprises et de grande surface aussi. En définitive, elle a l'essence d'un grand boulevard urbain, représentatif de notre communauté.
(M. Pierre Arcouette, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 23)

Les composantes biophysiques

Des citoyens et des groupes environnementaux redoutent l'impact de l'option nord sur le milieu biophysique. Ils craignent notamment la contamination des eaux de surface puisque l'autoroute passerait au-dessus de trois cours d'eau importants, soit les rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue. « Les sels de déglacage constituent une source de contamination diffuse, alors que la contamination ponctuelle par des déversements accidentels représente un risque potentiel » (mémoire de M^{me} Diane Joubert, p. 5).

Certains citoyens ont rappelé les problèmes récurrents d'inondation dans cette région. L'un d'eux est convaincu que la construction de l'autoroute 30 dans l'emprise de la route 132 constituerait une erreur majeure : « Je vous assure que si l'on ne règle pas le problème d'inondation, qu'on fait l'autoroute là, on va avoir des problèmes. Il va y avoir de l'eau dans l'autoroute, il va y avoir de l'eau dans les maisons, dans les sous-sol, il va y avoir de l'eau partout » (M. André Turcôt, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 2 et 5). Enfin, la représentante de la communauté autochtone de Kahnawake estime que l'autoroute en dépression risque d'augmenter les inondations locales autant dans la réserve que dans la ville de Sainte-Catherine (M^{me} Eva Johnson, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 103).

Certains craignent que l'excavation et le dynamitage nécessaires à l'établissement d'une autoroute encaissée favorisent la migration de la contamination puisque l'emprise du MTQ recèle certains sites contaminés (M. Richard Marois, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 37).

Des groupes environnementaux s'inquiètent des répercussions du projet sur les marécages locaux (mémoires de Résidant Vert, p. 2 et du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie, p. 1), faisant valoir que « ce sont des endroits de prédilection pour la reproduction de la sauvagine comme le Colvert, le Canard noir et certaines espèces menacées » (mémoire de Résidant Vert, p. 1).

Le Comité ZIP Ville-Marie s'inquiète non seulement de la perte d'habitats fauniques et floristiques, mais aussi de la perte d'usages, existants et potentiels, des cours d'eau : « À la hauteur de la croisée de la rivière de la Tortue et de la route 132 se trouve un environnement boisé et encaissé dont la valeur écologique est reconnue par le promoteur et la valeur d'usage récréatif informel et potentiel est reconnue par la population » (mémoire, p. 7).

Quel que soit le tracé retenu, des citoyens et des organismes souhaitent que le MTQ réponde à leurs demandes visant à bonifier le projet. Un représentant d'un groupe environnemental considère que le promoteur doit effectuer un suivi environnemental avec la participation de citoyens et de représentants des milieux socioéconomiques et communautaires. Il propose que ce suivi s'articule autour des composantes de l'eau et du sol (mémoire du Comité ZIP Ville-Marie, p. 13 et 14).

Le milieu rural

Plusieurs agriculteurs s'opposent au passage de l'autoroute au sud, en zone agricole, et sont d'avis que le tracé nord devrait être choisi. Ils craignent l'impact de l'option sud sur leurs activités agricoles et sur leur qualité de vie, notamment par l'altération du climat sonore : « selon les évaluations faites, l'environnement sonore actuel gravite autour de 37 décibels. Avec l'implantation de l'autoroute sur ce tracé, le niveau sonore pourra dépasser 65 décibels, donc 7 à 8 fois plus bruyant » (mémoire du Regroupement de citoyens du rang Saint-Régis Nord, p. 1). Ils redoutent aussi l'impact visuel du passage de l'autoroute au sud : « ma visibilité serait presque nulle par la présence du viaduc au-

dessus de la route 209 » (mémoire de M. Denis Boulé, p. 1). À cela s'ajoutent la crainte du vandalisme : « après avoir admiré l'horizon et la verdure, les yeux se frapperont sur du béton rempli de graffitis » (mémoire de M. Christian Nantel, p. 1) ainsi que la perte de tranquillité et la coupure des grands espaces : « le tracé sud bouleversera la quiétude des résidants et des parents, demeurant dans un secteur moins achalandé, lorsque les enfants vont courir dans les champs » (*ibid.*).

Pour un autre exploitant agricole, le tracé sud pourrait servir de « barrage naturel » afin de contrer les inondations dans les zones habitées près de Saint-Constant tout en servant de « frontière » entre la zone verte et la zone urbanisée (mémoire de M. André Turcôt, p. 1). D'autres participants demandent que soit préservées la qualité de vie et l'intégrité de leur milieu :

Nous, résidants des terres, nous avons choisi d'être en retrait parce que nous avons besoin pour vivre de cette harmonie que créent les grands espaces verts, le milieu rural et agricole, soit l'air pur, la beauté de notre paysage, la qualité de vie de nos enfants qui courent en toute quiétude dans les champs, la solitude et le côté encore sauvage qui reste à notre environnement, etc.
(Mémoire de M. Saluste Langelier et M^{me} Carole Langelier, p. 1)

Des exploitants agricoles craignent que l'autoroute entraîne l'affectation des terres à des fins autres qu'agricoles et redoutent la perte d'autres terres cultivables : « il est fort à parier que les terres agricoles enclavées au nord de ladite autoroute 30 du tracé sud pourraient faire l'objet d'une forte pression par la municipalité et/ou la MRC afin d'obtenir l'autorisation de procéder au 'dézoning' de ces terres, ce qui représenterait [...] encore une perte de terrain agricole » (mémoire de Ferme Mario Robidoux et Fils enr., p. 2). Le Comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon croit qu'à long terme le tracé sud aurait un effet négatif en raison de la pression pour l'établissement d'activités industrielles et commerciales en bordure de l'autoroute (mémoire, p. 3).

La rentabilité de certaines entreprises agricoles pourrait être en péril : « en grugeant toujours nos terres porteuses de nourriture, le secteur agricole québécois se retrouvera à long terme dans une situation précaire. La 30 sur les terres sera donc une perte inestimable à court et à long terme et, personnellement, c'est pratiquement la moitié de mon entreprise qui disparaîtrait » (mémoire de M. Jean-Guy Bourdeau, p. 1). De plus, il estime qu'il est très difficile de se resituer : « On peut relocaliser un commerce, mais une terre perdue l'est définitivement » (*ibid.*). Il serait par ailleurs difficile de revendre des terres scindées par l'autoroute : « ma terre étant diminuée en superficie, elle serait difficile à revendre à des fins agricoles » (mémoire de M. Arthur Langevin, p. 1).

Le Comité consultatif agricole s'oppose fermement au tracé sud parce que, selon lui, un tel choix irait à l'encontre des orientations gouvernementales. Il cite dans son mémoire un document du ministère des Affaires municipales et de la Métropole :

Le territoire agricole constitue une ressource dont il faut assurer la protection, notamment en évitant le plus possible les contraintes occasionnées par les usages non agricoles. À cet égard, il est primordial de juguler [...] l'implantation d'activités de nature urbaine en zone agricole. [...] Le gouvernement demande à la MRC [...] d'y garantir la priorité aux activités agricoles. (Mémoire, p. 3)

Pour lui, « il faut protéger la zone agricole en raison de la faible quantité de très bons sols agricoles sur le territoire québécois, soit environ 2 % des surfaces » (*ibid.*).

La Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield et le Syndicat de l'UPA de Saint-Rémi soulignent dans un mémoire commun que le tracé sud comporterait des impacts majeurs sur les pratiques culturales et l'agriculture. Selon eux, cela déstructurerait le milieu agricole tout en déstabilisant la structure foncière et économique des entreprises agricoles. Ils ajoutent que cela créerait :

Des perspectives agricoles négatives pour les superficies enclavées entre les limites sud des périmètres urbains des municipalités concernées et la limite nord de l'emprise de l'autoroute 30, entre autres dû à la croissance de la pression urbaine que provoquerait nécessairement l'intrusion de l'autoroute dans ce secteur. (Mémoire, p. 5)

Le coût du projet

Certains participants ont fait valoir qu'avec un budget comme celui prévu il serait plus avantageux de réaliser l'option sud : « Il serait possible de construire, au sud, une autoroute à quatre voies et, au nord, un boulevard urbain de six voies pour la modique somme de 185 M\$ » (mémoire de M. Normand Laforce, p. 7). L'expression « deux routes pour le prix d'une » résume bien le type de propos tenus par certains participants lors de l'audience.

Des citoyens reprochent au MTQ de ne pas tenir compte de certains éléments dans leur évaluation financière du projet. L'un d'eux a fait remarquer que les terrains contaminés situés dans l'emprise de la route 132 n'ont pas fait l'objet d'une évaluation permettant d'intégrer le coût de la décontamination au coût de l'ensemble du projet (M. Gilles Pepin, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 6). Des gens ont souligné qu'il fallait tenir compte des coûts inhérents à l'entretien « à vie » de cette autoroute. Ils voient comme un lourd fardeau fiscal l'entretien des voies de desserte qui seraient sous la responsabilité des municipalités (*ibid.*, p. 10 et mémoire de M. Marc Huot, p. 5).

En résumé

Dans le cadre de l'audience publique, les participants ont reconnu de façon quasi unanime la pertinence de parachever l'autoroute 30 dans les plus courts délais possible. Cependant, le choix du tracé est source d'un clivage marqué :

- En général, selon qu'ils habitent la partie urbanisée ou le milieu agricole, les citoyens s'opposent soit au tracé nord, soit au tracé sud.
- Invoquant l'urgence d'agir et faisant état des améliorations obtenues grâce aux négociations menées depuis plusieurs années avec le MTQ, les administrations municipales se rallient autour du tracé nord. Elles ont néanmoins posé des conditions de réalisation et soumis de nouvelles demandes.
- Les groupes communautaires à caractère économique soulignent l'urgence d'agir et appuient généralement le tracé nord. Les préoccupations des groupes environnementaux, patrimoniaux ou sociaux sont plus diversifiées et les conduisent habituellement à exprimer leur préférence pour le tracé sud en ajoutant des conditions ou des mesures particulières.
- Les petites entreprises et les commerces de la route 132 s'inquiètent de l'impact du chantier autoroutier au point, pour certains, de s'opposer au tracé nord. Les grandes entreprises appuient le tracé nord en invoquant l'implantation de leur établissement, les travaux déjà réalisés et les sommes dépensées. Elles réclament également des aménagements répondant à leurs besoins particuliers.

La polarisation des positions sur le tracé à retenir rend d'autant plus difficile la décision finale sur ce projet. C'est cette décision que la commission veut tenter d'éclairer le mieux possible en analysant la raison d'être du projet et les enjeux de sa réalisation.

L'analyse de la raison d'être du projet

Le cadre d'analyse

Les principes qui ont guidé la commission dans son analyse du projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 incluent notamment :

- la satisfaction des besoins essentiels des communautés et l'amélioration de leur niveau de vie ;
- l'équité entre les personnes, les régions et les générations ;
- l'intégration des aspects environnementaux au sens large dans la conception des projets ;
- la recherche d'une approche responsable et respectueuse de l'environnement qui favorise l'engagement actif des communautés et le partenariat, de même que l'amélioration de la compréhension des écosystèmes ;
- l'application des principes de précaution, de prévention et de compensation ;
- l'accessibilité pour tous à l'information.

L'analyse de ce projet d'implantation d'autoroute intègre ainsi une approche de développement durable.

Mise en situation

Le segment d'autoroute dont il est question constitue l'un des deux derniers tronçons qui manquent pour compléter l'autoroute 30. Une fois terminée, celle-ci permettrait de longer sans interruption la rive sud du Saint-Laurent de Valleyfield à Sorel et de relier l'extrême sud-ouest du Québec à la rive nord, à la hauteur de Vaudreuil-Dorion.

Construite à l'origine comme une route nationale à deux voies pour desservir les villages de la rive sud, la route 132 a été élargie à plusieurs reprises pour répondre à la demande croissante. Elle n'est toutefois pas devenue une route à accès contrôlé et elle conserve des carrefours à niveau, des feux de circulation et de nombreux accès directs à des entreprises et résidences.

Depuis des années, à cause de ses dimensions et de ses caractéristiques, cette route ne répond ni au débit, ni à la nature d'un trafic où se côtoient automobiles et camions lourds, circulation de transit et déplacements locaux. L'encombrement et les accidents qui en résultent de même que les ennuis qui en découlent pour la population témoignent d'une situation d'autant plus problématique qu'elle s'aggrave au fil des ans.

Le projet à l'étude a donc pour raison d'être de conduire au parachèvement de l'autoroute 30 et de résoudre les problèmes de la route 132. Dans l'étude d'impact et en audience publique, le promoteur a souligné l'importance de terminer l'autoroute 30 pour assurer la santé économique de la région métropolitaine de Montréal et celle de la Montérégie (document déposé PR3, p. 6 et 16, M. Michel Séguin, séance du 18 février 2002, p. 32). Il a également fait valoir que la correction des problèmes de la route 132 profiterait non seulement aux villes riveraines, mais aussi à l'ensemble de la Montérégie (M. Michel Séguin, séance du 18 février 2002, p. 32).

Compléter l'autoroute 30 : un enjeu à l'échelle du Grand Montréal, de la Montérégie et du Québec tout entier

En audience, le MTQ a invoqué, en faveur du parachèvement de l'autoroute 30, les orientations gouvernementales formulées dans le *Plan de gestion des déplacements de Montréal* déposé en 2000 (MTQ, 2000) et dans le document de planification intitulé *Une vision d'action commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales* produit pour la région métropolitaine de Montréal en juin 2001 (document déposé DB18). Le *Cadre d'aménagement* doit notamment guider la Communauté métropolitaine de Montréal dans la préparation du schéma d'aménagement et de développement de la région (document déposé DB18, p. 5). Le MTQ a également déposé en audience un document préliminaire du plan de transport de la Montérégie intitulé *Diagnostic et orientations*, publié en juillet 2001 (document déposé DA29).

Tous ces documents sont récents, mais les problèmes soulevés ne sont pas nouveaux pour autant comme l'ont montré diverses études antérieures. Dès 1995, les documents préparatoires du plan de transport de la région de Montréal (MTQ, 1995) posaient les enjeux du transport dans l'agglomération de Montréal, y compris ceux qui touchent l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement : accaparement par les couronnes nord et sud de la croissance démographique et de la construction résidentielle, déplacement d'une partie de l'emploi vers des pôles périphériques, expansion du parc automobile, croissance du transport par camion, positionnement de la région de Montréal dans le nouvel environnement économique, pour ne mentionner que les principaux.

En conséquence, « la dispersion des lieux de résidence et la décentralisation de l'emploi ont contribué à l'augmentation du niveau de motorisation des ménages, en rendant plus

difficile la desserte par le transport en commun des liaisons domicile-travail » (MTQ, 1995, p. 5). Dès lors, « si les tendances actuelles se poursuivent [...] le réseau routier de la région de Montréal sera très congestionné en 2011. [...] Si elle devait se réaliser, cette situation affecterait la vitalité économique de la région et du Québec » (*ibid.*, p. 7).

En fait, le parachèvement de l'autoroute 30 est considéré comme essentiel à la santé économique du Québec, de l'agglomération montréalaise et de la Montérégie puisque la région métropolitaine de Montréal regroupe près de la moitié de la population du Québec. De plus, comme le souligne le *Cadre d'aménagement*, son « poids économique [...] surpasse de beaucoup son simple poids démographique » (document déposé DB18, p. 24). En 1999, la région s'accapare 52 % des expéditions manufacturières du Québec et 70 % de ses exportations.

Essentielle à la prospérité du Québec, la croissance de la région de Montréal s'avère cependant plus lente que celle d'autres agglomérations (*ibid.*, p. 45 et 46). Les partenaires économiques ont donc opté pour une stratégie agressive qui mise notamment sur le renforcement de six pôles économiques fortement axés sur l'exportation : le centre-ville, Saint-Laurent-Dorval, Laval, Longueuil-Boucherville-Saint-Hubert, Anjou-Mercier et Mirabel. Cette stratégie nécessite, en corollaire, des systèmes de transport efficaces et fluides vers les principaux marchés, notamment les États-Unis et l'Ontario.

Le transport par camion compte déjà pour les deux tiers des échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis et « plus de 70 % des déplacements par camion provenant des États voisins (Ontario et États-Unis principalement) entrent au Québec par les autoroutes 20, 15, 40 ou par l'axe A-35 / route 133 » (*ibid.*, p. 26). En ce moment, les voies majeures qui relient le Québec à ses principaux marchés s'entrecroisent obligatoirement sur l'île de Montréal. Il n'est pas étonnant ainsi que « les axes des autoroutes 40, 20 (entre Dorval et l'échangeur Turcot) de même que les autoroutes 13, 15 et la jonction A-20-A-25 soient les axes les plus sollicités pour les déplacements de camions » (*ibid.*, p. 27).

En reliant entre elles les autoroutes 20 et 40 Ouest (Ontario, Ouest canadien, Midwest américain), 15 et 35 (Nouvelle-Angleterre et côte est des États-Unis) et 15 et 20 Est (est du Québec et Maritimes), l'autoroute 30 contribuerait à la redistribution de la circulation. Elle multiplierait les options d'accès aux pôles économiques de l'agglomération. Elle offrirait une option de contournement aux véhicules en transit qui doivent traverser l'agglomération montréalaise, soulageant d'autant la congestion du réseau supérieur de l'île de Montréal.

Aux portes de la métropole, de l'Ontario et des États-Unis, la Montérégie devrait poursuivre sa croissance démographique et économique. Même si la croissance de la population se stabilise, celle-ci continuera de générer une importante circulation automobile. Sur le plan économique, la commission note que la plupart des routes d'entrée énumérées plus haut passent par la Montérégie. Cette région renferme aussi le pôle économique de Longueuil-Boucherville-Saint-Hubert, l'un des six pôles de la région de Montréal. Ce pôle n'a d'accès autoroutier vers l'ouest qu'en passant par l'île de

Montréal. Le parachèvement de l'autoroute 30 lui donnerait un lien direct vers les destinations de l'Ontario et du Midwest américain.

Pour sa part, la MRC de Beauharnois-Salaberry regroupe une grande partie de l'activité économique du sud-ouest de la Montérégie. Elle n'a cependant aucun lien autoroutier avec l'extérieur. L'autoroute 30 la relierait à la fois au reste du Québec et au réseau continental vers l'ouest. C'est pourquoi la MRC en réclame avec insistance la construction immédiate : « La MRC a toujours considéré la réalisation de ce dossier de transport comme une absolue nécessité dans le contexte d'une économie globale et de libre-échange, tant pour les bienfaits du Suroît, de la Montérégie, de la grande région de Montréal que de l'ensemble du Québec » (mémoire de MRC de Beauharnois-Salaberry, p. 2).

Selon les prévisions du MTQ, le transport par camion continuera à croître, notamment à des fins d'échanges internationaux, interprovinciaux et interrégionaux. Dès lors, faute d'interventions comme le parachèvement de l'autoroute 30, les problèmes associés à la congestion du réseau supérieur montréalais iront en s'aggravant. En Montérégie, les lacunes et les ennuis associés à l'état inachevé de l'autoroute 30 iront aussi en s'aggravant, notamment sur la route 132.

De Sainte-Catherine à l'autoroute 15, des problèmes à régler, des besoins à combler

Les usagers de la route 132 comme les citoyens qui habitent aux abords ou qui y exploitent une entreprise subissent les répercussions des problèmes qui l'affligent. Le MTQ fait valoir que son projet « vise à répondre simultanément à plusieurs problématiques :

- conflit d'usages entre le trafic local et le trafic de transit ;
- difficultés pour la traverse des piétons ;
- accidents ;
- congestion ;
- [...] mouvements de circulation laborieux ;
- croissance démographique [...] et conséquemment l'augmentation du débit ».

(Document déposé DA3, p. 4)

Ces problèmes, qui se répercutent sur une grande partie de la Montérégie, ne sont pas seulement attribuables au gabarit ou à la conception de la route 132. Ils tiennent surtout au fait que, de plus en plus, au fil des ans, cette route en est venue à accueillir

indistinctement un trafic qui devrait être distribué entre différents types de route selon une hiérarchie planifiée, mais qui n'a actuellement pas d'autre choix que d'y passer, générant des « conflits d'usages entre le trafic local et le trafic de transit » (M. Michel Séguin, séance du 18 février 2002, p. 2).

Selon les données communiquées en audience publique, les camions comptent actuellement pour 13 % du débit de la route 132 (M^{me} Anna Vizioli, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 18). Le débit journalier moyen annuel était de 42 900 véhicules en 1996. Ces 42 900 véhicules correspondent à 3 100 déplacements de grand transit, 12 100 de trafic régional et 27 700 de trafic local (document déposé DA34.15). Le Ministère prévoit qu'en 2016, si les conditions demeurent inchangées et si la tendance se maintient, le débit atteindra 71 900 véhicules par jour. Or, le niveau de service de la route 132, mesuré sur une échelle à six niveaux (A à F), correspondait en 2000 à la pire des situations, représentée par le niveau F, entre l'autoroute 15 et le carrefour Saint-Pierre et des Écluses. La situation n'était guère meilleure plus à l'ouest avec un niveau E (document déposé DA28.3).

Tableau 1 Les niveaux de service des routes

Niveaux	Conditions d'écoulement de la circulation
A	Écoulement libre de la circulation : cette situation offre un grand niveau de confort pour les usagers.
B	Écoulement presque libre de la circulation : la possibilité de manœuvrer dans le flux de circulation est quelque peu diminuée.
C	Écoulement stable de la circulation : la possibilité de manœuvrer dans le flux de circulation est diminuée, ce qui nécessite un accroissement de la vigilance au volant.
D	Écoulement instable de la circulation : la possibilité de manœuvrer dans le flux de circulation est fortement diminuée, ce qui diminue tout aussi fortement le niveau de confort des conducteurs.
E	Écoulement très instable de la circulation : il est extrêmement difficile de manœuvrer dans le flux de circulation puisqu'il n'y a pratiquement plus de créneaux disponibles. Le niveau de confort des conducteurs est très mauvais.
F	Écoulement forcé de la circulation et congestion : des files d'attente apparaissent et les véhicules doivent s'arrêter et repartir fréquemment.

Source : adapté de l'annexe B du document déposé PR3.1.

Selon le MTQ, la situation au pont Mercier, déjà difficile à l'heure de pointe, se détériorerait plus rapidement si l'autoroute 30 n'était pas complétée. Il estime à 1 300 véhicules, soit 11 %, l'augmentation du débit pour les trois heures de pointe du matin dans un tel cas (document déposé DA36.2). En revanche, avec l'autoroute 30 complétée et une fois terminés les travaux donnant à la route 20 un gabarit d'autoroute

sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion, les options d'accès à l'île de Montréal par autoroute seraient élargies, ce qui atténuerait la pression sur le pont Mercier (M. Son Thu Lê, séance du 18 février 2002, p. 73 et 77).

La situation de la route 132 appelle obligatoirement des changements. Selon le MTQ, la construction d'un segment d'autoroute, quelle que soit l'option retenue, aurait le triple avantage de séparer les types de trafic, de donner à ce tronçon un niveau de fluidité adéquat et d'augmenter sa capacité de telle sorte qu'il puisse constituer une option valable pour une partie du grand transit. Le transfert de transit vers l'autoroute 30 pourrait varier en 2016 de 7 200 à 11 300 véhicules par jour selon l'option retenue (documents déposés DA34.13, DA34.15 et DA34.18).

