

---

---

# **DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

**Rapport d'analyse environnementale  
pour le projet de modification du décret numéro 509-99  
du 5 mai 1999 relatif à la délivrance d'un certificat d'autorisation  
en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet  
de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et  
l'autoroute 20 sur le territoire de la Municipalité régionale de  
comté de Vaudreuil-Soulanges**

**Dossier 3211-05-029**

**Le 16 juillet 2008**

*Développement durable,  
Environnement  
et Parcs*

**Québec** 



## ÉQUIPE DE TRAVAIL

### **Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :**

Équipe d'analyse : M<sup>me</sup> Ruth Lamontagne, chargée de projet  
M<sup>me</sup> Évelyne Barrette, analyste

Supervision administrative : M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M<sup>me</sup> Marie-Claude Rodrigue, secrétaire



## TABLE DES MATIÈRES

Introduction .....	1
1. Demande de modification au libellé des conditions 9 et 15 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 .....	3
1.1 Description des modifications.....	3
1.1.1 Condition 9.....	3
1.1.2 Condition 15.....	3
1.2 Justification de la demande de modification .....	4
1.3 Analyse environnementale .....	4
1.3.1 Modification du libellé de la condition 9 .....	4
1.3.2 Modification du libellé de la condition 15 .....	8
1.4 Consultation du ministère de la Santé et des Services sociaux .....	10
2. Autres modifications au projet depuis l'obtention du décret.....	10
2.1 Nouvelle activité exigeant également une modification au décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 .....	11
3. Consultation du ministère des Transports auprès de la communauté autochtone de Kahnawake .....	11
Conclusion .....	13
Références.....	15
Annexes .....	17

**LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 :	Décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 .....	19
Annexe 2 :	Liste des certificats d'autorisation émis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement dans le cadre du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges .....	25
Annexe 3 :	Liste des unités administratives du Ministère, des ministères et des organismes gouvernementaux consultés.....	27
Annexe 4 :	Écrans antibruit prévus au décret de 1999 (mise à jour de 1997) et à l'avant-projet définitif de 2007 (scénarios avec et sans péage) pour les tronçons couverts par le décret de 1999.....	29

## INTRODUCTION

Le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges (tronçon ouest) a été autorisé par le décret gouvernemental numéro 509-99 daté du 5 mai 1999<sup>1</sup>. Ce projet vise la construction et l'élargissement d'une infrastructure routière d'une longueur d'environ 35 kilomètres prévue pour quatre voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres sur le territoire des MRC de Roussillon, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges, entre la route 138 à Châteauguay et l'échangeur A-20/A-540 à Vaudreuil-Dorion. Les principaux objectifs du projet sont l'amélioration de la sécurité et l'accès. Quatre certificats d'autorisation relatifs à ce projet ont été délivrés en 2006 et 2007 en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2)<sup>2</sup>.

Le 13 février 2007, le ministère des Transports (MTQ) a soumis au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) une demande de modification dudit décret. Les modifications demandées concernent les conditions 9 et 15 relativement aux écrans antibruit et au programme de suivi de l'efficacité de ces écrans. Les renseignements permettant l'analyse de cette demande ont été déposés au MDDEP le 16 octobre 2007 et complétés le 24 avril 2008.

Dans son document d'appui à la demande de modification, le MTQ a également souligné certains changements qui seront apportés aux conditions de réalisation du projet. La plus importante de ces modifications sera le partenariat public-privé (PPP) utilisé en tant que mode de livraison et d'exploitation du projet. Le partenaire privé sera responsable de la conception définitive du projet, de la construction et de l'exploitation de ce tronçon autoroutier. Une demande ultérieure de modification du décret sera effectuée par le MTQ afin que certaines responsabilités (conditions du décret) soient transférées au partenaire privé.

Également, le MTQ mentionne que depuis 1999, d'autres caractéristiques du projet ont évolué. Dans son document d'appui, il présente les différences entre le concept visé par le décret de 1999 et celui de l'avant-projet définitif de 2007 (appelé « Projet de référence »). Selon le MTQ, malgré les modifications apportées, l'avant-projet définitif de 2007 cadre toujours avec le projet autorisé par décret. Toutefois, après analyse des modifications, nous considérons qu'une de celles-ci devra faire l'objet d'une nouvelle modification du décret. Il s'agit de la construction d'un chemin en vue de permettre l'accès aux propriétés enclavées au sud de l'autoroute 30 qui sont localisées sur le chemin du Canal. Cette modification sera traitée conjointement avec celle du transfert de certaines responsabilités des exigences du décret au partenaire privé.