L'urgence d'agir

Certains participants ont remis en question le bien-fondé d'un lien autoroutier comme celui que propose le MTQ, même pour répondre aux problèmes évoqués plus haut (mémoires de M^{me} Karin Michel, p. 14 et de Vivre en Ville, p. 14). Bien que les interventions rejetant toute construction d'autoroute soient très peu nombreuses, la commission a noté que les répercussions appréhendées, tels l'étalement urbain et la pollution atmosphérique, avaient été soulevées par la plupart des participants.

En pratique, l'abandon du projet d'autoroute supposerait la substitution rapide et l'utilisation massive d'autres modes de transport que l'automobile, le retour en force du transport des marchandises par train et de longues années de patience pour les citoyens des quatre villes avant que la circulation se calme sur la route 132.

Un tel scénario est grevé de trop d'incertitudes pour être retenu. Au contraire, le projet doit être mené à terme le plus tôt possible par la construction des deux derniers tronçons de l'autoroute 30. Du reste, même dans l'optique la plus optimiste quant à la redistribution des déplacements des personnes et des biens entre des modes de transport diversifiés, une rocade comme l'autoroute 30 conserverait sa place dans la hiérarchie des voies de circulation et des modes de transport de l'agglomération métropolitaine.

- ◆ *Tant pour répondre aux besoins du Québec, du Grand Montréal et de la Montérégie que pour résoudre les problèmes de congestion de la route 132, la commission estime essentiel de compléter l'autoroute 30.*
- ◆ *La construction des deux derniers tronçons, soit le tronçon Sainte-Catherine–Candiac et le tronçon Châteauguay–Vaudreuil-Dorion devrait être entreprise le plus tôt possible et menée à terme avec grande diligence.*

Le parachèvement de l'autoroute 30 n'est pas une opération isolée, bien au contraire. La commission partage le constat du *Cadre d'aménagement* pour la région métropolitaine de

Montréal sur les conséquences du type d'urbanisation que connaît la région depuis au moins 30 ans et dont l'étalement urbain est la manifestation la plus visible. Tout en souscrivant à la nécessité de compléter l'armature de transport nécessaire à la vitalité économique et au bien-être des citoyens, le *Cadre d'aménagement* formule les enjeux d'une stratégie d'urbanisation différente :

Développer le territoire de façon à [...] optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants [...] en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine.
(Document déposé DB18, p. 76)

Or, dans les avis transmis pour la préparation du *Cadre d'aménagement*, le MTQ et l'Agence métropolitaine de transport estiment que l'offre de transport en commun prévient « risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile » (*ibid.*, p. 77). Pour le Ministère, il importe aussi « de faire des choix d'aménagement qui [...] tiennent compte de la capacité des réseaux et des systèmes de transport et préservent leur fonction » (*ibid.*).

Le gouvernement demande à la Communauté métropolitaine et aux villes qu'elles encadrent l'urbanisation et densifient les secteurs résidentiels. Or, les administrations publiques font face aux forces conjuguées de plusieurs variables lourdes. En dépit du ralentissement de la croissance démographique, l'urbanisation se poursuit, notamment dans les secteurs de villégiature situés au-delà de la zone agricole, et la croissance du parc automobile demeure l'objet de stratégies de marketing agressives. Ces considérations ont servi à la commission pour son analyse du projet.

- ◆ *Pour la commission, il est essentiel d'accompagner le parachèvement de l'autoroute 30 d'une série de mesures favorisant le transport collectif et la consolidation du domaine bâti dans la couronne sud de l'agglomération montréalaise.*

Deux options à comparer

La liaison entre le tronçon ouest de l'autoroute 30 et l'échangeur de l'autoroute 15 peut être réalisée de deux manières. Le segment d'autoroute peut en effet être construit soit en milieu urbain dans l'axe de la route 132, soit en zone agricole au sud du secteur urbanisé de Saint-Constant.

La première option suppose l'aménagement de voies de desserte sur toute la longueur du nouveau tronçon. La seconde option est assortie du réaménagement de la route 132 en boulevard urbain, un concept qui demeure à préciser mais qui comprendrait à tout le moins une série de mesures destinées à rendre cette route plus sécuritaire, à régulariser la circulation et à en contrôler les mouvements. Les deux options ont été abordées dans l'étude d'impact et ont aussi fait l'objet d'une évaluation budgétaire.

Le chapitre précédent a mis en lumière les principaux besoins auxquels le projet devait répondre. Dans le présent chapitre, la commission analyse l'information relative à l'impact du projet en comparant les options par rapport aux enjeux décisifs. Ces enjeux sont regroupés selon sept thèmes :

- les déplacements ;
- la sécurité routière et la gestion des risques ;
- l'aménagement et la gestion du territoire ;
- la qualité du milieu, la santé publique et la qualité de vie ;
- l'économie locale ;
- la période de construction ;
- la communication.

Les déplacements

Le MTQ divise en trois catégories les types de déplacements sur la route 132 et l'autoroute 30 : le grand transit, le trafic régional et le trafic local. Un des représentants du Ministère a décrit le trafic local comme étant « la circulation entre les municipalités, les quatre [Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson et Candiac], plus encore Châteauguay et La Prairie » (M. Son Thu Lê, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 20, et document déposé DA34.16).

Quant au trafic régional, il désignerait les déplacements de la MRC de Roussillon autres que locaux, ceux entre les MRC contiguës et ceux entre la MRC de Roussillon et l'île de Montréal (document déposé DA34.17). On peut en déduire que le grand transit correspond au reste des déplacements, en l'occurrence ceux qui traversent la MRC de Roussillon et les MRC voisines mais dont l'origine et la destination se situent à l'extérieur.

Comme on l'a vu au chapitre précédent, l'autoroute 30 a une vocation à plusieurs volets : élargir les options d'accès à Montréal, relier l'ensemble de la Montérégie aux marchés extérieurs et offrir au grand transit une option permettant de contourner l'île de Montréal au lieu de la traverser. Le Ministère a d'ailleurs fait valoir que « le principal bénéfice attendu par le parachèvement de l'autoroute 30, ce n'est pas d'être une voie de

contournement, mais c'est vraiment de faciliter l'accès aux marchés extérieurs, et ce, pour l'ensemble des entreprises du Québec, particulièrement celles de la Montérégie » (M. Michel Séguin, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 50).

La commission a examiné le débit attribué à chaque catégorie de trafic pour l'année de référence 1996 et pour l'horizon 2016, à la fois sur la route 132 actuelle et selon les options de réalisation nord et sud de l'autoroute 30. Le tableau 2 construit à partir des données du Ministère résume la question des débits.

Tableau 2 Débit journalier moyen annuel – Situation actuelle et projections

Déplacements	1996 Route 132	2016 Route 132 (<i>statu quo</i>)	2016 Option nord			2016 Option sud		
			Voies rapides	Voies de desserte	Total	Voies rapides	Route 132	Total
Grand transit	3 100	4 100	15 400	—	15 400	11 300	—	11 300
Trafic régional	12 100	19 000	28 800	—	28 800	21 500	2 400	23 900
Trafic local	27 700	48 800	25 800	23 000	48 800	1 200	47 600	48 800
Total	42 900	71 900	70 000	23 000	93 000	34 000	50 000	84 000

Source : adapté des documents déposés DA34.13 et DA34.15.

Le tableau 2 montre d'abord que, comme tous l'appréhendent, la situation de la route 132 deviendrait intenable en 2016, avec un débit quotidien supérieur à 70 000 véhicules. Il montre ensuite que l'autoroute 30, quelle que soit l'option retenue, attirerait une partie importante du trafic de transit. Au lieu de constituer 6 % du débit en 2016 avec 4 100 véhicules, le grand transit compterait pour 17 % du débit avec 15 400 véhicules selon l'option nord ou 13 % avec 11 300 véhicules selon l'option sud.

Dans ses projections, le Ministère semble réserver la notion de grand transit aux déplacements en provenance ou en direction de la frontière ontarienne susceptibles d'emprunter la rive sud au lieu de traverser Montréal. Compte tenu de la situation géographique des tronçons de l'autoroute 30 qui restent à construire, cette délimitation est sans doute valable. Toutefois, puisqu'on parle de grand transit, la différence de 4 100 déplacements par jour en 2016 entre l'option nord et l'option sud demeure inexplicable.

Le tableau 2 illustre également que la construction de l'autoroute 30 délésterait les routes de la région d'une bonne partie du trafic régional : au lieu de 19 000 en 2016 selon le *statu quo*, c'est 28 800 véhicules qui emprunteraient l'autoroute 30 selon l'option nord et 23 900 véhicules selon l'option sud. Les 28 800 véhicules de l'option nord passeraient tous sur les voies rapides. Des 23 900 véhicules de l'option sud, 21 500 utiliseraient l'autoroute 30 et 2 400, la route 132.

Interrogé sur les 9 000 véhicules de moins pour l'option sud (4 100 de grand transit et 4 900 de trafic régional), un représentant du Ministère a soutenu que ces véhicules « passeraient dans d'autres routes du réseau du Ministère » (M. Son Thu Lê, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 26). Le porte-parole du MTQ a déclaré que les modèles de prévision intégraient certains facteurs (choix économiques, distances) à l'égard desquels le tracé sud n'a pas le même pouvoir d'attraction que le tracé nord (M. Réjean Beaulieu, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 27 et M^{me} Anna Vizioli, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 19).

Enfin, le tableau 2 indique que l'autoroute 30 aurait très peu d'attrait sur le trafic local dans l'option sud et que seulement 2,5 % des 48 800 véhicules en déplacement local utiliseraient les voies rapides. Selon l'option nord, ces déplacements se diviseraient à peu près également entre les voies rapides et les voies de desserte.

En combinant les projections du MTQ pour toutes les catégories de déplacements, les voies rapides de l'autoroute 30 accueilleraient 70 000 véhicules selon l'option nord mais seulement 34 000 selon l'option sud. Pour la commission, la différence de débit entre les options nord et sud n'est pas aussi tranchée que l'estime le MTQ.

Le grand transit, tout d'abord, paraît servi également par l'un ou l'autre tracé. Le parcours serait en effet de longueur comparable pour le trafic de longue distance empruntant l'autoroute 30 entre l'échangeur de l'autoroute 15 et le tronçon de l'autoroute 30 vers Châteauguay. Le parcours par le sud n'est que de 0,5 km plus long que le parcours par le nord. Cette différence est d'autant moins significative que le tracé sud a moins d'entrées et de sorties que le tracé nord.

En ce qui concerne le trafic régional, une grande partie des déplacements suivraient le même modèle que le grand transit. La commission est d'avis que les usagers régionaux seraient servis de façon comparable par les deux tracés. À cela une exception : le trafic du pont Mercier en provenance ou en direction de l'est serait mieux servi par le tracé nord qui lui donnerait un accès plus court et en ligne droite.

Quant au trafic local, dans le cas du tracé nord, un certain nombre de véhicules emprunteraient les voies rapides pour une partie du parcours et les voies de desserte pour le reste. Les données du Ministère ne permettent pas de repérer cette portion du trafic local. Le partage des 48 800 véhicules entre les voies rapides et les voies de desserte les attribue soit aux unes, soit aux autres. En réalité, bon nombre de ces véhicules emprunteraient à la fois les voies rapides et les voies de desserte durant un même déplacement. Alors que le partage projeté pour l'option nord paraît valable, celui projeté pour l'option sud s'explique mal.

Certes, on peut admettre qu'une partie des gens conserveront l'habitude d'utiliser la route 132 transformée en boulevard urbain. La commission est cependant d'avis que les déplacements locaux et régionaux se diviseront surtout en fonction de la commodité du parcours. Ainsi, les déplacements entre Châteauguay et La Prairie passeraient par les

voies rapides où qu'elles soient. Quant aux déplacements entre ces villes et les quatre villes traversées par le tronçon à l'étude, ils se partageraient entre les voies rapides de l'option sud et la route 132 de la façon qui paraîtra la plus avantageuse aux usagers, selon leur point de départ et le motif de leur déplacement. Ainsi, selon la commission, une plus grande partie du trafic local est susceptible d'emprunter l'autoroute 30 selon l'option sud que ne le prévoit le Ministère.

- ◆ *De l'avis de la commission, l'écart entre les débits de circulation respectifs de l'option nord et de l'option sud serait moins grand que celui projeté par le MTQ. Une fois les sections manquantes de l'autoroute 30 complétées, les voies rapides attireraient le même nombre de déplacements de grand transit.*

La comparaison des deux options doit aussi considérer d'autres facteurs. Ainsi, le tracé nord aurait pour avantage d'offrir au grand transit un parcours aligné directement sur le tronçon est de l'autoroute 30 qui arrive à Candiac. Dans le tracé sud, des manœuvres seraient nécessaires dans les deux directions à cet endroit, pour passer de l'autoroute 30 à l'autoroute 15 puis de nouveau à l'autoroute 30. Le tracé nord donnerait en outre accès aux haltes (ravitaillement, restauration et autres services) en place sur la route 132 à l'intention des camionneurs. Le tracé sud offre un parcours similaire à celui qu'on trouve généralement sur toute la longueur du reste de l'autoroute 30.

Par ailleurs, le parcours en dépression du tracé nord rend moins visibles les usages riverains. Le nombre d'accès à ceux-ci étant relativement limité par rapport à ce qu'offrirait un boulevard urbain, cela rendrait nécessaire une signalisation élaborée et précise. Le tracé nord est également plus vulnérable à l'envahissement par la publicité, aux enseignes surélevées, etc. Si l'autoroute passait au sud, la route 132 transformée en boulevard urbain présenterait les avantages d'une route à niveau, notamment la visibilité des usages riverains et de bons accès à ceux-ci.

- ◆ *L'option nord et l'option sud présentent des avantages et des inconvénients susceptibles d'accentuer ou de réduire leur pouvoir d'attraction auprès des différentes catégories d'usagers. L'option sud a le mérite général, selon la commission, de séparer les déplacements sur longue distance et les courts déplacements locaux et d'offrir aux uns et aux autres les meilleures conditions de circulation.*

La sécurité routière et la gestion des risques

La situation actuelle de la route 132 est l'un des problèmes que le projet à l'étude vise à résoudre. Cette route présente des lacunes sur le plan de la sécurité et de la fluidité de la circulation en raison, notamment, de sa configuration qui allie le camionnage de transit à la circulation locale et régionale et de l'augmentation croissante du trafic. Ces caractéristiques particulières constituent des facteurs de risque au quotidien pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

La configuration routière

Plusieurs éléments relatifs à la configuration actuelle de la route 132 représentent des facteurs d'accidents : le grand nombre d'intersections entre les rues municipales et la route 132, la présence d'une voie de refuge centrale pour virage à gauche utilisée à contresens, le croisement d'une voie ferrée où doivent obligatoirement s'arrêter certains véhicules à l'est du chemin Saint-François-Xavier ainsi que la multitude d'accès aux propriétés riveraines sur la route 132 (M. Michel Séguin, séance du 18 février 2002, p. 33).

Pour les usagers de cette route, les manœuvres exigent de la vigilance et elles constituent un risque constant. Le nombre d'accidents y est relativement élevé par rapport aux autres routes du même type : une moyenne annuelle de 315 accidents y a été recensée de 1996 à 2000 (document déposé DA26, figure 6.5.1), ce qui représente « 26 % de plus d'accidents présentement sur la route 132 que sur la moyenne des routes nationales » (M^{me} Anna Vizioli, séance du 19 février 2002, en après-midi, p. 6).

L'option nord

La configuration du tracé nord se caractérise par des éléments structurants de nature à améliorer la sécurité : la séparation des voies rapides et des voies de desserte, l'étagement des intersections, une géométrie améliorant la perception de la route, la disparition de la voie de virage en contresens et l'aménagement d'un passage sous la voie ferrée.

Le promoteur anticipe une réduction significative des accidents, soit près de 40 %, à la suite de la réalisation du projet (M. Michel Séguin, séance du 18 février 2002, p. 37). Cette réduction serait attribuable en bonne partie au fait que les autoroutes sont des infrastructures plus sécuritaires que les routes nationales, les accidents y étant en moyenne trois fois moins fréquents (M^{me} Anna Vizioli, séance du 19 février 2002, en après-midi, p. 7).

Toutefois, ce tronçon d'autoroute, qui représente moins de 5 % du parcours de l'autoroute 30, comprendrait la plus forte densité d'entrées et de sorties, soit quatre bretelles d'accès en direction est et quatre autres en direction ouest réparties sur une longueur de 7 km (M. Gildard Lanteigne, séance du 20 février 2002, en soirée, p. 80).

- ◆ *La commission constate que, bien que respectant les normes de conception d'autoroute du MTQ, les distances d'entrecroisement selon l'option nord y seraient plus courtes que n'importe où ailleurs sur l'autoroute 30.*

En ce qui a trait aux voies de desserte à sens unique, le MTQ se propose d'y limiter la vitesse à 50 km/h (M^{me} Anna Vizioli, séance du 19 février 2002, en après-midi, p. 7). Par ailleurs, le nombre de traverses serait limité et la convergence des automobilistes locaux vers celles-ci, principalement aux heures de pointe, pourrait constituer un problème sur le plan de la sécurité.

L'option sud

La configuration du tracé de l'option sud prévoit la construction des voies rapides au niveau du sol sur la majeure partie de leur parcours (M. Gildard Lanteigne, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 28 et 29). La continuité des rangs serait assurée au moyen de viaducs (*id.*, séance du 20 février 2002, en soirée, p. 54).

Dans l'étude d'impact déposée en 1998 et selon la présentation du projet en audience publique, aucun accès n'était prévu sur ce tronçon d'autoroute, à l'exception des bretelles le reliant à l'autoroute 15 à l'est et à l'autoroute 30 à l'ouest. Ce n'est qu'après la deuxième partie de l'audience publique que le promoteur a fait savoir qu'il projetait d'ajouter un échangeur au chemin Saint-François-Xavier pour répartir le trafic entre la route 132 et l'autoroute 30 au sud (document déposé DA47, p. 21). Il justifie cette modification par la croissance du parc industriel de Delson et des quartiers résidentiels de Delson et de Saint-Constant. Quoi qu'il advienne, même avec ce nouvel accès, la configuration de l'option sud compterait moins d'entrées et de sorties que dans l'option nord.

Reconnaissant la nécessité d'intervenir sur la route 132 même si l'autoroute était construite selon le tracé sud, le MTQ a évalué l'hypothèse d'un boulevard urbain entre l'intersection avec l'autoroute 30 à l'ouest et la rue Principale à l'est. Ce boulevard serait composé de deux chaussées de trois voies par direction, d'une bande centrale assez large pour y aménager des voies de refuge pour virage à gauche, d'un système de drainage fermé et d'un aménagement paysager. Trois des intersections actuelles avec feux de circulation, soit celles situées aux axes des rues Léo, Brébeuf-Portage et Georges-Gagné, seraient étagées au-dessus de la route 132 et y seraient raccordées avec des bretelles. Ces carrefours étagés paraissent toutefois difficilement compatibles avec le concept de boulevard urbain, entre autres parce qu'ils créeraient un effet de barrière. Les deux derniers kilomètres du tronçon, de la rue Principale jusqu'à l'échangeur avec l'autoroute 15, seraient reconstruits en autoroute (document déposé DQ5.1, p. 8).

- ◆ *De l'avis de la commission, la configuration de chacune des deux options permet de diminuer le risque d'accident. Elle estime que l'option nord présente un risque plus élevé de conflits dû à la présence de nombreuses bretelles entre l'autoroute et les voies de desserte. Par ailleurs, si l'option sud était retenue, le boulevard urbain qui en fait partie intégrante devrait être conçu de façon à lui donner un niveau de sécurité optimal.*

La gestion de la circulation

Les voies de circulation remplissent pleinement leur rôle lorsqu'elles permettent d'éviter les conflits entre les diverses catégories d'usagers. La fluidité de la circulation et les conditions de sécurité sont alors améliorées, permettant aux usagers d'effectuer leurs déplacements dans des conditions optimales.

Le trafic de transit et le trafic local

La cohabitation entre le trafic de transit et le trafic local est souvent difficile et peu sécuritaire parce que les objectifs visés par ces deux types de déplacements sont totalement différents. Les utilisateurs locaux souhaitent parcourir leur territoire avec facilité et quiétude, alors que la circulation de transit désire se déplacer rapidement d'un point d'origine à une destination situés tous deux en dehors du milieu local.

Les conditions actuelles de la route 132 imposent aux véhicules lourds une façon d'agir qui accentue les désagréments pour les autres usagers de la route. Ce tronçon de route convient peu au camionnage puisque le transit régional et le grand transit devraient pouvoir emprunter des voies possédant de bonnes caractéristiques de sécurité et de fluidité.

Les utilisateurs locaux, quant à eux, se trouvent constamment dans des situations conflictuelles générées par la présence de véhicules dont l'itinéraire s'accommode peu d'arrêts et de virages multiples. Dans le projet à l'étude, la commission note qu'il n'est pas possible d'arriver à une pleine séparation de ces deux types d'usagers, peu importe l'option choisie.

Les voies de desserte associées à l'option nord visent à séparer les deux types de vocation, mais n'y parviennent pas puisque les bretelles leur donnent un accès direct aux voies rapides. Il est fort probable que les utilisateurs locaux emprunteraient les voies autoroutières de façon à pouvoir effectuer une partie de leur trajet plus rapidement, notamment aux heures de pointe. Les nombreuses entrées et sorties d'autoroute constitueraient alors des sources potentielles de conflits et contribueraient à diminuer la fluidité de la circulation.

Dans le tronçon d'autoroute de l'option sud, le trafic de transit serait moins perturbé par les entrées et sorties de la circulation locale, et vice-versa. Sur la route 132 aménagée en boulevard urbain, la vitesse limitée à 50 km/h et les feux de circulation constitueraient des éléments fortement dissuasifs pour le trafic de transit, qui se rabattrait alors sur l'autoroute au sud.

- ◆ *Tout en estimant souhaitable la séparation du trafic local et du trafic de transit, la commission reconnaît qu'on ne peut pas la forcer. Elle est d'avis que l'option sud est plus propice à encourager une séparation de ces deux types d'usagers, permettant ainsi de diminuer les risques de conflits entre automobiles et véhicules lourds.*

La cohabitation entre les véhicules, les cyclistes et les piétons

Les résidants des municipalités riveraines de la route 132 sont tous plus ou moins touchés par le fort achalandage sur cette artère. Pour les automobilistes, les usagers du transport en commun, les cyclistes et les piétons ayant à se déplacer pour le travail, les activités de loisir, le magasinage ou autres, la congestion récurrente de la route 132 rend leurs déplacements difficiles, voire dangereux. C'est particulièrement vrai pour les cyclistes et les piétons qui, dans les conditions actuelles, traversent ou longent cette artère à leurs risques et périls.

Selon l'option nord, le réseau routier local serait hiérarchisé : certaines rues résidentielles verraient leur trafic diminuer alors que d'autres seraient réservées à la traverse de l'autoroute en dépression par des viaducs situés environ tous les kilomètres. Il est prévu que les viaducs soient munis de trottoirs et que des voies cyclables soient construites aux deux endroits où des pistes cyclables traversent la route 132 (M. Gildard Lanteigne, séance du 19 février 2002, en après-midi, p. 35). La canalisation des traversées réduirait de beaucoup les risques d'accidents puisque les utilisateurs n'auraient d'autre choix que d'emprunter les voies prévues à cette fin. Le niveau de sécurité serait donc plus élevé tant pour les automobilistes locaux souhaitant éviter le trafic de transit que pour les cyclistes et les piétons vaquant à leurs occupations.

L'option sud favoriserait aussi l'harmonisation des déplacements entre automobilistes, cyclistes et piétons et engendrerait moins de conflits parce qu'une partie du trafic serait confinée sur les voies autoroutières. Pour la circulation locale, l'option sud prévoit l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe de la route 132 pour améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité des utilisateurs. Dans ce cas, la qualité du réaménagement de la route 132 est le facteur principal de réussite.

- ◆ *La commission note que les options nord et sud requièrent des aménagements spécifiques sans lesquels la sécurité des usagers serait difficilement assurée.*
- ◆ *La commission constate que l'option sud peut davantage faciliter les déplacements pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons en leur donnant des espaces à leur usage respectif.*

La gestion des sinistres

En dépit des mesures destinées à améliorer le niveau de sécurité sur une route, il existe toujours la possibilité que survienne un sinistre tel que le déversement de matières dangereuses ou une inondation. Un tel événement exige l'application de mesures spéciales.

Le déversement de matières dangereuses

L'autoroute 30 servirait à tous les utilisateurs du réseau routier québécois pour lesquels une voie de contournement de l'agglomération montréalaise constituerait une amélioration des conditions de circulation. Pour la majorité des entreprises qui doivent transporter des matières dangereuses dans le cadre de leurs activités, cette solution représenterait sans doute une option de choix. À titre indicatif, le MTQ a recensé les entreprises montérégiennes utilisatrices de matières dangereuses afin de connaître les circuits empruntés. Ce n'est qu'en 1996 que le MTQ a commencé à répertorier les accidents impliquant des matières dangereuses sur la route 132. Jusqu'à présent, ce type d'accident s'est avéré exceptionnel : deux accidents se sont produits entre janvier 1996 et décembre 2000 sur le tronçon à l'étude et ils n'ont pas occasionné de déversement (M. Marcel Beaudoin, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 16 à 19).

Si un accident majeur survenait sur les voies rapides de l'option nord, la circulation serait alors détournée vers les voies de desserte (*id.*, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 49), risquant d'y provoquer d'importants embouteillages et de déborder sur le réseau municipal. La seule autre voie à proximité où il est possible de traverser la rivière de la Tortue est le boulevard Marie-Victorin. Ce boulevard est cependant peu propice comme voie de contournement car il connaît déjà des problèmes de congestion et l'on y trouve des établissements publics et communautaires. Le MTQ a mentionné la possibilité d'utiliser la montée Saint-Régis et la rue Saint-Pierre pour diviser le trafic, mais ce scénario n'est qu'à un stade préliminaire (*ibid.*, p. 50).

En ce qui a trait aux véhicules lourds, les voies de contournement doivent emprunter les routes nationales (*ibid.*, p. 53). Cette condition restreint les possibilités, ce qui se traduit par un allongement du trajet pour les camionneurs. Le promoteur a ainsi présenté divers scénarios de contournement, les uns destinés aux véhicules lourds et les autres, moins restrictifs, à l'intention des automobiles (documents déposés DA11 et DA28). L'option sud, quant à elle, permet d'utiliser la route 132 comme voie de contournement tant pour les véhicules lourds que pour les automobiles.

L'option sud, qui offre une solution de déplacement intéressante pour les véhicules lourds, pourrait notamment devenir un axe important pour les industries utilisatrices de matières dangereuses. Bien qu'ils aient le choix de passer soit par le boulevard urbain, soit par l'autoroute, il y a de fortes chances que les camions transportant des matières dangereuses optent pour cette dernière si l'on tient compte des feux de circulation et de la vitesse autorisée sur la route 132.

Peu importe l'option choisie, il subsiste un élément de risque pour le milieu même si les statistiques montrent que ce risque n'est pas très élevé. Il serait donc opportun que le schéma de couverture de risques que la MRC doit élaborer conformément à la *Loi sur la sécurité incendie* (L.R.Q., c. S-3.4) prenne en considération les risques d'incendie ou d'explosion à la suite du déversement de matières dangereuses afin d'optimiser la capacité d'intervention des services d'urgence après un tel déversement. À cet égard, la commission a été informée que les quatre villes participaient déjà au processus d'élaboration de ce schéma (M. Réjean Parent, séance du 21 février 2002, en après-midi, p. 25).

Outre le risque d'incendie, le déversement de matières dangereuses suppose d'autres risques comme celui d'émissions toxiques. En vertu de la *Loi sur la sécurité civile* (2001, c. 76) adoptée en décembre 2001, la MRC devra, toujours en collaboration avec les municipalités locales, établir un schéma de sécurité civile.

- ◆ *Il importe que la MRC de Roussillon et les villes touchées se concertent pour définir et mettre en place des outils d'intervention qui leur permettront de faire face adéquatement à un éventuel déversement de matières dangereuses.*

Les risques d'inondation

Dans la région d'insertion du projet, les terres agricoles sont cultivées de façon intensive et leur drainage a été largement modifié pour accélérer l'évacuation des eaux. Les eaux des terres agricoles se déversent en bonne partie dans les rivières Saint-Pierre et Saint-Régis, dont chacune possède un grand bassin rural qui se jette dans une zone urbaine beaucoup plus petite constituée de sous-bassins raccordés à ces rivières. Lors de certains printemps, les rivières débordent, ce qui provoque des inondations dans certains secteurs résidentiels de la ville de Saint-Constant. Le risque d'inondation est considéré avec beaucoup d'attention par cette municipalité (M. Normand Cool, séance du 18 février 2002, p. 59 et 60). Elle a d'ailleurs eu recours à une firme d'ingénieurs-conseils pour « examiner effectivement plus en profondeur les problématiques liées aux zones inondables » (M. Mario Verville, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 40 et 41). Les scénarios retenus en vue de contrôler les débordements des cours d'eau dans la zone urbanisée comportent le rehaussement des berges de la rivière Saint-Pierre et la construction de bassins de rétention (document déposé DA47, p. 7).

À la lumière de ces faits, la conception du tracé nord, dont la majeure partie serait surbaissée, requiert une approche adaptée à cette situation. Pour cette raison, le promoteur a prévu un système de pompage capable de fonctionner en permanence afin de drainer l'eau de ruissellement qui se trouverait au fond de la dépression occupée par l'autoroute. Aux stations de pompage s'ajouteraient des bassins de rétention d'un mètre de profondeur, constitués d'une membrane imperméable recouverte de terre et de gazon. Ces bassins serviraient à régulariser le débit des conduites pluviales en recueillant temporairement les volumes d'eau provenant de fortes pluies. Le facteur de risque utilisé pour de tels événements climatiques équivaut à une récurrence d'une fois dans 100 ans (M. Jacques Verville, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 77 et en soirée, p. 40 et 41).

Les données recueillies lors de l'étude géotechnique préliminaire effectuée par les experts du MTQ au printemps de 2001 dans le cadre de l'étude de l'option nord ont amené les experts à faire des recommandations relatives à la construction du tronçon surbaissé. La campagne de forage faite en vue de caractériser les sols montre qu'aux sites de trois des onze forages un système de pompage permanent est jugé nécessaire pour l'expulsion de l'eau jaillissant de la nappe phréatique. À plusieurs autres endroits, les experts recommandent l'adoucissement des pentes en raison de l'instabilité de la surface ou l'installation d'un tapis drainant (document déposé DA33).

Même en tenant compte des solutions techniques applicables, les conditions hydrogéologiques particulières du milieu d'insertion du tracé nord comportent des risques. Construit en dépression, ce tronçon constituerait un point faible du réseau autoroutier en raison des possibilités d'inondation.

Si l'on considère les antécédents régionaux en matière d'inondations, l'on ne peut que souhaiter une efficacité sans faille de la part du système de pompage prévu. En cas de très fortes pluies ou de fontes printanières exceptionnelles, une autoroute dont le tablier passerait en

majeure partie sous le niveau du sol pourrait être vulnérable. En pareil cas, les bretelles de sortie de l'autoroute doivent être en mesure d'évacuer rapidement les véhicules.

- ◆ *La commission constate la vulnérabilité du milieu face au risque d'inondation. Le tracé nord est particulièrement vulnérable à cet égard à cause de son profil surbaissé, de la présence de zones inondables dans le milieu d'insertion et du fait que les mesures prises par la municipalité de Saint-Constant n'ont pas encore fait la preuve de leur efficacité.*

En ce qui a trait à l'option sud, aucune partie du tracé ne serait en dépression. Le terrain présente là aussi une propension aux inondations à certains moments de l'année, mais les voies rapides seraient construites sur une fondation légèrement surélevée et bordée de fossés. La circulation automobile serait davantage à l'abri des risques d'inondation que dans le tracé nord.

L'aménagement et la gestion du territoire

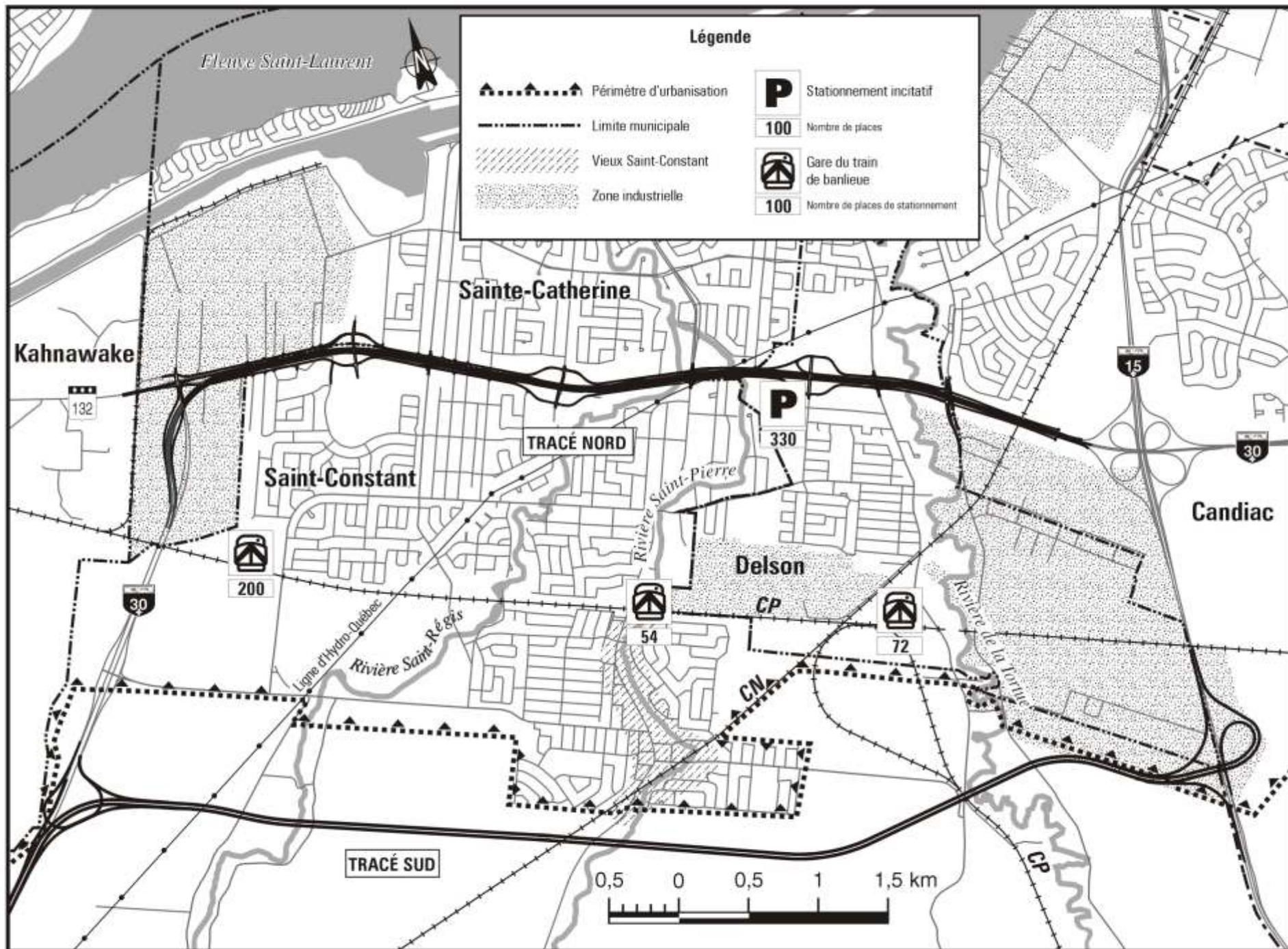
La construction d'une autoroute modifie de façon significative la dynamique de développement des régions qu'elle traverse. Si elle favorise, par exemple, l'expansion industrielle ou l'accessibilité des marchés, ses retombées sont considérées comme bénéfiques et font partie des objectifs mêmes du projet. En contrepartie, elle soulève des enjeux comme le contrôle de l'étalement urbain, la préservation des activités liées au sol comme l'agriculture et la protection du milieu naturel. Il est donc important que la conception, la localisation et la planification d'une telle infrastructure soient en symbiose avec l'aménagement et la gestion du territoire en cause.

Les bénéfices du parachèvement de l'autoroute 30 sont décrits de façon convaincante dans les documents de planification de la région métropolitaine de Montréal comme dans ceux de la Montérégie et de la MRC de Roussillon. Toutefois, même si l'opportunité de construire les tronçons manquants de l'autoroute 30 ne fait plus de doute, les enjeux d'aménagement et de gestion du territoire se posent de façon bien différente selon les options puisque, dans l'une, l'autoroute serait construite en milieu urbain alors que, dans l'autre, elle passerait en zone agricole.

Dans un cas comme dans l'autre, la réalisation du projet commandera des mesures d'intégration et de contrôle. Elle devra également prendre en compte ses liens avec les autres moyens de transport, surtout les transports en commun, pour canaliser et consolider le développement.

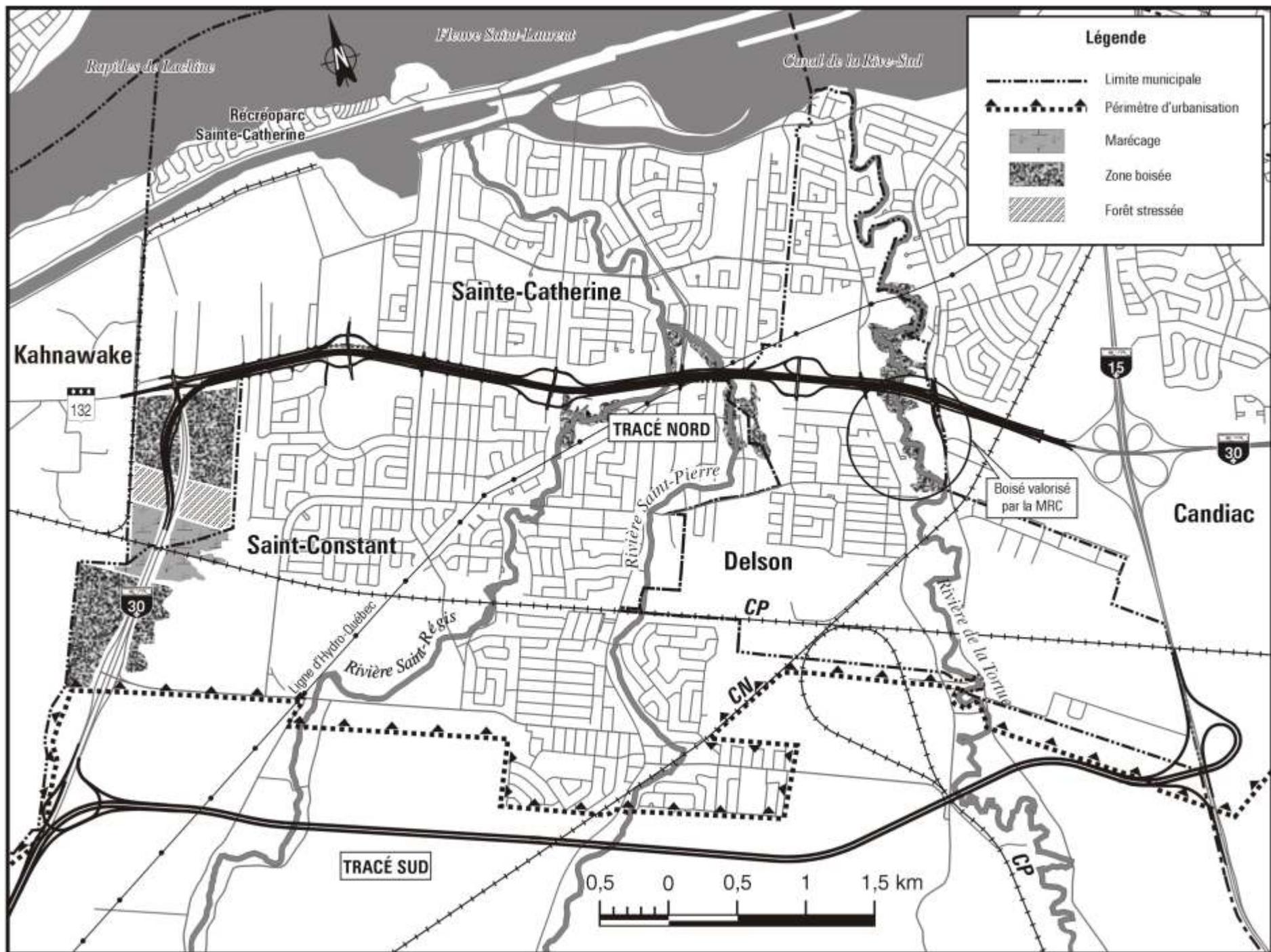
Cette section compare les options en fonction de l'urbanisation, du territoire agricole, des transports en commun, du patrimoine, du paysage et des espaces verts (figures 3 et 4).

Figure 3 Les affectations particulières dans la zone d'étude



Sources : adaptée des documents déposés DA28.11, DA28.21 et DA36.5.

Figure 4 Les milieux humides et les zones boisées



Sources : adaptée des documents déposés DA28.11 et PR5.1, figure 1.

La gestion de l'urbanisation et la protection du territoire agricole

La responsabilité des administrations publiques en matière de gestion du territoire est bien établie. Depuis plus de vingt ans, elle a pour cadre une législation à plusieurs volets ayant pour objet l'aménagement et l'urbanisme, la protection du territoire et des activités agricoles, la reconnaissance et la sauvegarde du patrimoine et la protection de l'environnement. Ce cadre législatif inclut divers processus de participation de la population.

La localisation de l'autoroute 30 met plus particulièrement en cause les principes et les modalités d'application de deux lois : la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1) et la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1). La première loi encadre l'aménagement du territoire sur la majeure partie du Québec au sud du 55^e parallèle. L'instrument de base est le schéma d'aménagement que toutes les MRC élaborent pour l'ensemble de leur territoire et qu'elles révisent périodiquement. Définissant les principales affectations et la localisation des infrastructures majeures, le schéma établit aussi un périmètre d'urbanisation destiné à contenir les usages et les fonctions que regroupe habituellement une collectivité urbaine. Le périmètre d'urbanisation vise à éviter, pour des raisons d'économie et de bon fonctionnement, la dispersion des activités et le développement désordonné.

La *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* a pour objectif premier « d'assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture » (art. 1.1). Elle établit à cette fin une zone dans laquelle l'implantation d'activités autres qu'agricoles est en règle générale interdite, à moins d'une dérogation accordée par la Commission de protection du territoire agricole du Québec ou, exceptionnellement, par le gouvernement.

Les objectifs respectifs des deux lois appelaient une harmonisation qui s'est concrétisée ces dernières années en faisant coïncider, dans la plupart des MRC, le périmètre d'urbanisation et la limite de la zone agricole. Ainsi, le périmètre d'urbanisation délimite normalement un territoire suffisamment étendu pour accueillir la croissance de la population et le développement des fonctions pour plusieurs décennies. En zone agricole, la préservation de l'agriculture est mieux assurée aujourd'hui et les dérogations, de plus en plus exceptionnelles, prennent en compte l'ensemble des considérations d'aménagement.

Dans le projet à l'étude, le tracé qui passe dans l'axe de la route 132 serait conforme à la version révisée du schéma d'aménagement de la MRC de Roussillon (document déposé DB3) qui n'était cependant pas encore approuvée au moment de la rédaction du présent rapport. Ce tracé est contenu à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la MRC. Par contraste, le tracé sud est situé à peu près entièrement en zone agricole.

La commission est sensible au fait que le tracé nord soit celui retenu par la MRC de Roussillon dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement. Elle est par ailleurs attentive aux appréhensions et aux attentes que les citoyens lui ont exprimées. C'est pourquoi

elle a jugé nécessaire d'approfondir l'impact de chaque option en prenant en compte la vision d'avenir et les objectifs fondamentaux dont le schéma d'aménagement se veut porteur.

Le schéma d'aménagement fait de l'axe de la route 132 le lieu d'implantation privilégié des fonctions institutionnelles et commerciales destinées à la population. C'est d'ailleurs sur cette base que les établissements commerciaux se sont installés au fil des ans en bordure de l'emprise acquise par le MTQ. La route 132 est devenue ainsi la « rue principale » d'une agglomération urbaine continue, les frontières municipales disparaissant sous une trame urbaine en voie de consolidation. En dépit de l'aspect disparate de ses abords et des inconvénients dus à la congestion, la route 132 sert de voie d'accès principale, de lien interne et de lieu d'échange pour les citoyens et pour les entreprises des villes de Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine et pour une bonne partie de ceux de Candiac.

En audience, il est ressorti qu'aucune autre voie ne peut jouer le même rôle que la route 132, l'organisation du tissu urbain s'articulant autour de cette route. Le boulevard Marie-Victorin, qui offre le seul autre passage entre Sainte-Catherine, Delson et Candiac, ne peut en aucune manière s'y substituer. Si l'on construisait l'autoroute dans l'axe de la route 132, les voies de desserte ne répondraient pas aux besoins de la même manière à cause des contraintes qu'elles imposeraient aux déplacements locaux. Il faudrait vraisemblablement envisager un jour de nouvelles routes collectrices est-ouest à travers un tissu urbain qui ne s'y prête pas.

Le remplacement de la route 132 par une autoroute créerait aussi une barrière physique et une coupure sociale perpétuelle. D'est en ouest, cette autoroute construite successivement à niveau, en élévation puis en dépression sur la plus grande partie du tracé ne pourrait être franchie qu'à quelques endroits. Même en aménageant avec soin les ouvrages d'art et les voies de desserte, cette emprise demeurerait peu accueillante pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes en déplacement local. Ceux-ci n'auraient pourtant d'autre choix que d'y passer.

Enfin, la construction de l'autoroute favoriserait de part et d'autre les usages liés à un tel type de voie, c'est-à-dire les commerces et entreprises à grande surface. Certes, ce genre d'établissement a sa place dans la gamme des usages et plusieurs y sont déjà implantés. Toutefois, le passage de l'autoroute renforcerait leur prédominance par rapport aux commerces et aux services sur rue ainsi qu'aux institutions à caractère communautaire.