L'analyse de la demande a été effectuée en collaboration avec certaines unités administratives du MDDEP et de certains ministères et organismes gouvernementaux<sup>3</sup>.

Le présent document se divise en trois parties. La première décrit la nature des modifications demandées aux conditions 9 et 15 du décret, les éléments de justification et les recommandations

---

<sup>1</sup> Voir l'annexe 1 pour la copie du décret.

<sup>2</sup> Voir l'annexe 2 pour la liste des certificats d'autorisation.

<sup>3</sup> Voir l'annexe 3 pour la liste des organismes consultés.

issues de l'analyse de l'acceptabilité environnementale. La deuxième partie du document présente les différences entre le concept visé par le décret de 1999 et celui de l'avant-projet définitif de 2007. La dernière partie résume la consultation qui a été effectuée auprès de la communauté autochtone de Kahnawake.

# 1. DEMANDE DE MODIFICATION AU LIBELLÉ DES CONDITIONS 9 ET 15 DU DÉCRET NUMÉRO 509-99 DU 5 MAI 1999

## 1.1 Description des modifications

### 1.1.1 Condition 9

La condition 9 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 qui concerne la mise en place d'écrans antibruit est libellée comme suit :

#### Écrans antibruit

« Les écrans antibruit aménagés par le ministère des Transports tels que prévus au document « Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore » devront faire l'objet d'une consultation par le ministère des Transports auprès de la population touchée par l'aménagement de ces écrans. Ces écrans doivent assurer un niveau sonore se rapprochant le plus possible de 55 dB(A) Leq(24h). De plus, vis-à-vis la rue Georges-Vanier, le ministère des Transports devra déplacer le tracé de 20 mètres vers le sud.

Le ministère des Transports doit présenter les résultats de la consultation qu'il aura réalisée auprès de la population touchée par l'aménagement des écrans antibruit au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. »

Le MTQ demande de modifier cette condition qui réfère à un document indiquant précisément l'emplacement et les caractéristiques des écrans antibruit adaptés au projet évalué en 1997. Le projet ayant évolué, le MTQ demande que la nouvelle condition précise l'objectif que devront atteindre les mesures d'atténuation. Le MTQ propose de déposer un rapport démontrant que les mesures prévues pour réduire les niveaux de bruit émanant du projet permettront de respecter leur Politique sur le bruit routier (MTQ, 1998).

### 1.1.2 Condition 15

La condition 15 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 qui concerne le programme de suivi de l'efficacité des écrans antibruit exigés à la condition 9 est libellée comme suit :

#### Programme de suivi

« Un programme de suivi de l'efficacité des écrans antibruit décrits dans le document « Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore » doit être réalisé. Le programme doit comprendre une évaluation des niveaux de bruit derrière les écrans, un an, trois ans et cinq ans après leur construction. Un rapport doit être remis au ministre de l'Environnement au plus tard 6 mois après chaque série de mesures. Ce rapport doit aussi contenir de nouvelles mesures d'atténuation, si nécessaire. »

Le MTQ demande que cette condition soit modifiée afin que le suivi environnemental vise les mesures d'atténuation qui seront proposées à la lumière des nouvelles évaluations des impacts sonores du projet modifié. Le programme prévoirait des relevés sonores et des comptages de véhicules effectués un an et cinq ans après la mise en exploitation de l'autoroute et également, un comptage des véhicules serait réalisé dix ans après cette mise en exploitation.

## **1.2 Justification de la demande de modification**

En matière de pollution sonore, les conditions 9 et 15 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 réfèrent à une mise à jour, réalisée en septembre 1997, de la section 7.2.4.10 de l'étude d'impact traitant du climat sonore (MTQ, 1997). Cette mise à jour recommandait la réalisation de neuf écrans antibruit d'une hauteur de 4,5 mètres localisés en certains endroits sensibles du tracé présenté lors des audiences publiques du projet en 1997. Ces écrans totalisaient une longueur de 6 895 mètres et une superficie de 31 028 m<sup>2</sup>. L'évaluation des besoins en écrans antibruit avait été effectuée à l'aide du logiciel Stamina 2.0 / Optima en se basant sur un avant-projet préliminaire et des projections de circulation datant de la même époque. Toutefois, certaines modifications apportées au projet, l'évolution des instruments de projection en matière de pollution sonore et l'imposition d'un péage font qu'aucun de ces écrans ne répond aux besoins futurs anticipés.