- ◆ *La commission estime que le choix du tracé nord risque d'avoir des répercussions négatives importantes sur l'organisation et le fonctionnement du milieu urbain. En créant une barrière permanente et en favorisant la prédominance d'une gamme restreinte d'usages riverains, l'autoroute priverait une agglomération en voie de consolidation du seul axe le long duquel une telle consolidation pourrait se faire.*

Dans l'option sud, l'autoroute passerait en milieu agricole sur la plus grande partie de son parcours d'environ 8,8 km. Avec une emprise de 90 m, elle occuperait environ 80 ha de terres cultivables. Le tracé envisagé, quoique préliminaire, a été défini en fonction des

exigences de raccordement du nouveau tronçon aux autoroutes 15 et 30 existantes. Il est parallèle aux terres sur la plus grande partie du parcours pour éviter de morceler celles-ci. Néanmoins, au nord du tracé, une bande de 200 à 400 m de terres en culture se trouverait isolée du reste de la zone agricole. Les manœuvres d'accès des exploitants de ces terres pourraient devenir plus difficiles, obligeant certains d'entre eux à emprunter les rangs avec leur machinerie pour passer d'un côté à l'autre.

Le passage de l'autoroute à cet endroit pourrait également accentuer la pression qui s'exerce sur la frange de la zone agricole en bordure du périmètre d'urbanisation. En particulier, si des bretelles d'entrée et de sortie au viaduc du chemin Saint-François-Xavier étaient construites, cela rendrait plus facilement accessibles des étendues de territoire qui, sans mesures de contrôle, deviendraient particulièrement attrayantes pour des usages autres qu'agricoles.

Les risques que l'option sud comporte pour la vocation agricole du territoire qu'elle toucherait ne sont pas négligeables. Toutefois, contrairement aux répercussions immédiates et, pour la plupart, irréparables que l'option nord aurait sur la collectivité, ces risques peuvent être contrôlés par des mesures appropriées, les unes intégrées à la conception de l'infrastructure autoroutière, les autres à la gestion du territoire en bordure de celle-ci.

- ◆ *La commission est d'avis que, dans une optique générale d'aménagement et de mise en valeur à long terme, il serait moins dommageable de faire passer l'autoroute dans le tracé sud plutôt que d'imposer une coupure permanente à l'agglomération en faisant passer l'autoroute dans l'axe de la route 132.*
- ◆ *La commission considère que l'impact du passage en zone agricole peut être réduit si des mesures appropriées sont prises. L'emprise de l'autoroute devrait être la moins large possible, comme cela s'est fait ailleurs pour traverser des zones sensibles. Enfin, le segment d'autoroute ne devrait avoir ni entrée ni sortie autre que celles le reliant à l'autoroute 15 à l'est et au tronçon existant de l'autoroute 30 à l'ouest.*

Les transports en commun

La grande majorité des résidents du territoire visé se servent de leur automobile pour se déplacer, notamment pour se rendre au travail et en revenir. Synonyme d'autonomie et, en principe, de rapidité, ce mode de transport occasionne la congestion du réseau routier aux heures de pointe. En développant le réseau routier pour réduire cette congestion, on favorise du même coup l'utilisation de l'automobile et l'allongement des distances que l'utilisateur pourra parcourir aisément.

Les transports en commun constituent une option attrayante dans la mesure où ils sont facilement accessibles et où ils assurent des déplacements commodes, rapides et confortables. Il sera d'autant plus justifié d'implanter de tels services et d'en augmenter la fréquence que leur utilisation sera élevée. Cette dernière dépend largement de la facilité d'accès du service et du bassin de population, c'est-à-dire de la densité : plus celle-ci est élevée, plus il est avantageux de mettre en place des systèmes de transport à haut rendement.

Par ailleurs, comme le montrent plusieurs exemples récents, il est possible de planifier de façon intégrée des communautés résidentielles agréables dotées de tous les services et s'articulant sur un système de transport en commun efficace et aisément accessible. Cette formule n'est pas nouvelle : plusieurs communautés de la région de Montréal comme Saint-Lambert, Montréal-Ouest et Mont-Royal se sont développées de façon harmonieuse et structurée autour des gares du train de banlieue. Mise en veilleuse par le développement axé sur l'automobile, cette approche redevient populaire tant aux États-Unis qu'au Québec. Il y a quelques années, la Ville de Brossard l'adoptait pour la planification et le développement des secteurs bordés par les autoroutes 10 et 30.

Les villes touchées par le projet à l'étude sont servies par le Conseil intermunicipal de transport Roussillon, dont les autobus parcourent les quartiers et assurent la liaison avec Montréal par le pont Champlain et le pont Mercier. Un stationnement incitatif de 330 places a été aménagé à Delson. Le territoire est également parcouru par plusieurs voies ferrées et un projet-pilote de train de banlieue a été inauguré il y a quelques mois entre Delson et Montréal. Dans cette optique, la commission a pris en compte les répercussions du projet d'autoroute non seulement sur les services de transport en commun en place, mais aussi sur leur développement futur.

Tous les circuits du Conseil intermunicipal de transport Roussillon empruntent actuellement la route 132 pour au moins une partie du parcours. Construire l'autoroute dans cet axe aurait pour avantage de donner aux autobus l'accès à des voies rapides en plusieurs points. Sur un boulevard urbain, la distance que les autobus auraient à parcourir à vitesse réduite serait plus longue. Le tracé sud de l'autoroute ne recevrait vraisemblablement aucun circuit du Conseil intermunicipal de transport Roussillon.

En revanche, les voies de desserte seraient mal adaptées aux services d'autobus dans un milieu urbain. De plus, une autoroute en dépression comme celle projetée dans l'axe de la route 132 limite les possibilités d'avenir. Son emprise se prêterait mal à l'installation d'un système de transport collectif de type « léger sur rail », alors qu'un boulevard urbain garderait ouvertes toutes les possibilités. Un tel boulevard assurerait aussi l'accès par tous les moyens de déplacement aux stationnements incitatifs d'autobus et de train de banlieue. Enfin, ce boulevard urbain pourrait avoir des voies réservées pour les autobus aux heures de pointe afin d'augmenter la rapidité des déplacements.

Le Conseil intermunicipal de transport Roussillon estime que la période des travaux aura une incidence majeure sur le temps de parcours de ses autobus (mémoire, p. 24). L'organisme a proposé que soit réservée une voie pour le transport en commun afin de faciliter la mobilité des autobus et ainsi réduire la congestion durant les travaux.

- ◆ *La commission est d'avis que les deux options amélioreraient les déplacements par autobus. Toutefois, dans une vision à long terme, le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain, dans le cadre de l'option sud, offre plus de possibilités de développer les transports en commun.*

- ◆ *En réponse aux préoccupations du Conseil intermunicipal de transport Roussillon et des citoyens quant à l'impact des travaux qui seraient entrepris dans l'emprise de la route 132, quelle que soit l'option retenue, la commission estime important d'offrir des solutions de rechange aux citoyens pendant ces travaux, en particulier aux travailleurs et étudiants qui doivent se rendre à Montréal. Elle privilégie à cette fin une voie réservée d'autobus ainsi que le maintien du service de train de banlieue.*

L'impact visuel et la protection du patrimoine

L'impact visuel de la nouvelle autoroute sur le paysage local inquiète les citoyens. Cet impact faisait également partie des préoccupations des élus municipaux qui ont dressé en audience une longue liste de mesures destinées à assurer la meilleure intégration possible du tracé nord dans le paysage urbain si cette option était retenue (mémoire du Comité intermunicipal de l'autoroute 30, p. 14).

Dans le cas de l'option nord, l'impact visuel varierait le long du parcours. Le segment en dépression créerait une barrière « à vide », sous forme d'espace vacant sur la largeur combinée de l'autoroute et des voies de desserte. Le passage en viaduc qui enjambrerait deux rivières et l'axe Saint-Pierre–des Écluses fermerait la perspective à la hauteur d'une des principales portes d'entrée de la ville de Saint-Constant. Les écrans acoustiques qui longeraient les voies rapides sur au moins un kilomètre accentueraient l'effet de barrière.

Dans l'option sud, l'autoroute serait en élévation sur deux viaducs d'environ un kilomètre chacun. Trois autres viaducs franchiraient l'autoroute aux rangs Saint-Régis Nord et Sud et au chemin Saint-François-Xavier. Ces ouvrages d'art seraient particulièrement visibles pour les résidents des routes et des rangs voisins.

Le viaduc du rang Saint-Pierre serait à portée de vue des résidences du quartier sud de Saint-Constant. Il passerait à 600 m à vol d'oiseau de l'église de Saint-Constant, point central du paysage villageois du Vieux Saint-Constant, un secteur dont la Ville souhaite préserver et mettre en valeur le caractère patrimonial.

L'impact de l'autoroute sur le paysage urbain ou rural pourrait être significatif selon l'option choisie. Cet impact devrait par conséquent faire l'objet de mesures en privilégiant autant que possible l'intégration des infrastructures et l'implantation de la végétation dans les espaces libres.

- ◆ *La commission estime que l'impact visuel de l'autoroute selon l'une ou l'autre option justifie des mesures d'intégration et d'atténuation portant sur le design des infrastructures, le choix des matériaux, le traitement des éléments structuraux et l'aménagement paysager des abords.*

Des espaces verts à mettre en valeur

Le projet à l'étude représente une occasion intéressante de contribuer à la mise en valeur de milieux naturels actuellement négligés mais qui offrent un potentiel appréciable dans le contexte urbain de la région. Lors de l'audience publique, le promoteur s'est dit prêt à collaborer à l'amélioration de la qualité de vie à laquelle ces milieux contribuent puisque le projet doit s'insérer dans un cadre déjà bâti (M. Réjean Beaulieu, séance du 19 février 2002, en après-midi, p. 36).

Le Comité intermunicipal est également prêt à collaborer afin que les concepts d'aménagement intègrent de telles considérations (M. Daniel Ashby, séance du 27 mars 2002, en soirée, p. 87). De même, le porte-parole de la MRC de Roussillon a décrit l'intérêt de celle-ci pour un corridor vert la reliant aux MRC voisines (M. Pierre Largy, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 43).

- ◆ *La commission est d'avis que le promoteur devrait s'assurer que le projet soit compatible avec la mise en place d'un corridor vert reliant les MRC. Il devrait également, advenant la réalisation de l'autoroute selon l'option sud, encourager l'utilisation en espaces verts des terrains excédentaires aux abords du boulevard urbain dans l'axe de la route 132.*

Plus généralement, le MTQ devrait non seulement préserver l'intégrité des territoires déjà mis en valeur par la MRC, mais également faire place, dans le cadre de ce projet, à l'amélioration de la qualité des zones naturelles d'intérêt esthétique et écologique.

- ◆ *La commission encourage fortement la concertation entre le MTQ, les municipalités et la MRC afin de favoriser la mise en valeur des zones naturelles dans le milieu d'insertion du projet.*

La qualité du milieu, la santé publique et la qualité de vie

La contamination du sol et de l'eau

Le risque de contamination de l'eau est présent non seulement pendant la période de construction en raison de la présence de sols contaminés dans l'emprise, mais également pendant la durée de vie de l'autoroute à cause notamment des sels de déglacage et du risque de déversement de matières dangereuses.

Le promoteur devra tenir compte des dix-sept sites potentiellement contaminés qu'il a répertoriés dans son emprise afin d'éviter que la manipulation des sols n'amène une contamination du milieu (document déposé PR3.3, cartes 2c et 2d). La stratégie

d'intervention du Ministère consiste, à la suite de la détermination des sites potentiellement contaminés, à préciser la nature des contaminants et le degré de contamination, puis à procéder à la décontamination des sols de façon à ce que leur qualité satisfasse à la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* (ministère de l'Environnement, 1998). Le processus se ferait alors dans un lieu de traitement autorisé (document déposé DA42, p. 6). Le promoteur a alloué une somme d'environ 1,5 M\$ pour effectuer ce travail. Si ce montant était insuffisant, il devrait assumer les coûts excédentaires (M. Réjean Beaulieu, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 70).

La commission note que, quelle que soit l'option retenue, les travaux de caractérisation et de décontamination des sols situés dans l'axe de la route 132 devront être entrepris car, si l'option sud était retenue, il faudrait tout de même effectuer ce travail avant d'entreprendre la transformation de la route 132 en boulevard urbain.

Dans la zone d'étude du projet se trouve également un terrain contaminé appartenant à la compagnie Domtar, à environ 1,3 km au sud de la route 132. Cet endroit, actuellement occupé par l'usine de traitement du bois Stella Jones, recèle des enclaves de contamination dans le roc et les dépôts meubles. Selon les experts du MTQ, il est presque impossible que le rabattement de la nappe phréatique dû à la construction de l'autoroute entraîne une migration des contaminants compte tenu de la distance entre le terrain en question et l'emprise de la route (M. André Drolet, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 60 et 61 et document déposé DQ6.1). Toutefois, comme les relevés effectués par le MTQ n'ont pas dépassé les limites de l'emprise, il est impossible pour la commission de conclure avec certitude à l'absence de migration de contaminants.

- ◆ *La commission est d'avis que, si l'option nord était retenue, le promoteur devrait s'assurer que le creusage de l'autoroute ne comporte aucun impact quant à la contamination présente dans l'emprise et en périphérie.*

Par ailleurs, le design surbaissé des voies autoroutières engendrerait des modifications hydrogéologiques : à la suite des travaux, la nappe phréatique serait rabattue en bordure de l'autoroute. À certains endroits du parcours, des problèmes de drainage sont anticipés en raison d'un ruissellement constant qui proviendrait des pentes bordant la route (document déposé DA33). La mesure d'atténuation suggérée par le MTQ consiste à installer des stations de pompage pour envoyer l'eau dans cinq bassins de rétention situés près des échangeurs, avant de la rejeter dans le réseau hydrographique. Ces bassins auraient une capacité totale de rétention de 5 000 m³ (M. Jacques Verville, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 25). Avant d'y pénétrer, l'eau passerait dans un système servant à y retenir les huiles et les graisses. Au fond des bassins, un fossé permettrait l'accumulation des sédiments et des métaux lourds (document déposé DA34.20).

La canalisation des eaux de ruissellement provenant des nouvelles surfaces asphaltées amènerait une charge supplémentaire de matières en suspension au réseau des eaux de surface. Toutefois, à l'exception des chlorures issus des sels de déglacage, ni la nature ni

la concentration des contaminants qui pourraient se retrouver dans les rivières n'ont été portées à la connaissance de la commission.

- ◆ *La commission note que, tout en constituant une approche intéressante, les bassins de rétention ont un pouvoir filtrant limité qui ne permettrait de capter qu'une partie des matières en suspension et n'éliminerait pas les contaminants dissous pouvant s'y trouver. La mise en place d'un programme d'évaluation et de suivi de la qualité de l'eau de ruissellement permettrait de connaître et de mieux gérer la pollution générée par les voies autoroutières.*

S'il survenait un accident impliquant le déversement de matières dangereuses, la stratégie du promoteur consiste à contenir ces substances dans les bassins de rétention jusqu'à ce qu'elles soient récupérées avec des moyens appropriés. Pour ce faire, des vannes de fermeture seraient installées à la sortie des bassins pour contrôler le rejet de l'eau contaminée dans le réseau hydrographique de surface. Toutefois, lors de pluies abondantes, la capacité de rétention des bassins pourrait être rapidement atteinte (M. Réjean Beaulieu, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 23).

- ◆ *La commission est d'avis que les bassins de rétention nécessaires dans l'option nord devraient être conçus de manière à ce que, même lors de pluies abondantes, ils puissent jouer le rôle de zone tampon et prévenir tout déversement de matières dangereuses dans les rivières de la zone d'étude.*

Afin d'évaluer l'impact potentiel du projet sur les puits d'eau potable, le promoteur a effectué un relevé des puits le long de l'axe de la route 132 : il en a répertorié cinq à proximité de la rivière de la Tortue. Ce sont tous des puits artésiens, forés dans le roc. Les propriétés où sont situés deux de ces puits sont sujettes à expropriation (M. André Drolet, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 59). Afin de s'assurer que les trois autres puits ne seraient pas contaminés, que ce soit par des éléments toxiques ou par des sels de déglacage, ils devraient faire l'objet d'un suivi avant, pendant et après les travaux. Un autre puits appartenant à un résidant de Sainte-Catherine devrait également faire partie du suivi, comme le MTQ s'y est engagé lors de l'audience publique (M. Réjean Beaulieu, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 83). Par ailleurs, si un problème de contamination devait apparaître tardivement, le MTQ affirme qu'il assumerait la responsabilité des dommages causés et qu'il « prendrait la charge des frais de connexion au réseau d'aqueduc municipal » (*id.*, séance du 21 février 2002, en après-midi, p. 60).

- ◆ *La commission estime que quatre puits situés près de l'axe de la route 132 devraient, quelle que soit l'option choisie, faire l'objet d'un suivi environnemental pour s'assurer qu'ils ne soient pas contaminés.*

Contrairement à l'option nord, le tracé sud ne requiert pas de travaux majeurs de déblaiement, de remblaiement et de dynamitage et aucun site potentiellement contaminé n'y a été répertorié.

Le MTQ n'y a pas prévu de système de canalisation : il n'y aurait que du drainage ouvert, par fossés. En cas de déversement de matières dangereuses, les mesures de sécurité y seraient celles normalement mises en place sur le réseau autoroutier québécois. Selon les termes du MTQ, « on essaie d'isoler, au meilleur de notre connaissance, le déversement, le contenir. Et dans ce sens-là, on suit les règles du ministère de l'Environnement quant à la récupération. Ils donnent des instructions précises sur ce qu'il faut faire pour éviter la propagation de la pollution » (*id.*, séance du 20 février 2002, en soirée, p. 105).

Le MTQ n'a pu apporter de réponse précise quant à la possibilité de contamination de la nappe phréatique ou des puits en raison notamment du manque de précision du tracé. Le risque de contamination varie en fonction de la porosité des sols et des caractéristiques des produits déversés. « Dans le tracé sud [...] c'est comme sur n'importe quelle autoroute, ça va prendre le fossé de drainage et ça peut atteindre plus rapidement le milieu aquatique » (M. Jacques Alain, séance du 20 février 2002, en soirée, p. 105). Urgence Environnement pourrait être sur les lieux dans un délai d'une demi-heure, mais il y a un risque plus élevé, dans le cas du tracé sud, que la contamination atteigne le milieu aquatique.

- ◆ *Pour le tracé sud, la contamination pourrait se répandre plus facilement dans le milieu si aucune mesure de rétention n'était prévue. La commission suggère donc que l'option sud prévoit des mécanismes visant à ralentir la progression des contaminants vers les milieux aquatiques en cas de déversement accidentel.*

À la demande de la commission, la Ville de Saint-Constant a effectué un relevé du nombre de puits artésiens localisés au sud du territoire urbanisé. En effet, il n'y a pas de service d'aqueduc dans la zone agricole de cette municipalité. Quelque 111 puits ont été dénombrés au nord du tracé sud et environ 330 au sud de ce même tracé (M. Mario Verville, séance du 21 février 2002, en après-midi, p. 4 et 5 et document déposé DB22). Quelques-uns de ces puits seraient vraisemblablement plus vulnérables à une éventuelle contamination en raison de leur proximité du tracé proposé.

- ◆ *La commission est d'avis qu'un suivi des puits d'eau potable susceptibles d'être touchés par la construction de l'autoroute selon l'option sud devrait être fait par le MTQ, le cas échéant.*

À la demande de la commission, le MTQ a estimé la quantité de fondants nécessaires à l'entretien des voies autoroutières. Se basant sur les caractéristiques de l'infrastructure, le débit de circulation, le facteur éolien ainsi que sur les normes d'utilisation des fondants, il a estimé la quantité de fondants, pour l'année 2016, à 1 151 tonnes pour l'option nord et à 1 861 tonnes pour l'option sud. De fait, le MTQ juge qu'une plus grande quantité de fondants serait nécessaire pour déglacer les voies autoroutières si elles suivaient le tracé sud parce que celui-ci serait situé en plein champ et que le vent refroidirait davantage l'air ambiant, maintenant alors la chaussée glacée (document déposé DA47, p. 13 et 14).

La commission retient les mesures de gestion que le MTQ entend instaurer pour réduire les effets nocifs des sels de déglacage sur la faune et la flore. Ces mesures de gestion comprennent les techniques d'entreposage, de manutention et l'épandage, l'emploi de produits de rechange et le recours à des instruments de mesure météorologique (document déposé DA11, p. 18).

- ◆ *Quelle que soit l'option retenue, la commission préconise la recherche et le développement de techniques permettant de réduire l'épandage des sels de déglacage et de limiter les effets nocifs qu'ils ont sur le milieu naturel.*

La conservation des milieux naturels

La zone dans laquelle s'insèrent les deux options du projet est dominée par un paysage à caractère urbain et agricole. Dans ce contexte, la rareté des éléments naturels les rend d'autant plus précieux. À cet endroit comme ailleurs en périphérie des centres urbains, les activités humaines ont depuis de nombreuses années empiété sur les milieux naturels, notamment celui des plaines inondables qui a perdu beaucoup de terres humides au profit des projets de développement (documents déposés DD2 et DQ7.1, p. 3). La MRC de Roussillon s'est donné comme objectif de préserver les zones littorales du fleuve, les embouchures des rivières et les rapides de Lachine. Cette orientation est d'ailleurs inscrite à son schéma d'aménagement (document déposé DB3, p. 3-135). Dans le même secteur se trouve également le récréoparc Sainte-Catherine (figure 4).

Tous ces milieux constituent des aires de nidification pour la sauvagine. Plusieurs espèces d'éperviers, le Grand Héron et la Grande Aigrette y trouvent également un écosystème adéquat. Pour leur part, les rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue sont, avec la rivière Saint-Jacques, les seuls tributaires qui alimentent le bassin du canal de la Rive-Sud. « Ils constituent donc probablement les principaux habitats d'eaux vives accessibles aux poissons vivant dans ce canal qui [se trouve] isolé du système du fleuve Saint-Laurent par les écluses de Sainte-Catherine et de Saint-Lambert » (document déposé PR5.1, p. 15).

Les cours d'eau et leurs berges

Les abords de la rivière de la Tortue constituent un territoire mis en valeur par la MRC dans la partie située immédiatement au sud de la route 132 (document déposé PR3.3, carte 2a). La Société de la faune et des parcs du Québec est d'avis que le boisé entourant cette rivière mériterait également d'être mis en valeur plus en amont. Les berges de la rivière pourraient en effet être utilisées à des fins de conservation et d'observation de la nature, favorisant par le fait même la création et le maintien d'habitats fauniques (M. Gérard Massé, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 136).

Les berges de la rivière de la Tortue contribuent à lui donner un intérêt particulier puisqu'elle « constitue le principal corridor vert reliant le fleuve et les basses terres dans cette région. C'est un cours d'eau plus large, formant un écosystème plus sauvage grâce à

une bande riveraine plus étendue et un lit peu artificialisé, offrant également une plus grande diversité d'espèces ichtyennes » (document déposé PR5.1, p. 15).

La zone agricole comprend également des terres en friche qui servent d'habitat à plusieurs petits mammifères ainsi qu'à leurs prédateurs (document déposé PR3, p. 78). Les fossés agricoles, nombreux dans ce secteur, peuvent également servir d'habitat pour quelques espèces semi-aquatiques.

Les rivières Saint-Pierre, Saint-Régis et de la Tortue, qui sillonnent la région du sud au nord, subiraient l'impact du projet peu importe l'option retenue. Ces rivières comportent une faune et une flore non négligeables bien que moins diversifiées qu'autrefois. La rivière de la Tortue demeure la plus riche en habitats, bien que neuf espèces de poissons en soient disparues depuis les années 1960 (document déposé PR5.1, p. 12). Elle n'en abriterait plus aujourd'hui qu'une vingtaine (M. Gérard Massé, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 135). Les rivières Saint-Pierre et Saint-Régis comptent quant à elles moins de dix espèces ichtyennes (*ibid.*). Néanmoins, la granulométrie de leur lit les rend intéressantes pour le frai de plusieurs espèces de poissons (document déposé PR5.1, p. 14).

Les berges des rivières Saint-Régis et Saint-Pierre sont fortement dégradées par la présence de rebuts domestiques ainsi que par les activités industrielles ayant cours dans le secteur (document déposé PR5.1, p. 14). Pour pallier les impacts que pourrait avoir le projet sur ce milieu déjà trop perturbé, il importe de s'assurer que les travaux n'entraîneraient aucune perte nette de la capacité de production des habitats.

Pour sa part, le couvert arbustif des berges présente une grande diversité, ce qui contribue à en faire un habitat intéressant pour la faune (*ibid.*). Ce type d'habitat est propice à accueillir des espèces aviennes désignées menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (L.R.Q., c. E-12.01). Aucune de ces espèces ne nicherait actuellement dans le secteur selon l'inventaire réalisé par le promoteur (document déposé PR5.1, p. 16). Toutefois, ces boisés abritent des plantes récemment retirées de la liste des espèces vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (*ibid.*, p. 11 et Labrecque et Lavoie, 2002).

La commission note que les quatre villes touchées par le projet ont adopté un règlement visant la protection des berges des rivières qui traversent leur territoire (documents déposés DB27, DB28, DB29 et DB30). Par ailleurs, le promoteur, qui avait prévu dans son étude d'impact le redressement d'un méandre de la rivière de la Tortue, a révisé sa position et s'est engagé au cours de l'audience publique à ne faire aucune canalisation de rivière ni aucun redressement de méandre (documents déposés PR3, p. 235 et DA43, p. 12).

- ◆ *La commission estime que, quelle que soit l'option retenue, il importe de ne pas remodeler le cours des rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue et d'en effectuer la traversée avec précaution de façon à ne pas porter atteinte à ces milieux et à prévenir toute perte nette de la capacité de production des habitats.*

- ◆ *La commission invite les municipalités à protéger et à mettre en valeur les zones boisées longeant les rivières Saint-Régis, Saint-Pierre et de la Tortue, compte tenu qu'elles stabilisent les berges et constituent un habitat naturel d'intérêt tant esthétique qu'écologique.*

Les milieux humides

La zone d'étude comprend également des marécages sur lesquels le projet pourrait avoir un impact. Plusieurs participants ont signalé la richesse écologique de ces milieux (M. Richard Marois, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 41 et M. Luc Bergeron, séance du 27 mars 2002, en après-midi, p. 57). Ces terres humides sont situées dans la partie nord-ouest de la zone d'étude, de part et d'autre du tronçon de l'autoroute 30 contournant la réserve indienne de Kahnawake, à la hauteur de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Ils occupent environ 14 ha (documents déposés DA48, p. 5 et DQ7.1, p. 1).

Ces marécages, caractérisés par une forêt submergée¹, sont permanents depuis la construction de l'autoroute 30 près de la réserve indienne. À l'époque, l'enclavement du site entre les voies ferrées et l'autoroute a contribué à diminuer les échanges hydrauliques dans ce secteur (document déposé DA48, p. 10). Ces marécages sont aujourd'hui liés à un couvert forestier en dépérissement et à une forêt saine (document déposé DQ7.1, p. 2 et 3). La Société de la faune et des parcs du Québec souligne que « ce type de milieu est considéré comme le plus diversifié et productif après les estuaires et les forêts amazoniennes et est le lieu de concentration de multiples espèces fauniques à cause de son caractère très hétérogène » (*ibid.*, p. 3).

Ces marécages accueillent notamment une faune avienne abondante dont la sauvagine ainsi que des reptiles, des mammifères semi-aquatiques et une dizaine d'espèces d'amphibiens (M. Gérard Massé, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 136 et document déposé DQ7.1, p. 2). Des éperviers de Cooper, espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable², ont été observés dans le secteur (M. Richard Marois, séance du 26 mars 2002, en soirée, p. 41). S'y trouvent également quelques espèces figurant sur la liste des plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables (document déposé PR5.1, p. 11 et Labrecque et Lavoie, 2002).

De même que pour les abords des rivières, ces marécages constituent des zones écologiques diversifiées qui méritent d'être sauvegardées. D'ailleurs, deux études effectuées par le promoteur concluent à l'importance de ces milieux humides puisqu'ils « présentent un habitat potentiel qui mérite d'être conservé et protégé » (documents déposés PR5.1, annexe 2 et DA48, p. 13). Pour sa part, la MRC a comme orientation de « protéger les habitats fauniques et les espaces naturels présentant des potentiels écologiques » (document déposé DB3, p. 3-27).

1. Aussi appelée forêt stressée.

2. www.fapaq.gouv.qc.ca/fr/etu_rec/esp_mena_vuln/liste.htm.

Une entente gouvernementale avec l'organisme Canards Illimités a été récemment signée, visant la création « de nouvelles aires protégées au cœur même de la vie des gens, principalement dans le sud du Québec, où se trouve une biodiversité exceptionnelle » (document déposé DD2, p. 1). Les marécages de la zone d'étude sont de nature semblable aux aires visées par cette entente et mériteraient également d'être protégés (document déposé DQ7.1, p. 3).

À la demande de la commission, le promoteur a évalué les impacts que pourrait avoir le projet sur ces milieux humides. Si l'autoroute était construite dans l'emprise de la route 132, la courbe la reliant au tronçon existant contournant la réserve de Kahnawake devrait être modifiée et passerait à la limite de ces terres humides (documents déposés DA48, p. 14 et DQ7.1, p. 2). Cependant, le promoteur a déclaré qu'aucun marais ne serait asséché (document déposé DA43, p. 12). Si l'option nord était retenue, la mise en place d'un remblai dans l'emprise du MTQ permettrait de limiter l'apport de sédiments vers les marécages et assurerait leur maintien sur une superficie de près de 7 ha (document déposé DA48, p. 3 et 14).

- ◆ *La commission estime que les marécages de la zone d'étude présentent une richesse écologique en raison de leur rareté, de leur proximité des milieux urbains et de l'interface qu'ils créent avec le système écologique du fleuve Saint-Laurent, et ce, qu'ils soient d'origine naturelle ou anthropique.*
- ◆ *La commission est d'avis que, quelle que soit l'option retenue, il importe de conserver les marécages aux abords de l'autoroute 30 dans leur état actuel, sur la base des principes de développement durable faisant appel à la précaution, à la prévention et à la compensation pour les milieux naturels.*

La qualité de l'air

La présente section traite de l'influence que pourrait avoir la réalisation de l'autoroute 30 sur la qualité de l'air des secteurs avoisinant les parcours considérés. La qualité de l'air est directement liée aux émanations des véhicules, lesquelles dépendent du débit de circulation, des types de véhicules qui circulent et de leur performance environnementale. La fluidité de la circulation s'avère également un facteur important.

La qualité de l'air serait altérée à la suite de la réalisation de l'autoroute 30 tant pour l'option nord que pour l'option sud. Avec l'option nord serait générée en 2016 « une augmentation de 29 % du débit de circulation sur le parcours de la route 132 » (document déposé DA39, p. 1) et, avec l'option sud, il y aurait une diminution de 31 % du débit sur la route 132 par rapport à la situation qui existerait en fonction du *statu quo* (*ibid.*).

Le promoteur a évalué l'impact sur la qualité de l'air en tenant compte des projections de circulation différentielles, et ce, pour les émissions annuelles de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NO_x) et d'hydrocarbures (HC). Le promoteur souligne que le modèle utilisé (MOBILESC) pour simuler la qualité de l'air ambiant ne tient pas compte

du mode de conduite urbain (*ibid.*, p. 2 et 12). Ainsi, les émissions atmosphériques seraient supérieures aux feux de circulation, là où se forment des files d'attente, de même qu'aux sorties et entrées d'autoroute en raison des accélérations et des décélérations.

Localement, par comparaison avec le *statu quo* de la route 132 en 2016, l'option sud entraînerait dans le secteur de la route 132 une diminution des émissions atmosphériques. À partir des données fournies par le MTQ, il ressort que cette diminution serait de 34 % pour le CO, 31 % pour les HC et 28 % pour les NO_x (*ibid.*, p. 4). Si l'on effectue une comparaison similaire dans le cas du tracé nord, le modèle prévoit une augmentation des émissions atmosphériques dans le secteur de la route 132 de 19 % pour le CO, 21 % pour les HC et 93 % pour les NO_x (*ibid.*).

Le modèle prévoit également que les émissions de substances toxiques comprises dans les émissions d'hydrocarbures (HC) telles que l'acétaldéhyde, le benzène, l'acroléine et le formaldéhyde suivront les mêmes tendances que les émissions de CO. Le promoteur conclut que, puisque « l'évaluation des émissions ne tient pas compte du mode de conduite urbain sur la route 132, les émissions totales ne devraient pas changer de façon significative avec la construction de l'autoroute 30 », quelle que soit l'option retenue (*ibid.*, p. 12).

Il ressort des prévisions faites par le promoteur que l'option nord entraînerait en 2016, dans l'emprise de la route 132, des émissions atmosphériques de CO de 79 % supérieures à l'option sud. Pour leur part, les NO_x subirait une augmentation de 176 %. Les émissions de HC et, par le fait même, de substances toxiques associées connaîtraient approximativement le même scénario, augmentant de 76 % comparativement à la situation qui existerait sur la route 132 aménagée en boulevard urbain (adapté du document déposé DA39, p. 4).

Les composés organiques volatils et les NO_x sont des éléments précurseurs de l'ozone troposphérique, l'une des composantes principales du *smog*. Le promoteur estime qu'ils augmenteraient en faible proportion par rapport aux émissions régionales à la suite de la construction de l'autoroute, quelle que soit l'option retenue. Il évalue cette augmentation à 200 tonnes/an en ce qui a trait aux NO_x. Il est d'avis que les émissions de NO_x en provenance de l'autoroute, dominées par le monoxyde d'azote, « consommeraient plus d'ozone qu'elles n'en produiraient » et que, pour ces raisons, elles n'augmenteraient pas « l'intensité ou la durée des épisodes d'ozone troposphérique » (*ibid.*, p. 13).

Le promoteur a estimé, à l'aide d'un modèle, la concentration des contaminants en fonction de la distance de l'emprise. Le modèle montre que les concentrations diminuent très rapidement avec la distance, tant pour l'option nord que pour l'option sud. Il conclut que, « par rapport aux normes, et donc par rapport aux niveaux de concentration pour lesquels des effets (odeur, santé, végétation) sont susceptibles de se produire, la contribution maximale de l'autoroute ou de la route 132 réaménagée [en boulevard urbain] combinée aux niveaux de fond maximums devient très rapidement marginale » (document déposé DQ5.1, p. 13 et 14).

Tableau 3 Variation de la concentration des contaminants atmosphériques en fonction de la distance de l'emprise¹ (mètres)

Augmentation par rapport au niveau de fond horaire maximal	CO		NO ₂	
	Option nord	Option sud	Option nord	Option sud
50 %	500	275	100	0
25 %	1 200	650	300	120
10 %	6 900 ²	2 200	1 000	250
5 %	9 900 ²	9 600 ²	4 050 ²	600

1. Résultats obtenus pour l'option nord de l'autoroute 30 et pour le trafic résiduel sur la route 132 avec l'option sud (émissions de l'autoroute 30 au sud non incluses) en 2016.

2. Distance supérieure à la limite de validité du modèle de dispersion.

Source : adapté du document déposé DQ5.1, p. 14.

Il convient de souligner que, même à la limite de l'emprise et dans des conditions météorologiques défavorables, la circulation routière prévue en 2016 ne provoquerait pas de dépassement des normes actuellement en vigueur en ce qui a trait au CO et aux NO_x (documents déposés DA39, p. 14 et DQ5.1, p. 14).

Fait à considérer, l'Organisation mondiale de la santé n'a pas établi de valeur guide pour les particules puisqu'il n'y a pas de seuil reconnu sans effet pour la santé (document déposé DA39, p. 5). Des participants ont signalé que des études scientifiques récentes tendent à démontrer l'incidence des particules fines (moins de 2,5 microns) sur les taux de mortalité prématurée et de cancer du poumon. Ainsi, même si toutes les normes sont respectées, il n'en demeure pas moins qu'il est préférable d'éviter de rapprocher une autoroute d'un quartier résidentiel, particulièrement pour éviter aux personnes les plus vulnérables tels les asthmatiques l'exposition aux contaminants.

- ◆ *En vertu du principe de précaution, la commission estime préférable pour la santé humaine, et lorsqu'il est possible de le faire, d'éviter de rapprocher d'une zone résidentielle une infrastructure susceptible de drainer une forte circulation routière.*
- ◆ *La commission pense qu'un aménagement paysager dense dans les endroits où des résidences seraient situées à proximité de l'autoroute pourrait, dans une certaine mesure, filtrer les particules en suspension. Cette mesure pourrait également servir à atténuer l'impact visuel. Le suivi devra évaluer l'efficacité d'une telle mesure.*

Le climat sonore

Plusieurs participants ont fait valoir que le climat sonore aux abords de la route 132 n'a cessé de se dégrader au cours des dernières décennies et plus particulièrement depuis « le milieu des années 1980, période lors de laquelle la région a enregistré d'importantes hausses démographiques » (mémoire de la Ville de Candiac, p. 10). Aucun relevé préalable à celui de 1997 présenté dans l'étude d'impact n'a été porté à l'attention de la commission, lui permettant d'évaluer l'ampleur de cette dégradation.

Les mesures de bruit calculées près de l'emprise de la route 132 dans les quatre municipalités durant trois heures consécutives en août 1997 montrent des variations de 59 dBA à 71 dBA. Les écarts observés sont attribuables aux variations de circulation automobile et à la distance entre l'emprise et les points de mesure. Les simulations effectuées ultérieurement à l'aide d'un logiciel concluent que le climat sonore devrait continuer de se dégrader d'ici 2006 dans les quatre villes qui bordent la route 132 (document déposé PR8, p. 8-1).

L'option nord

L'impact sonore de la mise en service de l'autoroute 30 avec voies de desserte à l'emplacement de la route 132 actuelle a fait l'objet d'une évaluation sur un horizon allant jusqu'à 2016. L'impact sonore reflète l'écart entre le niveau sonore engendré et le niveau sonore initial. Il dépend également du niveau sonore initial. Selon la grille d'évaluation utilisée par le MTQ, plus le niveau sonore initial est élevé, moins il faut de dBA supplémentaires pour que l'impact soit jugé significatif. Ainsi, pour une résidence ayant un niveau sonore de 45 dBA, l'impact de l'augmentation du niveau sonore sera jugé moyen si le niveau est haussé à 56 dBA alors que, pour une résidence initialement exposée à 56 dBA, une augmentation de 4 dBA sera suffisante pour que l'impact sonore soit jugé moyen.

Pour atténuer l'impact sonore que générerait l'autoroute, le promoteur propose d'élever, dans l'emprise, des écrans antibruit d'une hauteur de 1,2 à 4 m par rapport à la chaussée, aux endroits où il estime l'impact le plus problématique (document déposé DA47, p. 19). De tels écrans auraient toutefois un effet limité. À cause des voies de desserte et des multiples accès à conserver, on ne pourrait pas installer les écrans à proximité des maisons les plus touchées en vue de « ramener les niveaux sonores à près de 55 dBA à la première rangée de maisons » (document déposé PR8, p. 8-5). Dans sa *Politique sur le bruit routier*, le MTQ préconise « un niveau de bruit extérieur de 55 dBA qui est généralement reconnu comme un seuil acceptable pour les zones sensibles au bruit » (document déposé DA20, p. 8).

Le tableau 4 résume l'évaluation de l'impact sonore effectuée par le promoteur avec et sans écrans antibruit à l'intérieur de l'emprise.

Tableau 4 Bâtiments résidentiels et garderies touchés par l'impact sonore, avec et sans écrans antibruit, 2016

Municipalité	Impact sonore A-30, option route 132									
	Diminution		Nul		Faible		Moyen		Fort	
	<i>Sans écrans</i>	<i>Avec écrans</i>	<i>Sans écrans</i>	<i>Avec écrans</i>	<i>Sans écrans</i>	<i>Avec écrans</i>	<i>Sans écrans</i>	<i>Avec écrans</i>	<i>Sans écrans</i>	<i>Avec écrans</i>
Candiac	28	28	69	69	38	38	0	0	0	0
Delson	0	0	0	2	23	22	15	14	0	0
Saint-Constant	29	116	29	62	127	132	114	3	15	1
Sainte-Catherine	295	497	32	61	206	74	91	13	23	2

Source : tiré du document déposé PR8, p. 8-4.

L'installation d'écrans antibruit à l'extérieur de l'emprise, à proximité de certains secteurs résidentiels, pourrait éventuellement ramener le niveau sonore à près de 55 dBA. Ces écrans ne font toutefois pas systématiquement partie du projet. Le MTQ s'est déclaré prêt à participer financièrement à la réalisation de ces ouvrages par l'intermédiaire d'ententes avec les municipalités intéressées (document déposé DA47, p. 20).

Le Comité intermunicipal de l'autoroute 30 soutient pour sa part que la situation actuelle ne devrait pas constituer la base de référence puisque l'environnement sonore le long de la route 132 s'est dégradé à cause d'une utilisation inappropriée de cette route qui a tardé à être aménagée adéquatement.

- ◆ *La commission estime que, si l'option nord était retenue, le MTQ devrait inclure à son projet la mise en place de mesures d'atténuation permettant de réduire le niveau sonore à 55 dBA à proximité des secteurs résidentiels. Dans le cas où il serait techniquement impossible d'atteindre cet objectif, des mesures d'atténuation devraient être négociées avec les propriétaires touchés de façon à réduire dans la mesure du possible l'inconfort des résidents et ces mesures devraient faire l'objet d'un suivi environnemental participatif.*

L'option sud

L'option sud occasionnerait également des impacts sonores. À cause du passage de l'autoroute en surélévation sur près d'un kilomètre à la hauteur de la rivière Saint-Pierre, le secteur résidentiel situé au sud de Saint-Constant serait plus exposé au bruit. Sans écrans antibruit, le niveau sonore à la première rangée de maisons pourrait atteindre 62 dBA, soit une augmentation moyenne des niveaux sonores de 13 dBA à 16 dBA, « ce qui correspond à une impression de doublement ou triplement du bruit » (document déposé DA42, p. 15). Un écran en bordure de l'autoroute ne permettrait pas de réduire de façon significative le niveau sonore. Par contre, une butte d'environ 4 m de hauteur à la

limite des propriétés permettrait « de réduire les niveaux sonores de 9 à 11 dBA à la première rangée d'habitations » (*ibid.*).

Dans le secteur des rangs Saint-Régis, pour les conditions de circulation projetées en 2016 et sans écrans acoustiques, l'impact sonore pour les deux premières habitations situées près de l'autoroute serait fort alors que les autres habitations avoisinantes subiraient une « augmentation sonore moyenne de 10 dBA, ce qui correspond à une impression de doublement du bruit » (*ibid.*, p. 14). L'implantation d'écrans antibruit « en bordure de l'autoroute permettrait de réduire les niveaux sonores de quelque 6 dBA à 7 dBA pour les habitations les plus touchées » (*ibid.*).

- ◆ *Si l'option sud est retenue, la commission estime qu'il importe d'accorder une grande attention aux mesures d'atténuation acoustique. Il y aurait lieu de consulter les résidents directement touchés quant au choix des mesures et aux modalités de leur mise en œuvre.*

L'économie locale

Depuis l'« autoroute de l'Acier » des années 1970 jusqu'aux perspectives de croissance des échanges commerciaux de la Montérégie et du Québec tout entier, la construction de l'autoroute 30 est fondée depuis toujours sur des objectifs économiques. Ces objectifs ont été exposés dans le chapitre traitant de la raison d'être du projet.

À l'échelle des quatre villes les plus directement touchées, la construction de ce tronçon d'autoroute rendrait les déplacements plus fluides et soulagerait la congestion sur la route 132. Toutefois, l'impact économique du projet est plus complexe et nécessite une analyse plus approfondie. Ainsi, dans ses deux options, le projet entraînerait des modifications aux habitudes de déplacement et imposerait de nouvelles modalités d'accès aux entreprises et aux commerces. Pour leur part, les villes s'attendent à ce que l'essor économique amené par le projet se répercute sur les rentrées fiscales, mais elles craignent aussi de devoir faire face à de nouvelles dépenses.

La commission a examiné l'impact du projet sur l'activité économique locale, c'est-à-dire sur les entreprises industrielles et les commerces, de même que sur les finances municipales.

Les répercussions économiques permanentes

L'impact permanent d'une autoroute sur l'activité économique combine deux aspects : la présence de voies rapides permettant un flot ininterrompu de circulation et la configuration de l'autoroute avec ses caractéristiques d'implantation, son gabarit, ses entrées et sorties, ses voies de desserte. Dans l'axe de la route 132, des tronçons de voie de desserte ont déjà été construits selon l'implantation anticipée de la future autoroute et plusieurs établissements à grande surface se sont installés le long de ces tronçons.

Le remplacement de la route 132 par une autoroute rendrait sans doute plus sécuritaire l'accès aux commerces et aux entreprises. Néanmoins, à cause des échangeurs, l'accès aux usages riverains occasionnerait tout de même un trajet plus long et des manœuvres plus complexes qu'une route ordinaire. Cette éventualité a d'ailleurs conduit plusieurs grandes entreprises commerciales et industrielles à formuler des demandes particulières visant à modifier les plans de l'autoroute en fonction de leurs besoins propres.

- ◆ *Pour la commission, plusieurs des demandes particulières de changement liées à l'option nord seraient difficiles à satisfaire sans porter atteinte à la sécurité et à la fluidité des mouvements.*
- ◆ *Avec l'option nord, l'accès aux commerces et services plus petits à partir des voies de desserte serait plus problématique qu'à partir d'un boulevard urbain.*

Dans l'option nord, le parcours en dépression, la largeur de l'emprise et les écrans acoustiques se combineraient pour créer un environnement peu propice à la visibilité des entreprises situées le long du parcours. Le MTQ et les villes pourraient être l'objet de pressions pour compenser le manque de visibilité par une signalisation plus agressive ou des panneaux publicitaires surdimensionnés, en hauteur.

- ◆ *La transformation de la route 132 en boulevard urbain, dans le cadre de l'option sud, donnerait à cet axe la configuration la plus susceptible d'assurer un accès adéquat et sécuritaire à l'ensemble des entreprises et commerces riverains, ainsi qu'une bonne visibilité.*

Enfin, dans une option comme dans l'autre, les « haltes » destinées aux camionneurs en transit perdraient vraisemblablement une partie de leur clientèle. En effet, dans l'état actuel de la route 132, les camionneurs de grand transit ont aisément accès aux commerces riverains. Avec une autoroute en dépression ou un boulevard urbain, les établissements servant cette clientèle devront probablement réévaluer leur vocation.

Pour préserver la fonction commerciale de la route 132, l'autoroute passant dans le tracé sud ne devrait pas lui faire concurrence. La configuration de l'autoroute et les usages le long du tronçon devraient être contrôlés en conséquence.

- ◆ *La commission estime que, pour préserver la vitalité des établissements de la route 132, l'autoroute selon l'option sud ne devrait avoir ni voie de desserte ni bretelle de sortie ou d'entrée. À cet égard, la commission estime préférable de ne pas construire d'échangeur au chemin Saint-François-Xavier.*
- ◆ *Pour la commission, tout usage commercial et toute signalisation publicitaire devraient être exclus des abords du tronçon de l'autoroute 30 qui emprunterait le tracé sud.*

Les répercussions sur les finances municipales

Les quatre villes touchées par le projet l'appuient. Elles se sont prononcées en faveur de l'option nord à condition que le MTQ bonifie le projet selon une liste de demandes déposée en audience publique (mémoire du Comité intermunicipal de l'autoroute 30). Les perspectives de développement économique et l'amélioration de la sécurité routière justifient l'appui des administrations municipales. La présence de l'autoroute, quelle que soit l'option retenue, se répercutera avantageusement sur les villes en stimulant les investissements, générant ainsi de nouvelles rentrées fiscales.

Par ailleurs, les citoyens s'inquiètent des dépenses qu'occasionnerait à leur municipalité la construction de l'autoroute dans l'axe de la route 132 puisque les voies de desserte, une fois construites, seraient transférées aux villes qui devraient dès lors en assurer l'entretien, le MTQ conservant la responsabilité des voies rapides et des bretelles d'accès.

La commission a demandé aux villes d'estimer le coût de ces nouvelles responsabilités. Trois villes ont calculé sommairement le coût d'entretien des voies de desserte, qui varierait de 60 000 \$ à 87 200 \$ par année, par ville. Deux villes ont également estimé le coût des investissements en infrastructures rendues nécessaires par la construction de l'autoroute. À Delson, la charge annuelle combinée de ces investissements et de l'entretien des voies de desserte totaliserait 524 600 \$, représentant une hausse de 7,35 % de son budget annuel. À Sainte-Catherine, la charge annuelle combinée serait de 631 950 \$, soit 5,1 % du budget municipal. À cela s'ajouterait le coût des écrans antibruit à l'extérieur de l'emprise qui, selon la proposition du MTQ, devrait être partagé entre le promoteur et les villes (document déposé DA47, p. 20).

En revanche, si la route 132 était transformée en boulevard urbain dans le cadre de l'option sud, son entretien continuerait d'être assuré par le MTQ à cause de son statut de route nationale. La réalisation d'un boulevard urbain sur la route 132 permettrait aux villes d'éviter le fardeau de l'entretien des voies de circulation. Des investissements seraient tout de même requis de la part des municipalités dans l'aménagement du boulevard urbain.

Par ailleurs, une fois le boulevard urbain complété, les superficies excédentaires de l'emprise appartenant au MTQ seraient vendues ou cédées conformément au *Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et des organismes publics* [A-6, r. 3.1.1] (document déposé DA21). Les superficies autres que celles qui resteraient à usage public pourraient de nouveau être inscrites au rôle d'évaluation et générer des revenus fiscaux. Même pour la ville de Saint-Constant, les taxes foncières que le passage de l'autoroute dans le tracé sud lui ferait perdre pourraient être compensées par les économies et les revenus liés au volet du boulevard urbain de cette option.

- ◆ *La commission est d'avis que l'option nord alourdirait de façon significative le budget des municipalités touchées par le projet, alors que l'option sud n'entraînerait pas d'obligation récurrente tout en laissant entrevoir la réinscription au rôle d'évaluation d'une partie de l'emprise à titre d'immeuble imposable. Cette considération est importante dans une optique d'équité envers la communauté d'accueil du projet.*

La période de construction

Les acquisitions foncières

Le MTQ est propriétaire d'une emprise d'une centaine de mètres de largeur dans l'axe de la route 132. Il l'a acquise il y a plus de 30 ans, alors qu'il envisageait déjà la construction de l'autoroute 30 (M. Michel Séguin, séance du 18 février 2002, p. 36). Cependant, si l'autoroute devait être construite dans l'axe de la route 132, des acquisitions supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires à cause de modifications demandées récemment par les municipalités et par des propriétaires riverains.

D'abord, le promoteur devrait acquérir une ou deux résidences ainsi que des terrains le long du côté ouest du chemin Saint-François-Xavier pour la construction des accès du viaduc (M. Gildard Lanteigne, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 43 et M. André Drolet, séance du 20 février 2002, en après-midi, p. 59). Au nord-est de la rue Principale, il est possible que des bâtiments commerciaux soient expropriés parce qu'ils seraient difficiles d'accès en raison de la proximité des voies de desserte (document déposé PR3, p. 239). Un commerce au coin de la rue Saint-Pierre et de la route 132 devrait également être acheté (M. Gildard Lanteigne, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 43).

Le prolongement de la rue du Port (anciennement la rue Léo) à Sainte-Catherine pourrait nécessiter l'acquisition de terrains (document déposé DB10 et M. Réjean Parent, séance du 19 février 2002, en après-midi, p. 44). L'entreprise Mosti Mondiale pourrait aussi devoir céder une partie de son terrain (M^{me} Louise Bélanger, séance du 18 février 2002, p. 12 et 13). De plus, le promoteur devrait acquérir 18 328 m² à vocation commerciale au nord de la route 132 afin d'aménager l'une des bretelles de l'échangeur du boulevard Georges-Gagné à Delson (document déposé DA42, p. 3 et M. Gildard Lanteigne, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 43). Enfin, si la demande de la Ville de Delson concernant le prolongement du boulevard Georges-Gagné était retenue, il faudrait acquérir les terrains et les servitudes nécessaires (document déposé DB15, p. 3).

Par ailleurs, certains bâtiments situés à l'intérieur de l'emprise du MTQ sont actuellement loués. Il s'agit d'un commerce et de deux résidences, dont les baux devraient être résiliés (document déposé PR5.2, p. 6 et annexes 3, 4 et 5).

Si l'autoroute 30 était construite selon l'option sud, l'expropriation d'une centaine d'hectares serait nécessaire, dont 80 en zone agricole et le reste en zone industrielle. Des

80 ha en zone agricole, une vingtaine appartiennent à la cimenterie Lafarge et sont partiellement loués à des fins d'exploitation agricole (document déposé DA2 et M. Michel Séguin, séance du 20 février 2002, en soirée, p. 70). En outre, deux résidences situées sur le rang Saint-Régis Nord pourraient devoir être expropriées puisque l'aménagement du viaduc entraînerait leur enclavement (document déposé DA40, p. 2). Enfin, l'édification d'un talus antibruit le long du quartier résidentiel sud à Saint-Constant suppose l'acquisition éventuelle des surfaces nécessaires (document déposé DA42, p. 5).

- ◆ *Peu importe l'option retenue, la commission note qu'il sera nécessaire de procéder à des acquisitions de propriétés foncières. Il est toutefois évident que l'option nord requerrait moins de superficies à acquérir.*

L'impact d'un grand chantier routier

De nombreux citoyens et commerçants ont manifesté leur inquiétude concernant les problèmes de circulation pendant la période de construction, notamment à cause des conséquences sur l'accès aux commerces. Advenant le choix de l'option nord, le promoteur entend aménager trois voies unidirectionnelles dans chaque direction permettant la circulation pendant les travaux, dont une faciliterait les virages à droite afin de donner accès aux propriétés riveraines (M. Michel Séguin, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 57-58). Sur la longueur du parcours de la route 132 actuelle, il prévoit un retard de quatre à neuf minutes pour traverser la zone de chantier (*id.*, séance du 21 février 2002, en soirée, p. 120).

- ◆ *La commission estime important que le MTQ informe les usagers de la route de l'avancement des travaux et des conséquences que cela entraînerait sur leurs déplacements.*

Étant donné le profil en dépression du tracé de l'option nord, environ 1 500 000 m³ de déblais devraient être excavés, dont 186 000 m³ par dynamitage. Effectué principalement à proximité des zones industrielles, le dynamitage durerait de deux à quatre semaines (M. Jacques Verville, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 58 et 59). Ces travaux inquiètent des propriétaires d'entreprises. Le promoteur a fait valoir que :

Dans le cadre des travaux de construction routière, lorsque des travaux d'excavation à l'explosif sont requis à moins de 100 mètres d'une résidence ou d'un commerce, le ministère des Transports, par le biais de son cahier des charges et devis généraux [...], prévoit diverses mesures et exigences que l'entrepreneur doit respecter afin de protéger le public, les bâtiments ou autres structures.

(Document déposé DA30, p. 1)

Il a précisé qu'en cas de dommages causés par le dynamitage, l'entrepreneur en serait tenu responsable s'il s'avérait qu'il a été négligent ou « qu'il n'a pas respecté les

exigences du cahier des charges » (*ibid.*, p. 2). Dans le cas où l'entrepreneur aurait respecté les exigences, « le Ministère assume la responsabilité des dommages » (*ibid.*).

Afin de limiter les désagréments causés par le bruit, le promoteur prévoit effectuer les travaux entre 7 h et 19 h (M. Jacques Verville, séance du 19 février 2002, en soirée, p. 59). Il prévoit paver les chemins de déviation et épandre des abat-poussière sur les chemins de construction utilisés par les camions (document déposé DA7, p. 4). Le MTQ n'a pas précisé comment il disposerait des matériaux d'excavation. Les quelque 100 000 voyages aller-retour, soit 200 000 passages de camions, amplifieraient les problèmes de congestion routière.

- ◆ *Si le tracé nord était retenu, un plan d'intervention et de gestion du chantier devrait être préparé par le MTQ en collaboration avec la MRC de Roussillon, les municipalités touchées, les associations de gens d'affaires, les entreprises et commerçants riverains afin d'atténuer les impacts du chantier de construction. La commission est également d'avis qu'un mécanisme permanent d'information et d'échange devrait être implanté pour recevoir les demandes et y donner suite sans délai afin de remédier aux problèmes constatés.*

Les commerces et les entreprises redoutent en particulier les retards, l'encombrement des routes et les difficultés d'accès que leurs employés et leurs clients auraient à subir si l'autoroute était construite dans l'axe de la route 132. Pouvant s'étendre sur trois ans, ce chantier porterait atteinte, selon certaines d'entre elles, non seulement à leur chiffre d'affaires mais à leur viabilité même. Pour sa part, le MTQ a affirmé qu'il prendrait toutes les mesures nécessaires dans la planification et la gestion du chantier pour maintenir le même nombre de voies de circulation dans l'axe de la route 132 et pour assurer aux établissements industriels et commerciaux un accès sans encombre pendant toute la durée des travaux.

Il semble évident que le chantier de construction selon l'option nord serait de plus grande ampleur et de plus longue durée que celui de l'option sud. La concentration des travaux dans un seul axe, le creusage du segment en dépression et l'aménagement des bretelles, des échangeurs et des ouvrages d'art nécessiteraient des mesures de plus grande envergure que si les travaux étaient partagés entre deux champs d'activité, l'un en milieu rural pour l'autoroute elle-même et l'autre pour l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain.

- ◆ *Pour la commission, l'impact du chantier de construction de l'autoroute nécessiterait, quelle que soit l'option retenue, des mesures visant à en minimiser l'impact sur toutes les entreprises touchées, qu'elles soient industrielles, commerciales ou agricoles.*

Le calendrier de réalisation

Le MTQ a déposé un calendrier de réalisation du projet pour chacune des options (document déposé DA47).

Dans le cas de l'option nord, même s'il reste des acquisitions foncières à compléter, les travaux préliminaires dans l'emprise pourraient débuter au printemps de 2003 si le certificat d'autorisation était obtenu à l'automne de 2002. Les travaux s'étendraient jusqu'en mars 2007.

Dans le cas de l'option sud, le promoteur estime que les consultations requises et les démarches auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec pourraient s'étaler sur près de trois ans. L'étape suivante comprendrait la préparation d'un plan d'emprise, l'acquisition des terrains et la libération de l'emprise. Le MTQ évalue la durée de cette étape à trois ans. La construction proprement dite nécessiterait deux ans pour une mise en service en 2010. Enfin, les travaux de transformation de la route 132 en boulevard urbain ne débuteraient qu'en 2010 (document déposé DA47, p. 17).

- ◆ *Les conditions actuelles de la route 132 entre Sainte-Catherine et l'autoroute 30 étant inacceptables, si l'option sud est retenue, la commission est d'avis qu'il faut réaliser simultanément la construction de l'autoroute et la transformation de la route 132 en boulevard urbain.*
- ◆ *La commission estime qu'une compression du calendrier est possible pour l'option sud et invite le MTQ à tout mettre en œuvre pour réduire les délais préalables à la construction.*

La communication

L'importance de consulter les citoyens autant pour l'élaboration d'un projet que pendant sa mise en œuvre a maintes fois été soulevée au cours de l'audience publique qui a aussi fait ressortir la nécessité d'une approche de partenariat avec les communautés d'accueil et d'une action transparente. L'acceptabilité sociale d'un projet passe d'ailleurs par la recherche d'une approche responsable et respectueuse de l'environnement, qui favorise l'engagement actif et le partenariat de même que l'amélioration de la compréhension des écosystèmes. Une telle approche suppose qu'au départ tous ont accès à l'information.

Les communications ont été déficientes dans le présent projet, les citoyens faisant valoir que le MTQ et les administrations municipales ne les ont pas suffisamment informés ni consultés, compte tenu des enjeux et des répercussions éventuelles du projet. D'où l'importance, si l'option sud est choisie, de mettre en place des mécanismes d'échange dans le but d'optimiser le tracé de l'autoroute en milieu agricole et la conception du

boulevard urbain. Des mécanismes semblables devraient être établis pour la mise au point du projet d'autoroute et de voies de desserte si le tracé nord était retenu.

De même, les activités de suivi revêtent une importance capitale non seulement au regard du projet lui-même et de ses répercussions sur le milieu d'insertion, mais également pour l'enseignement que l'on peut en tirer. Le suivi doit se faire sur une période de temps suffisamment longue pour valider la justesse des impacts appréhendés et juger de l'efficacité des mesures de mitigation et de compensation. Le promoteur s'est d'ailleurs dit prêt à mettre en œuvre des mesures de correction s'il y a lieu.

La commission a pu constater que les citoyens, les municipalités et les organismes régionaux accordent une grande importance à une surveillance adéquate des répercussions du projet tant sur le plan biophysique que socioéconomique. Ils veulent être partenaires dès la phase de conception et participer activement à la définition des ajustements qui pourraient être nécessaires.

- ◆ *La commission estime que le MTQ devrait porter une attention particulière à la diffusion des résultats du suivi afin de permettre une évaluation rapide de l'efficacité des mesures d'atténuation et de compensation mises en place.*
- ◆ *La commission est d'avis que le MTQ devrait implanter un comité de suivi couvrant à la fois la construction du tronçon de l'autoroute 30 et la transformation de la route 132 en boulevard urbain. Ce comité pourrait comprendre des représentants du MTQ, des municipalités hôtes et des citoyens directement touchés. Dès le début des travaux, il devrait disposer des outils et des ressources lui permettant de valider l'à-propos des mesures d'atténuation.*

Il est dans l'intérêt de tous de susciter et d'appuyer la participation des citoyens dans l'élaboration et la mise en œuvre d'activités de suivi tant pour les aspects biophysiques que socioéconomiques. La connaissance pratique qu'ils ont de leur milieu apporte une dimension enrichissante qui illustre le dixième principe de la Déclaration de Rio :

La meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qui convient. [...] chaque individu doit avoir dûment accès aux informations relatives à l'environnement que détiennent les autorités publiques [...].

Lorsque le suivi intègre le principe de la participation publique, il devient un outil efficace de développement durable. En outre, il constitue un prolongement de l'approche de démocratie participative instaurée lors de l'examen public des impacts.

Conclusion

La construction de l'autoroute 30 : un projet à mener à terme avec diligence

Au terme de la consultation publique tenue par le BAPE, non seulement l'opportunité de terminer l'autoroute 30 fait-elle consensus, mais aussi la nécessité d'entreprendre les travaux et de les mener à terme avec toute la diligence possible.

La construction de l'autoroute 30 a commencé il y a plus d'une trentaine d'années. Son parachèvement est vital pour le Québec, pour l'agglomération montréalaise et pour la Montérégie, parce qu'elle constitue un maillon essentiel d'un système de transport efficace et fluide vers les principaux marchés extérieurs, notamment ceux des États-Unis et de l'Ontario.

L'encombrement actuel du réseau routier supérieur dans l'île de Montréal nuit à la fluidité des échanges et porte atteinte à la qualité de vie dans les quartiers parcourus par les voies principales. L'autoroute 30 offrira une option pour la traversée de l'île. Le transfert de déplacements de transit vers l'autoroute 30 atteindrait 11 000 véhicules par jour en 2016, dont plus du tiers seraient des véhicules lourds. Quant au trafic de la Montérégie, il se heurte au goulot d'étranglement que constitue l'actuelle route 132. La construction du tronçon d'autoroute manquant y réduirait la congestion et augmenterait la sécurité des déplacements.

Sans le parachèvement de l'autoroute 30, les problèmes associés à la congestion du réseau supérieur montréalais iront en s'aggravant. Il en sera de même sur les ponts reliant la Rive-Sud à l'île de Montréal et sur la route 132.

Pour ces raisons, la commission conclut que le tronçon Sainte-Catherine–autoroute 15 de l'autoroute 30 est indispensable à la mise en place d'un réseau de transport structuré dans l'agglomération de Montréal. Compte tenu de l'encombrement du réseau et des problèmes de congestion sur la route 132, la construction de ce tronçon devrait être entreprise et menée à terme dans les meilleurs délais.

L'insertion du projet dans le milieu : sensibilité et équité

Une autoroute est une infrastructure majeure qui transforme visuellement le territoire qu'elle traverse. Elle expose la population de ce territoire à divers inconvénients et lui impose des changements dans ses déplacements et ses habitudes de vie. Par conséquent, il est de première importance d'insérer un tel projet avec le plus grand soin dans les milieux touchés. Il s'agit là d'une question d'équité pour des citoyens qui auront à vivre avec une

infrastructure qui ne leur est pas destinée spécifiquement et dont bénéficieront largement dans le présent cas la population de l'île de Montréal et les usagers du réseau autoroutier.

Dans ce dossier, la question fondamentale en est une de localisation. Le segment d'autoroute peut être construit soit en milieu urbain dans l'axe de la route 132, soit en zone agricole au sud du secteur urbanisé de Saint-Constant. Selon la première option, l'autoroute 30 et ses voies de desserte remplaceraient la route 132. La seconde option comprend également la transformation de la route 132 en boulevard urbain.

Les deux options divisent les intéressés. Les clivages sont suffisamment profonds pour laisser entrevoir que l'option retenue, quelle qu'elle soit, ne sera pas facilement acceptée et qu'un travail de réconciliation s'imposera. Le choix du tracé constitue par conséquent une décision difficile que la commission a voulu éclairer le mieux possible.

Le tracé sud, un choix préférentiel

Dans son analyse comparative, la commission a considéré l'impact à long terme de chacune des deux options sous cinq thèmes : les déplacements, la sécurité, le territoire, le milieu, l'économie. À plus court terme, elle a considéré la période de construction et la communication. Les coûts de réalisation n'ont pas été pris en compte puisqu'ils se comparent d'une option à l'autre. Enfin, la commission est d'avis que l'une ou l'autre des options peut être réalisée en visant une même date d'ouverture à la circulation.

L'analyse de la commission l'a amenée à conclure que les deux options répondraient de façon comparable aux objectifs de fluidité et de rapidité des déplacements. Les deux options permettraient également de diminuer les risques d'accident. L'option sud aurait cependant pour mérite supplémentaire de diviser clairement les infrastructures selon les principaux types de trafic. Le grand transit, largement constitué de véhicules lourds, emprunterait l'autoroute alors que les déplacements dont l'origine et la destination sont dans l'une ou l'autre des quatre villes emprunteraient le boulevard urbain de la route 132. De plus, l'option sud a l'avantage de ne pas présenter une succession de bretelles d'entrée et de sortie comme dans l'option nord, réduisant ainsi les risques qui y sont associés.

Quant aux impacts environnementaux et socioéconomiques, l'étude d'impact ne permet pas de conclure sans équivoque que l'option nord serait préférable à l'option sud. Pour la commission, les deux options possèdent des avantages distincts. Elles auraient aussi toutes deux des répercussions sur le milieu. Certaines de ces répercussions sont de première importance et pourraient difficilement être atténuées. D'autres peuvent faire l'objet de mesures d'atténuation ou de compensation adéquates.

Plusieurs facteurs sont toutefois ressortis en faveur de l'option combinant le passage de l'autoroute au sud et la conversion de la route 132 en boulevard urbain :

- l'option sud procure à la région une solution de rechange plus pratique en cas de problème nécessitant la fermeture d'une route majeure, le détournement de la circulation ou l'évacuation d'un secteur ;
- considérant la vulnérabilité du milieu à l'égard des risques d'inondation, une autoroute à niveau dans le tracé sud serait moins exposée qu'une autoroute en dépression comme celle prévue dans l'option nord ;
- les commerces, les services et les institutions seraient plus accessibles et plus visibles d'un boulevard urbain que des voies rapides ou des voies de desserte d'une autoroute en dépression ou bordée d'écrans acoustiques ;
- l'option nord concentrerait les émissions atmosphériques alors que l'option sud permettrait de répartir les contaminants ;
- pour atténuer l'impact sonore du tracé nord, il faudrait installer des écrans dont l'efficacité demeure incertaine et dont l'impact visuel serait fort autant pour les usagers de la route que pour les riverains. Les mesures d'atténuation du bruit pour l'option sud s'inséreraient mieux dans le paysage, car elles prendraient la forme de talus plantés de végétaux.

La commission note aussi que le chantier de l'autoroute dans l'axe de la route 132 risquerait d'entraver la circulation et d'être une source majeure d'inconvénients pour les citoyens pendant trois à cinq ans. L'option sud serait moins lourde de conséquences à cet égard. La transformation de la route 132 en boulevard urbain nécessiterait elle aussi un chantier important quoique moindre que celui requis par la construction d'une autoroute en dépression.

Cela dit, le choix d'une option préférentielle est fondamentalement lié aux principaux impacts que les participants de l'audience publique associent à l'une ou l'autre option :

- l'option nord aurait pour impact majeur d'édifier une barrière importante, permanente et génératrice de bruit et d'émissions atmosphériques à travers une collectivité en faisant disparaître du même coup la route 132 qui est devenue, en dépit de ses problèmes, l'artère essentielle des déplacements de cette collectivité ;
- l'option sud empiéterait sur la zone agricole et enlèverait à l'agriculture une centaine d'hectares de terres fertiles, malgré les orientations et les objectifs poursuivis en matière de protection du territoire agricole et de gestion de l'urbanisation.

L'option nord correspond à un projet localisé il y a plus d'une trentaine d'années. Les plans en ont été révisés dans l'espoir de mieux l'insérer dans un milieu qui s'est fortement urbanisé au fil des ans. Les aménagements complémentaires proposés par le promoteur ne feraient cependant pas disparaître la coupure permanente que l'autoroute imposerait à la collectivité. Même avec des voies de desserte plus conviviales qu'elles ne le sont habituellement, l'autoroute ne deviendrait jamais la « rue principale » que la route 132 a été jusqu'à maintenant.

Par contraste, avec le volet du boulevard urbain, l'option sud « accélère » l'avenir en favorisant la mise en valeur du cœur de la MRC de Roussillon tout en répondant aux objectifs de fluidité, de rapidité et de sécurité des déplacements. Le corridor de la route 132 réaménagée optimiserait le potentiel de développement et garderait ouvertes toutes les options, tant pour les transports en commun que pour la diversité des usages le long de cet axe.

Dans une vision à long terme, la commission est d'avis qu'il est préférable de construire le tronçon autoroutier au sud de Saint-Constant et de convertir la route 132 en boulevard urbain. L'autoroute 30 ayant pour objectif, entre autres, de contribuer à soulager la congestion routière au cœur de l'île de Montréal, elle ne devrait pas imposer l'aggravation des conditions déjà difficiles que connaissent les usagers et les riverains de la route 132.

En bref, une route de contournement à l'échelle d'une région devrait aussi contourner les agglomérations qu'elle rencontre sur son parcours, dans toute la mesure du possible.

Un boulevard urbain sur la route 132 : indissociable de l'option sud

Le projet portera inévitablement atteinte à la qualité de vie d'un certain nombre de citoyens, quelle que soit l'option retenue. Aussi, la commission considère que la réalisation du projet doit comprendre un ensemble de mesures. Les unes sont complémentaires, contribuant à l'atteinte des objectifs. Les autres permettraient d'atténuer ou de compenser les impacts soit localement, soit à l'échelle métropolitaine, par exemple en favorisant le transport collectif et la consolidation du domaine bâti dans la couronne sud.

L'option préférentielle, en l'occurrence celle où l'autoroute passerait au sud de Saint-Constant, a pour volet complémentaire essentiel la transformation de la route 132 en boulevard urbain. La situation actuelle de la route 132 est depuis longtemps inappropriée, mettant à l'épreuve la patience des citoyens de Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine. Avec l'option sud, cette route qui traverse le cœur de ces villes redeviendrait la « rue principale », au service de la population et des entreprises locales. Toute ambiguïté sur son statut et sa vocation étant levée, cet axe deviendrait porteur d'une approche intégrée de l'aménagement du territoire et du développement économique et social de ces collectivités.

Fonctionnel et sécuritaire pour les automobilistes qui l'emprunteront, le boulevard urbain doit aussi faciliter les déplacements de tout genre pour les résidents des quartiers qu'il traverserait. Il doit donner un accès adéquat à toutes les entreprises riveraines de même qu'aux parcs industriels. Compte tenu des diverses catégories d'usagers, il serait préférable que la route 132 aménagée en boulevard urbain demeure au niveau du sol, sans carrefour étagé, sauf pour les deux kilomètres aménagés en autoroute à l'est, entre la rue Principale et l'échangeur de l'autoroute 15.

Dans une optique de complémentarité des modes de transport, le boulevard urbain devrait prendre en compte les parcs de stationnement incitatifs, les circuits d'autobus et le train de banlieue de façon à en faciliter l'accès. L'aménagement du boulevard et de ses abords devrait ainsi être planifié pour répondre aux besoins des piétons et des cyclistes autant qu'à ceux des automobilistes. Il doit aussi contribuer à la continuité des pistes cyclables qui relient les quartiers entre eux et au réseau régional. Enfin, le boulevard urbain devrait être pourvu d'une voie réservée pour le transport commun, préservant la possibilité de recevoir un jour un service de type léger sur rail.

La largeur de l'emprise de la route 132 permettrait d'intégrer au boulevard urbain des voies distinctes pour diverses catégories d'usagers et un aménagement paysager à la mesure de son importance. La commission privilégie à cet égard un aménagement avec des bassins ou des canaux de rétention paysagers pour recueillir et faire décanter les eaux de ruissellement avant qu'elles n'atteignent les rivières franchies par la route 132.

Enfin, la modernisation de la route 132 constitue une occasion à saisir pour protéger et mettre en valeur les bords des cours d'eau et les zones humides. Les marécages, en particulier, devraient être intégrés dans une perspective d'atténuation et de compensation environnementale et rendus accessibles à certains endroits à des fins de sensibilisation et d'éducation.

L'option sud et la protection de l'agriculture

L'insertion de l'autoroute au sud de Saint-Constant devrait être assortie de conditions et de mesures non seulement pour en atténuer l'impact, mais aussi en guise de compensation à l'égard des personnes et des milieux les plus touchés. Pour que cette insertion soit réussie, les modalités devraient être mises au point en collaboration avec les gens du milieu agricole. La délimitation de l'emprise pourrait nécessiter des ajustements afin de mieux protéger les exploitations agricoles existantes ou pour éviter d'enclaver des terres.

En dépit de son passage en zone agricole, l'autoroute 30 ne doit pas contribuer à l'étalement urbain. La vocation agricole de Saint-Constant doit être protégée et la zone agricole, maintenue intégralement. L'emprise de l'autoroute devrait être établie dans l'optique d'un empiétement minimum sur les terres cultivables.

De même, le périmètre d'urbanisation de la MRC de Roussillon devrait constituer la limite définitive du développement urbain de Saint-Constant. Autant pour contenir l'urbanisation que pour préserver le pouvoir d'attraction du pôle commercial de la route 132, le tronçon sud ne devrait avoir ni entrée ni sortie autres que les échangeurs à construire à ses extrémités est et ouest. La commission est d'avis qu'il ne doit pas y avoir d'échangeur avec le chemin Saint-François-Xavier.

Le promoteur devrait prêter attention aux répercussions éventuelles de la perte de superficies cultivables sur la rentabilité de certaines exploitations. Il devrait prévoir des mesures d'atténuation et de compensation à la hauteur des inconvénients encourus.

Le quartier sud de Saint-Constant devrait faire l'objet d'une protection acoustique, intégrée au secteur de la façon la plus harmonieuse possible. L'aménagement des bordures de l'emprise devrait privilégier la plantation d'espèces indigènes. Il devrait être conçu dans un souci d'esthétique et d'intégration au paysage rural et patrimonial de Saint-Constant.

Les conditions générales

Pour la commission, le MTQ a d'abord l'obligation d'agir avec diligence tant pour planifier les travaux que pour les mettre en œuvre et les mener à terme. Quelle que soit l'option retenue, il serait souhaitable de construire simultanément les tronçons Sainte-Catherine–Candiac et Châteauguay–Vaudreuil-Dorion.

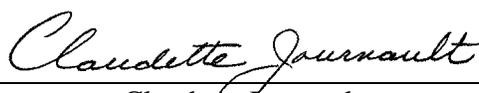
L'obligation de diligence s'applique à la construction de l'autoroute 30 et à l'aménagement de la route 132 en boulevard urbain ainsi qu'aux interventions complémentaires et aux mesures d'atténuation ou de compensation. Le MTQ a aussi l'obligation de gérer les chantiers de façon transparente, en assignant du personnel aux relations non seulement avec les commerces et entreprises, mais aussi avec l'ensemble des citoyens.

Si l'option nord était retenue et que l'autoroute 30 devait être construite dans l'axe de la route 132, la réalisation du projet devrait, là aussi, être assortie de conditions strictes. Il faudrait donner priorité aux éléments contribuant à améliorer la sécurité des lieux et la qualité de vie des citoyens ainsi qu'aux mesures qui atténueraient l'impact du projet et qui préserveraient la réalisation éventuelle des infrastructures de transport en commun de l'avenir. Le promoteur devrait en particulier mettre en place des mesures d'atténuation du bruit qui réduiraient le niveau sonore à 55 dBA à proximité des secteurs résidentiels. S'il était techniquement impossible de le faire, d'autres mesures devraient être convenues avec les propriétaires touchés de façon à réduire le plus possible l'inconfort des résidents.

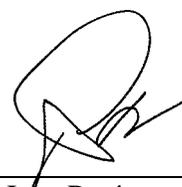
La commission estime important d'associer les citoyens visés à la mise au point des mesures d'atténuation et au suivi environnemental au sein d'un comité à être formé par le promoteur en collaboration avec les villes.

En terminant, la commission rappelle que ce projet a divisé la collectivité. Les citoyens auraient voulu être davantage informés et consultés tant aux étapes préparatoires qu'à la veille de la mise en œuvre. Sa réalisation devrait dès lors être entreprise avec le souci de rétablir le consensus social. Un tel souci fait appel au sens des responsabilités, à l'ouverture d'esprit et à la collaboration du promoteur et des autorités locales. Il requiert un dialogue soutenu avec les citoyens. Pour la commission, les signataires des 93 mémoires présentés lors de l'audience publique ont fait la preuve que leur milieu de vie leur tient à cœur. Elle y voit la promesse d'un partenariat porteur d'avenir qui facilitera la mise en œuvre harmonieuse de ce projet essentiel au développement du Québec.

Fait à Québec,



Claudette Journault,
Présidente de la commission



Jean Paré,
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Mireille Genest, stagiaire-analyste

Monique Lajoie, analyste

Vanessa Millette, stagiaire-analyste

Avec la collaboration de :

Ginette Giasson, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Karine Lavoie, agente d'information

Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat

Bibliographie

LABRECQUE, J. ET G. LAVOIE (2002). *Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables du Québec*, rapport préparé pour le gouvernement du Québec, Québec, ministère de l'Environnement, Direction du patrimoine écologique et du développement durable, 200 p.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (1998). *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*, Québec, Les publications du Québec, 124 p. Site Internet : www.agora21.org/rio92/A21_html/.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT (2002). *Les plantes vasculaires menacées ou vulnérables du Québec*, Québec, 200 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (1995). *Vers un plan de transport pour la région de Montréal. Phase 1 : choisir – Diagnostic et orientations : document de référence*, Québec, 458 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000). *Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, pour une décongestion durable*, Québec, 82 p. et annexe.

PÊCHES ET OCÉANS CANADA (1986). *Politique de gestion de l'habitat du poisson*, 28 p.

Annexe 1

Les renseignements relatifs au mandat

Les requérants de l'audience publique

Les entreprises, groupes et organismes

Accès Roussillon
Azimuth Machinerie Itée
Comité intermunicipal de l'autoroute 30
Comité Parc des Rapides inc.
Comité ZIP Ville-Marie
Comité de l'autoroute 30 Sud inc.
Conseil régional de l'environnement de la Montérégie
Fencar Auto inc.
Métro Richelieu inc.
Mosti Mondiale inc. et 3091287 Canada inc.

Résidant Vert
Ville de Sainte-Catherine

Représentants

M. Alexandre Lampron
M^{me} Louise Forget
M. Normand Cool
M. Louis Salconi
M. Luc Bergeron
M. Pierre Arcouette
M. Gilles J. Gauthier
M. John Fenchak
M. Martin Allaire
M^c Louise Bélanger
Fasken Martineau DuMoulin
M. Richard Marois
M. Réjean Parent

Les citoyennes et citoyens

M. Pierre Côté
M^{me} Sylvie Desautels
M^{me} Manon Duchaine
M. Léopold Forcier
M^{me} Lucie Gervais
M^{me} Suzanne Gervais
M^{me} Ginette Gingras
M. André Huot
M. Marc Huot
M^{me} Fernande Huot
M. Pierre Labelle
M. Normand Laforce
M^{me} Virginie Laforce
M. Jean-Claude Monette

M. Gilles Pepin
M. Léo Samson
M^{me} Claudette Thiffault
M. Yvon Thiffault
M. René Vaillancourt
M^{me} Marlène Wendling

472 autres citoyennes et citoyens ont signé des demandes collectives.

Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre d'État aux Affaires municipales, à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau et leader du gouvernement de ses constatations et de son analyse.

Période du mandat

Du 18 février au 18 juin 2002

La commission et son équipe

La commission

Claudette Journault, présidente
Jean Paré, commissaire

Son équipe

Mireille Genest, stagiaire-analyste
Ginette Giasson, coordonnatrice
du secrétariat de la commission
Monique Lajoie, analyste
Karine Lavoie, agente d'information
Vanessa Millette, stagiaire-analyste
Nathalie Rhéaume, agente de secrétariat

L'audience publique

1^{re} partie

18, 19, 20 et 21 février 2002
Salle des Chevaliers de Colomb
Sainte-Catherine

2^e partie

25, 26 et 27 mars 2002
Salle de réception Les Écluses
Sainte-Catherine

Les activités de la commission

6 février 2002

Rencontre préparatoire tenue à Sainte-Catherine

7 février 2002

Rencontre préparatoire tenue à Montréal

8 février 2002

Rencontre préparatoire tenue à Québec

Les participants

Le promoteur

Ministère des Transports du Québec

Représentants

M. Réjean Beaulieu, porte-parole

M. Gildard Lanteigne

M. Michel Séguin

M. Ali Alibay

M. Marcel Beaudoin

M^{me} Jocelyne Béland

M^{me} Christine Caron

M. André Drolet

M^{me} Line Gamache

M. Louis Gourvil

M. Son Thu Lê

M. Denis Lessard

M. Bernard McCann

M^{me} Sandra Sultana

M. Jacques Verville

M^{me} Anna Vizioli

SNC-Lavalin Environnement

M. Yves Comtois

M. Éric Delisle

Fortin, Duchesneault et associés

M. Pierre Fortin

ADEC/géocom

M. Gilles Joubert

Les ministères et organismes

	Personnes-ressources
Agence métropolitaine de transport	M. James Byrns M. Paul Dorval
Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	M. Bernard Brouillette
Ministère de la Santé et des Services sociaux	D ^r Claude Tremblay D ^r Claude Prévost D ^r Jean-Frédéric Levesque
Ministère de la Sécurité publique	M ^{me} Dominique Gauthier
Ministère de l'Environnement	M. Jacques Alain, porte-parole M. Michel Mailhot
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole	M. Raynald Charrier M. Luc Brunelle M. Yvan Rompré
MRC de Roussillon	M. Pierre Largy
Société de la faune et des parcs du Québec	M. Gérard Massé

Les entreprises, groupes et organismes

	Représentants ¹	Mémoires
Accès Roussillon	M. François Addison	DM48
Association des gens d'affaires du Roussillon		DM26
Auto Elite		DM5
Azimuth Machinerie Itée	M ^{me} Louise Forget	DM63
Centre d'achats First Pro	M. John Gardonio M. Pierre-Jacques Lefavre M ^{me} Manon Bélanger	DM69
Centre local de développement Beauharnois-Salaberry	M. François Derome	DM51
Centre local de développement de Roussillon	M ^{me} Ginette Laurencelle	DM57
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud	M. Gilles Blier M. Denis Marcil	DM28

1. Les représentants désignent les personnes qui sont intervenues lors des séances publiques. En l'absence de représentants, seul un mémoire a été déposé.

Comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon	M. Gaétan Brosseau M. Jean-Marc Dubuc M. Jean-Pierre Laberge M. Jean-Claude Poissant M. Robert Beaulieu	DM17
Comité d'action régional pour l'autoroute 30	M. Jean-Noël Côté M. Guy Longtin	DM32
Comité de l'autoroute 30 Sud inc.	M. Pierre Arcouette M ^{me} Mariette Inkel M. Normand Laforce M ^{me} Ginette Racine	DM66 DM66.1 DM66.2 DM66.3 DM66.4
Comité intermunicipal de l'autoroute 30	M. Normand Cool M. Daniel Ashby M. Michel Béland M. André J. Côté M. Georges Gagné M. Denis Gilbert M. Réjean Parent M. Yves Tremblay M. Daniel Gauthier	DM60 DM60.1 DM60.2 DM60.3
Comité Parc des Rapides inc.	M. Louis Salconi M. Richard Marois	DM71 DM71.1 DM71.2
Comité ZIP Ville-Marie	M. Luc Bergeron M. Richard Gaudreau	DM70
Communication JB Mobilité Plus		DM6
Conseil central de la Montérégie-CSN		DM83
Conseil intermunicipal de transport Roussillon	M. Gilles Meloche M ^{me} Michelle Chabot M. Claude Fleury	DM68
Conseil régional de développement de la Montérégie	M. Denis Lapointe M ^{me} Danielle Chevrete	DM39
Conseil régional de l'environnement de la Montérégie	M ^{me} Johanne Morissette	DM67 DM67.1
Contacts Roussillon		DM25
Corporation Charles River Canada		DM23
D.P. Marchand (1989) inc.		DM54
Enseignes & Lettrage Impact Design		DM11

Étudiants et étudiantes du cégep André-Laurendeau		DM21
Exportation d'autos MT		DM7
Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield et Syndicat de l'UPA de Saint-Rémi	M. Louis Beauclair M. Guy Hébert M. René Lefebvre	DM38
Ferme Mario Robidoux & Fils enr.	M. Daniel Robidoux	DM58
Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine		DM80
Garage Y M Desmarais inc.	M. Yvon Desmarais	DM82
Garage Mécanitech inc.		DM10
Garage SSM inc.		DM9
Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve		DM86
Instant Texte		DM24
Kahnawake Environment Office	M ^{me} Eva Johnson M. Louis Salconi	DM59 DM59.1
Les aliments M & M		DM12
Les Fermes Bordelait et Fils enr.		DM41
Les Jardins Paul Cousineau & Fils inc.		DM65
L'Éveil culturel de Candiac inc.	M ^{me} Thérèse Girard	DM30
Matco Ravary inc.		DM1
Métro Richelieu inc.	M. Yves Fallu M. Joël Paquin	DM50 DM50.1 DM50.2
Mosti Mondiale inc. et 3091287 Canada inc.	M ^e Louise Bélanger	DM61
MRC de Beauharnois-Salaberry	M. Yves Daoust M ^{me} Linda Phaneuf	DM47 DM47.1
MRC de Roussillon	M. André J. Côté M. Pierre Largy	DM46
MRC de Vaudreuil-Soulanges		DM76
Pépinière Lancôt & Frères inc.		DM91
Pneus Charles inc.		DM13
Propriétaires d'immeubles locatifs de l'arrondissement de la place Lanctôt et de la rue Bélanger à Saint-Constant	M. Denis Capes	DM18

Regroupement de citoyens de Delson, Sainte-Catherine et Saint-Constant		DM15
Regroupement de citoyens du rang Saint-Régis Nord	M. Berthold Robidoux	DM45
Regroupement de commerçants de la route 132		DM19
Regroupement de propriétaires d'immeubles de la rue Lériger	M ^m c Mariette Inkel M. Jacques Inkel M. Denis Langlois	DM77
Regroupement pour le développement de la rue Saint-Pierre		DM62
Résidant Vert	M. Richard Marois	DM55 DM55.1 DM55.2 DM55.3 DM55.4
Restaurant Eggsquis		DM14
Taxi Lison		DM2
Ville de Candiac	M ^m c Marie Dupont	DM44
Ville de Delson	M. Stéphane De Serre	
Ville de Saint-Constant	M. Mario Verville	
Ville de Sainte-Catherine	M. Réjean Parent	
Vivre en Ville		DM74

Les citoyennes et citoyens

	Mémoires
M. Mario Arsenault	
M ^m c Diane Beauvais	DM53
M ^m c Brigitte Bujold	
M ^m c Martine Levasseur	
M ^m c Céline Martineau	
M ^m c Lise Poissant	

M ^{me} Nicole Beauvais	DM91
M ^{me} Hélène Belle	
M. Claude Jobin	
M ^{me} Chantal Lamacchietta	
M ^{me} Pierrette Lanctôt	
M. Robert Lévesque	
M ^{me} Diane Mallette	
M ^{me} Lise Sanscartier	
M. Bernard St-Onge	
M ^{me} Julie Valentine	
M. Denis Bilodeau	Verbal
M. Denis Boulé	DM16
M. Jean-Guy Bourdeau	DM31
M. Leonard Broekhuizen	DM85
M. François Corriveau	DM8
M. Luc Côté	
M. Richard Désautels	DM84
M ^{me} Marleen Dulude	
M. Réjean Girard	DM40
M. Marc Huot	DM72
M ^{me} Diane Joubert	DM75 DM75.1
M ^{me} Philomena Kougemitros	DM27
M. Pierre Labelle	DM43
M. Normand Laforce	DM56 DM56.1
M. Jacques Lafrenaye	DM79
M. Florent Lanctôt	DM90
M. Léo Landry	
M. Mario Lanctôt	DM89
M ^{me} Carole Langelier	DM42
M. Saluste Langelier	
M. Arthur Langevin	DM52
M ^{me} Jacqueline Leclerc	DM81
M. René Lefebvre	DM29
M. Raymond Létourneau	DM34

M. André Loder	DM88
M. Charles Marsan	DM73
M. Bernard Mc Neil	DM78
M. Réal Mc Neil	
M. Pierre Messier	DM35
M ^{me} Karin Michel	DM3
M. Christian Nantel	DM92
M. Gilles Pepin	DM64
M. Yvon Ratté	
M. Daniel Arseneault	DM22
M ^{me} Marie Fournier	
M ^{me} Jacqueline Parker	
M ^{me} Christiane Robert	
M. Alain Vallée	
M ^{me} Francine Robidoux	DM49
M. Guy Rochon	DM4
M ^{me} Marie-Josée Surprenant	DM20
M. Sylvain Deragon	
M. Denis Tougas	
M ^{me} Hélène Trudeau	DM93
M. André Turcôt	DM33
M. René Vaillancourt	DM36
M. Martin Vézina	DM87
M ^{me} Josée Hébert	
M ^{me} France Yelle	DM37

Au total, 93 mémoires et 1 présentation verbale ont été soumis à la commission.

Annexe 2

La documentation

Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de Sainte-Catherine	Bibliothèque municipale de Candiac
Université du Québec à Montréal Montréal	Centre de consultation du BAPE Québec

La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

Procédure

- PR1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, 23 juin 1993, non paginé.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 1992, 13 pages.
- PR3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, rapport final*, juin 1998, 249 pages et annexes.
- PR3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, annexes*, juin 1998, pagination diverse.
- PR3.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, résumé*, septembre 1998, 10 pages.
- PR3.2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement*, 3 décembre 2001, 8 pages.
- PR3.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, annexe cartographique*, juin 1998, cartes.
- PR3.3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte de l'autoroute 30 projetée dans l'axe de la route 132*, 11 juin 2001, 1 carte.
- PR4** *Ne s'applique pas.*
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au ministère des Transports*, 17 mars 1999, 5 pages.
- PR5.1** GROUPE-CONSEIL GÉNIVAR INC. *Réponses aux questions émises par le ministère de l'Environnement*, août 2000, 21 pages et annexes.
- PR5.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, novembre 2001, 16 pages et annexes.

- PR6** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis reçus des ministères et organismes consultés sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 1^{er} décembre 1998 au 27 août 2001, pagination diverse.
- PR7** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 10 septembre 2001, 3 pages.
- PR8** DESSAU SOPRIN. *Étude d'impact sonore – acoustique*, mai 2001, pagination diverse et cartes.
- PR8.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, novembre 2001, 1 page.
- PR8.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation faite lors de la séance d'information tenue à Sainte-Catherine par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 12 décembre 2001, 16 pages.
- PR8.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroute 30 de Candiac à Sainte-Catherine*, 12 décembre 2001, dépliant.

Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Autoroute 30 (route 132) de l'autoroute 15 à la réserve indienne de Kahnawake, tracé nord – Propriétés faisant l'objet d'acquisitions, villes de Delson et de Sainte-Catherine*, 3 pages.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Tracé sud de l'autoroute 30 – Propriétés faisant l'objet d'acquisitions, villes de Candiac, Delson et Saint-Constant*, 5 pages.
- DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Présentation du projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, février 2002, 14 pages et annexe.
- DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet circulation, option sud*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, février 2002, 12 pages.
- DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet circulation, mise à jour*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, février 2002, 12 pages.
- DA6** LALONDE, GIROUARD, LETENDRE ET ASSOCIÉS. *Autoroute 30 de Sainte-Catherine à Candiac, estimation préliminaire, rapport technique*, février 2002, 5 pages et annexes.
- DA7** LALONDE, GIROUARD, LETENDRE ET ASSOCIÉS. *Autoroute 30 de Sainte-Catherine à Candiac, lots et stades de construction, rapport technique*, février 2002, 4 pages et annexes.
- DA8** LALONDE, GIROUARD, LETENDRE ET ASSOCIÉS. *Autoroute 30 – option sud, estimation préliminaire*, février 2002, 5 pages et annexes.

- DA9 LALONDE, GIROUARD, LETENDRE ET ASSOCIÉS. *Autoroute 30 de Sainte-Catherine à Candiac, analyse hydrologique et hydraulique, rapport synthèse*, février 2002, 3 pages.
- DA10 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, volet sécurité routière*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, février 2002, 31 pages.
- DA11 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, demandes d'information documentée*, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, février 2002, 23 pages.
- DA12 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte de l'autoroute 30 projetée dans l'axe de la route 132, avant-projet préliminaire*, 4 février 2002.
- DA13 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carte de l'autoroute 30 projetée (option sud), avant-projet préliminaire*, 14 février 2002.
- DA14 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 : transfert du grand transit sur l'autoroute 30*, 1 page.
- DA15 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 : débits sur 3 heures de pointe du matin*, 1 page.
- DA16 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 : demande de 2016 sur la route 132 – statu quo*, 13 février 2002, 1 page.
- DA17 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 : fermeture entre l'autoroute 30 et le pont Honoré-Mercier – contournement pour automobiles*, février 2002, 1 page.
- DA18 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 – contournement pour camions*, février 2002, 1 page.
- DA19 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Normes de localisation des échangeurs (carrefours dénivelés)*, 15 septembre 1993 et 9 mai 1996, pagination diverse.
- DA20 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.
- DA21 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et des organismes publics*, non paginé.
- DA22 SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, mise à jour des impacts sur la qualité de l'air, rapport final*, février 2002, 15 pages et annexes.
- DA23 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évaluation des superficies de terrains potentiellement disponibles dans l'axe de la route 132, autoroute 30 – option sud*, 20 février 2002, 2 pages.

- DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, 2000, 24 pages.
- DA25** MRC DE ROUSSILLON. *Compte rendu de réunion du comité consultatif agricole de la MRC de Roussillon*, 10 août 2000, 4 pages.
- DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents présentés par le ministère des Transports lors de la séance du 19 février 2002, en après-midi.*
- DA26.1** *Conflits de circulation – carrefour à quatre branches.*
 - DA26.2** *Conflits de circulation – carrefour à deux branches à sens unique.*
 - DA26.3** *Indicateurs de sécurité.*
 - DA26.4** *Répartition des accidents selon le code d'impact sur la route 132 à Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine entre 1996 et 2000.*
 - DA26.5** *Localisation des accidents sur la route 132.*
 - DA26.6** *Statu quo versus A-30.*
 - DA26.7** *Autoroute 30 option nord versus option sud – prévisions des accidents en 2016.*
 - DA26.8** *Répartition des accidents actuels et prévisibles.*
 - DA26.9** *Le nombre d'accidents recensés sur la route 134 (boulevard Taschereau) à Brossard est sensiblement le même que celui de la route 132.*
 - DA26.10** *Accidents selon la gravité pour le réseau à l'entretien du MTQ.*
- DA27** SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. *Mise à jour des impacts sur le milieu visuel*, rapport final, février 2002, 9 pages.
- DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents présentés par le ministère des Transports lors de la séance du 19 février 2002, en soirée.*
- DA28.1** *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.*
 - DA28.2** *Débits actuels sur la route 132, 2000.*
 - DA28.3** *Niveaux de service 2000.*
 - DA28.4** *Niveaux de service – horizon 2016.*
 - DA28.5** *Horizon 2016.*
 - DA28.6** *Fermeture entre l'autoroute 30 et le pont Honoré-Mercier – contournement pour automobiles.*
 - DA28.7** *Contournement pour camions.*
 - DA28.8** *Construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15.*
 - DA28.9** *Accidents impliquant des camions sur la route 132.*
 - DA28.10** *Localisation des accidents impliquant des matières dangereuses sur la route 132.*
 - DA28.11** *Les deux options de tracé de l'autoroute 30.*

- DA28.12 *DJMA (1998) et accidents de matières dangereuses (1994-1998).*
- DA28.13 *Matières dangereuses transportées sur la route 132 (transit et pétroles locaux exclus).*
- DA28.14 *Variation du volume de trafic hebdomadaire dans une année, sans composante saisonnière.*
- DA28.15 *La zone agricole : renforcement historique.*
- DA28.16 *La zone agricole : renforcement historique.*
- DA28.17 *La zone agricole : renforcement historique.*
- DA28.18 *La zone agricole : renforcement historique.*
- DA28.19 *Démarche générale d'évaluation des impacts.*
- DA28.20 *Évaluation comparative des variantes – environnement et coûts.*
- DA28.21 *Utilisation du sol – territoire à l'étude.*
- DA29 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un Plan de transport de la Montérégie, diagnostic et orientations*, juillet 2001, 254 pages.
- DA29.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vers un Plan de transport de la Montérégie, diagnostic et orientations, annexe cartographique*, juillet 2001, non paginé.
- DA30 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Contrôle et enregistrement des vibrations – Travaux à l'explosif, déblais 1^{re} classe*, 21 février 2002, 2 pages.
- DA31 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis hydrogéologique sur la migration des contaminants*, 17 septembre 2001, 3 pages et carte.
- DA32 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire hydrogéologique – autoroute 30*, 11 pages et annexes.
- DA33 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude géotechnique préliminaire – Tronçon de l'autoroute 30*, 9 pages et annexe.
- DA33.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude géotechnique complémentaire – Tronçon de l'autoroute 30*, 7 pages et annexe.
- DA34 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents présentés par le ministère des Transports lors de la séance du 20 février 2002, en soirée.*
- DA34.1 *Orientations.*
- DA34.2 *Objectifs.*
- DA34.3 *Stratégie d'intervention prioritaire.*
- DA34.4 *Résultats attendus – cibles 2016 par rapport aux prévisions.*
- DA34.5 *Répartition des investissements 2000-2010.*
- DA34.6 *Orientations – parachèvement de l'autoroute 30.*

- DA34.7 *Cadre d'aménagement métropolitain – orientations relatives à l'économie et au transport.*
- DA34.8 *Cadre d'aménagement métropolitain – orientations relatives à l'économie et au transport.*
- DA34.9 *Concept d'organisation spatiale – six pôles majeurs.*
- DA34.10 *Concept d'organisation spatiale – agglomérations urbaines au pourtour.*
- DA34.11 *Cadre d'aménagement métropolitain – orientation relative à l'agriculture et à l'urbanisation.*
- DA34.12 *Demande de 2016 sur la route 132 – statu quo.*
- DA34.13 *Débit journalier annuel – autoroute 30, option sud.*
- DA34.14 *Demande de 2016 sur l'autoroute 30 (sur l'axe de la route 132).*
- DA34.15 *Débit journalier annuel – autoroute 30, axe route 132.*
- DA34.16 *Trafic local.*
- DA34.17 *Trafic régional.*
- DA34.18 *Transfert du grand transit sur l'autoroute 30.*
- DA34.19 *Vue en plan.*
- DA34.20 *Schéma type de drainage.*
- DA34.21 *Estimation de 1997 par rapport à 2001.*
- DA34.22 *Photographie.*
- DA34.23 *Perception humaine.*
- DA34.24 *Climat sonore (affectation résidentielle).*
- DA34.25 *Nombre de résidences touchées selon la grille (affectation résidentielle).*
- DA34.26 *Grille d'évaluation de l'impact sonore.*
- DA34.27 *Politique sur le bruit routier.*
- DA34.28 *Responsabilité du ministère des Transports.*
- DA34.29 *Mur antibruit sur étagement, Montréal.*
- DA35 **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** *Simulation visuelle du tracé nord de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine jusqu'à l'autoroute 15, 4 février 2002, une vidéocassette.*
- DA36 **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** *Transparents présentés par le ministère des Transports lors de la séance du 20 février 2002.*
 - DA36.1 *Options évaluées : horizon 2016.*
 - DA36.2 *Débits sur 3 heures de pointe du matin.*
 - DA36.3 *Système de gestion de circulation au pont Honoré-Mercier.*

- DA36.4 *Transport en commun – réseaux.*
- DA36.5 *Identification des sites potentiels de stationnements incitatifs.*
- DA36.6 *Utilisation du sol près des tracés étudiés.*
- DA36.7 *Description du tracé de l'axe route 132, près du rang Saint-François-Xavier.*
- DA36.8 *Description du tracé de l'axe route 132, près de la rue Principale et du boulevard Georges-Gagné.*
- DA36.9 *Description du tracé de l'axe route 132, près de la rue Saint-Pierre (route 209) et du boulevard des Écluses.*
- DA36.10 *Description du tracé de l'axe route 132, près de la rue Brébeuf.*
- DA36.11 *Description du tracé de l'axe route 132, près des rues Monchamp, Centrale et Léo.*
- DA36.12 *Description du tracé de l'axe route 132, près de l'autoroute 30 actuelle à Sainte-Catherine.*
- DA36.13 *Description du tracé de l'axe route 132, jonction avec l'autoroute 30 actuelle (Sainte-Catherine).*
- DA37 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents présentés par M. Éric Delisle lors de la séance du 20 février 2002, en soirée, p. 10-1 à 10-14.*
- DA38 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Transparents présentés par le ministère des Transports lors de la séance du 21 février 2002.*
- DA38.1 *Débit 3 heures de pointe du matin, 2016 (option sud).*
- DA38.2 *Débit 3 heures de pointe du matin, 2016.*
- DA38.3 *Climat sonore projeté et impact, 2016.*
- DA38.4 *Prolongement de l'autoroute 30, option sud – climat sonore projeté, 2016 – données de circulation utilisées, 2016.*
- DA39 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour des impacts sur la qualité de l'air, rapport final révisé, mars 2002, 15 pages et annexes.*
- DA39.1 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Révision des impacts sur la qualité de l'air, 11 mars 2002, 1 page.*
- DA40 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Le cas des résidences sises au sud de l'autoroute 30 sur le rang Saint-Régis (nord), mars 2002, 5 pages.*
- DA41 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Émissions atmosphériques émises par l'automobile et le camion lourd, 27 mars 2002, 1 page.*
- DA42 MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux demandes d'information de la commission adressées au Ministère le 21 février 2002, en soirée, 23 pages.*

- DA43** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rectifications relatives aux mémoires déposés*, avril 2002, 21 pages et addenda.
- DA44** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Principaux enjeux du projet d'autoroute et engagements pris lors de la première partie de l'audience publique*, avril 2002, 5 pages.
- DA45** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Information relative à la distance d'entrecroisement de musoir à musoir des entrées et sorties entre les rues Brébeuf et Saint-Pierre mentionnée dans le mémoire de Métro Richelieu inc.*, 17 avril 2002, 2 pages et annexes.
- DA46** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de recherche sur l'ensemencement des plantes florifères sur les abords de route, rapport final*, 1998, 60 pages et annexes.
- DA47** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions supplémentaires du 27 mars ainsi que des 23 et 29 avril*, 9 mai 2002, 22 pages.
- DA48** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Vision de la zone inondée sise à l'ouest de l'autoroute 30 dans la ville de Sainte-Catherine*, 14 mai 2002, 2 pages et annexe.

Par les ministères et organismes

- DB1** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *L'agriculture dans la communauté métropolitaine de Montréal, portrait sommaire*, décembre 2001, 12 pages et annexes.
- DB2** MRC DE ROUSSILLON. « Assemblées publiques de consultation sur le second projet de schéma d'aménagement révisé », *Le Reflet*, 13 janvier 2001, 1 page.
- DB3** SOCIÉTÉ BIANCAMANO BOLDUC ET MRC DE ROUSSILLON. *Schéma d'aménagement révisé*, 31 octobre 2001, pagination diverse.
- DB4** VILLE DE SAINTE-CATHERINE. *Projet relatif à la réfection de l'aqueduc de la route 132 et de la 1^{re} Avenue*, 22 juin 2001, 7 pages et annexe.
- DB5** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Utilisation du sol, tracé sud, autoroute 30*, 13 février 2002, 1 carte.
- DB6** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – La protection du territoire et des activités agricoles, document complémentaire*, juin 1997, 29 pages et annexes.
- DB7** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire, document complémentaire*, 1995, 32 pages.

- DB8** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – Pour un aménagement concerté du territoire*, 1994, 89 pages.
- DB9** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement – La protection du territoire et des activités agricoles, document complémentaire révisé*, décembre 2001, 43 pages et annexes.
- DB10** VILLE DE SAINTE-CATHERINE. *Réaménagement de la rue Léo et de la 1^{re} Avenue*, novembre et décembre 2001, 2 pages et annexes.
- DB11** VILLE DE SAINTE-CATHERINE. *Entente sur la répartition des responsabilités et des coûts concernant le prolongement de la rue Léo entre la route 132 et le boulevard Saint-Laurent et la construction d'un chemin de raccordement, le tout d'une longueur approximative de 750 m, version préliminaire*, 2001, 8 pages.
- DB12** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Zone agricole et réseau routier en Montérégie Ouest*, 20 février 2002, 1 carte.
- DB12.1** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Zone agricole et réseau routier en Montérégie Ouest, version modifiée*, 21 février 2002, 1 carte.
- DB13** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Transparent sur les écrans antibruit présenté lors de la séance du 19 février 2002, en soirée*, 1 page.
- DB14** RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX. *Présentation relative à l'appréciation de l'impact potentiel sur la santé faite le 20 février 2002, en soirée*, non paginé.
- DB15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet d'entente portant sur la répartition des responsabilités et des coûts concernant le prolongement du boulevard Georges-Gagné vers le nord jusqu'à la rue Principale*, 21 juin 2001, 8 pages et annexe.
- DB16** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Profil bioalimentaire*, avril 1999, 81 pages.
- DB17** MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DES PÊCHERIES ET DE L'ALIMENTATION. *Distances séparatrices relatives à l'épandage des engrais de ferme*, p. 43.
- DB18** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE. *Une vision d'action commune – Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*, juin 2001, 143 pages et cartes.
- DB19** DANIEL GAUTHIER ET ASSOCIÉS. *Municipalités de Saint-Constant, Sainte-Catherine, Delson et Candiac – Position intermunicipale pour l'aménagement du prolongement de l'autoroute 30*, 15 février 2000, 30 pages.

- DB20** MRC DE ROUSSILLON. *Transparents présentés lors de la séance du 21 février 2002, en soirée.*
- DB20.1** *Schéma d'aménagement révisé – territoire de la MRC de Roussillon.*
- DB20.2** *Schéma d'aménagement révisé – hiérarchie du réseau routier supérieur.*
- DB20.3** *Proposition préliminaire d'aménagement, option 2.*
- DB20.4** *Les infrastructures et équipements gouvernementaux majeurs.*
- DB21** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Coût d'une station de mesure pour la qualité de l'air*, 26 février 2002, 1 page.
- DB22** VILLE DE SAINT-CONSTANT. *Localisation des puits d'eau potable*, 21 février 2002, 2 pages.
- DB23** RÉGIE RÉGIONALE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE LA MONTÉRÉGIE. *Surveillance de l'exposition d'une population vivant à proximité d'une usine de traitement du bois*, Direction de la santé publique, juin 2000, 44 pages.
- DB24** COMITÉ INTERMUNICIPAL DE L'AUTOROUTE 30. *Information relative à la demande d'aide financière des municipalités, aux rencontres tenues avec les intervenants publics, à la sécurité et au taux d'accidents sur la route 132*, 8 avril 2002, 3 pages.
- DB25** « Un commerçant est boycotté pour ses opinions sur l'autoroute 30 », *Le Reflet*, 13 avril 2002, déposé par le Comité de l'autoroute 30 Sud inc. le 16 avril 2002, 2 pages.
- DB26** COMITÉ ZIP VILLE-MARIE. *Information relative aux matériaux végétaux susceptibles d'être utilisés sur les abords routiers des projets du ministère des Transports*, 22 avril 2002, 1 page.
- DB27** VILLE DE SAINTE-CATHERINE. *Article 6.6 du Règlement de zonage n° 371-88 relatif à la protection du milieu naturel*, 8 mai 2002, p. 67-70.
- DB28** VILLE DE SAINT-CONSTANT. *Règlement concernant la protection de la bande riveraine*, 6 mai 2002, p. 357-358.
- DB29** VILLE DE DELSON. *Articles du Règlement de zonage n° 400 concernant la protection du milieu naturel tel qu'il a été amendé*, 13 mai 2002, p. 126-134.
- DB30** VILLE DE CANDIAC. *Extrait du Règlement de zonage n° 555 relatif à la protection du milieu naturel*, 13 mai 2002, p. 37 à 43.
- DB31** MRC DE ROUSSILLON. *Information relative aux sels de déglacage et à la limite de la zone agricole permanente pour le tracé sud*, 17 mai 2002, 2 pages.

Par le public

- DC1 RENÉ VAILLANCOURT. *Financement du secteur privé*, 26 février 2002, 1 page.
- DC2 « Oui à la 30, non à la 132 », extrait du journal *Le Reflet*, déposé par M. Adrien Séguin, 36^e année, n^o 10, 9 mars 2002, 1 page.

Par la commission

- DD1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Correspondance relative au dépôt de l'Étude hydrologique et hydraulique – Rivières du Portage, Saint-Pierre et Saint-Régis*, 20 février et 1^{er} mars 2002, pagination diverse.
- DD1.1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande d'extraits pertinents de l'Étude hydrologique et hydraulique – Rivières du Portage, Saint-Pierre et Saint-Régis adressée à la Ville de Saint-Constant*, 12 mars 2002, 2 pages.
- DD1.2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Extraits de l'Étude hydrologique et hydraulique – Rivières du Portage, Saint-Pierre et Saint-Régis de la Ville de Saint-Constant*, mars 2002, pagination diverse.
- DD2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Communiqué de presse du ministère de l'Environnement concernant l'entente de partenariat financier de 2,4 millions de dollars signée entre Québec et Canards illimités*, 17 avril 2002, 2 pages.

Les demandes d'information de la commission

- DQ1 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre à la Ville de Candiac concernant la participation financière des municipalités dans le projet de construction de l'autoroute 30*, 14 mars 2002, 2 pages et annexe (voir réponse au document DQ4.1).
- DQ2 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre à la Ville de Sainte-Catherine concernant la participation financière des municipalités dans le projet de construction de l'autoroute 30*, 14 mars 2002, 2 pages et annexe.
- DQ2.1 VILLE DE SAINTE-CATHERINE. *Réponse relative à la participation financière de la municipalité*, 22 mars 2002, 2 pages.
- DQ3 BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre à la Ville de Delson concernant la participation financière des municipalités dans le projet de construction de l'autoroute 30*, 14 mars 2002, 2 pages et annexe.
- DQ3.1 VILLE DE DELSON. *Réponse relative à la participation financière de la municipalité*, 19 mars 2002, 3 pages.

- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre à la Ville de Saint-Constant concernant la participation financière des municipalités dans le projet de construction de l'autoroute 30*, 14 mars 2002, 2 pages et annexe.
- DQ4.1** COMITÉ INTERMUNICIPAL DE L'AUTOROUTE 30. *Réponse relative à la participation financière des municipalités touchées*, 21 mars 2002, 2 pages.
- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant la sécurité routière, les critères relatifs aux emprises et routes, les préoccupations du Comité intermunicipal et la qualité de l'air*, 4 avril 2002, 2 pages.
- DQ5.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses concernant la sécurité routière, les critères relatifs aux emprises et routes, les préoccupations du Comité intermunicipal et la qualité de l'air*, 3 mai 2002, 27 pages.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Question adressée au ministère de l'Environnement concernant l'absence de migration de contaminants à l'extérieur du site occupé par l'entreprise Stella-Jones*, 17 avril 2002, 1 page.
- DQ6.1** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Réponse relative à l'absence de migration de contaminants à l'extérieur du site de l'usine de préservation du bois Stella-Jones*, 19 avril 2002, 1 page et annexe.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Société de la faune et des parcs du Québec à la suite d'une rectification du ministère des Transports relativement au mémoire de Résidant Vert*, 18 avril 2002, 2 pages.
- DQ7.1** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Réponse relative à la présence de terres humides dans la zone d'étude du projet de construction de l'autoroute 30*, 10 mai 2002, 3 pages.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports relatives au calendrier de réalisation des travaux et aux écrans antibruit*, 23 avril 2002, 2 pages (voir réponse au document DA47).
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Précisions demandées quant à la possibilité d'un échangeur à la hauteur du chemin Saint-François-Xavier sur le tracé sud*, 29 avril 2002, 2 pages (voir réponse au document DA47).

Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15*.

DT1 Séance tenue le 18 février 2002, Sainte-Catherine, 84 pages.

DT2 Séance tenue le 19 février 2002, en après-midi, Sainte-Catherine, 69 pages.

- DT3 Séance tenue le 19 février 2002, en soirée, Sainte-Catherine, 103 pages.
- DT4 Séance tenue le 20 février 2002, en après-midi, Sainte-Catherine, 85 pages.
- DT5 Séance tenue le 20 février 2002, en soirée, Sainte-Catherine, 108 pages.
- DT6 Séance tenue le 21 février 2002, en après-midi, Sainte-Catherine, 71 pages.
- DT7 Séance tenue le 21 février 2002, en soirée, Sainte-Catherine, 142 pages.
- DT8 Séance tenue le 25 mars 2002, Sainte-Catherine, 43 pages.
- DT9 Séance tenue le 26 mars 2002, en après-midi, Sainte-Catherine, 46 pages.
- DT10 Séance tenue le 26 mars 2002, en soirée, Sainte-Catherine, 66 pages.
- DT11 Séance tenue le 27 mars 2002, en après-midi, Sainte-Catherine, 59 pages.
- DT12 Séance tenue le 27 mars 2002, en soirée, Sainte-Catherine, 111 pages.