En effet, depuis 1997, plusieurs conditions de réalisation du projet ont changé à la suite de l'introduction du partenariat public-privé (PPP) et à des modifications du tracé (déplacement et encaissement des chaussées sur le boulevard Saint-Jean-Baptiste et déplacement de 20 mètres, vis-à-vis la rue Georges-Vanier, tel que demandé à la condition 9 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999). De plus, le MTQ dispose de nouvelles données de circulation, fondées sur des informations et des enquêtes plus récentes. Le MTQ mentionne qu'en conséquence, le partenaire privé devra refaire les simulations sonores lorsque la conception du projet sera assez avancée, et ce, en utilisant les nouvelles évaluations de circulation.

## **1.3 Analyse environnementale**

### **1.3.1 Modification du libellé de la condition 9**

#### *1.3.1.1 Choix des mesures d'atténuation du bruit*

Dans son document d'appui à la demande de modification du décret, le MTQ présente de nouveaux écrans antibruit pour deux scénarios, avec et sans péage. Le scénario avec péage correspond à l'imposition dudit péage sur toute la longueur du tronçon de 35 kilomètres. Toutefois, la politique de tarification adoptée prévoit uniquement le péage pour l'utilisation du pont enjambant le fleuve Saint-Laurent. En conséquence, les nouvelles projections de nuisance sonore et de besoin en écrans antibruit pour les deux scénarios qui découlent des évaluations effectuées par le MTQ à l'aide du logiciel Traffic Noise Model (TNM) version 2.5 ne correspondent pas au scénario de péage retenu. Le coût du péage influençant la quantité de véhicules qui utiliseront ce tronçon de l'autoroute 30, les données de circulation pour le scénario de péage retenu seront différentes. Ainsi, les écrans antibruit prévus au décret de 1999 et ceux

proposés par le MTQ dans le cadre de l'avant-projet définitif de 2007<sup>4</sup> pour les scénarios avec et sans péage ne sont donc pas adaptés au scénario de péage retenu. Le MTQ souligne que le partenaire privé devra refaire les simulations sonores lorsque la conception du projet sera assez avancée, et ce, en utilisant les nouvelles évaluations de circulation. Dans ces circonstances, la nouvelle condition 9 ne peut pas faire référence aux écrans antibruit détaillés dans le document d'appui. Le MTQ demande que la condition 9 soit modifiée et propose le libellé suivant:

#### Mesures d'atténuation du climat sonore en période d'exploitation

« Le ministre des Transports doit déposer au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, un rapport démontrant que les mesures prévues pour réduire les niveaux de bruit originant du projet permettront de respecter la Politique sur le bruit routier élaborée par le ministre des Transports. »

La localisation ainsi que les caractéristiques des écrans proposés dans les documents déposés en appui à la demande de modification du décret (MTQ, 2006 et Yockell Associés inc., 2006) permettent de constater que la méthodologie utilisée pour l'évaluation des besoins en écrans ainsi que les écrans antibruit qui en résultent assurent un niveau sonore aux zones sensibles qui respecte la Politique sur le bruit routier du MTQ.

L'équipe d'analyse est d'avis que l'objectif de 55 dB  $L_{Aeq, 24 h}$  aux zones sensibles doit demeurer la référence dans la nouvelle condition 9. En effet, au MDDEP, la pratique administrative actuelle suivie dans le cadre de l'analyse des projets routiers consiste à s'inspirer des critères de confort recommandés par la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL), soit un niveau sonore de 55 dB  $L_{Aeq, 24 h}$  à l'extérieur des résidences ainsi qu'aux valeurs guides de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Celles-ci font une distinction entre les niveaux de jour et ceux de nuit, soit un maximum de 45 dB  $L_{Aeq, 8 h}$  pour permettre le sommeil et un maximum de 50 dB  $L_{Aeq, 16 h}$  pendant le jour pour éviter une gêne modérée et de 55 dB  $L_{Aeq, 16 h}$  pour éviter une gêne grave.

Toutefois, la valeur utilisée par le MDDEP comme limite d'acceptabilité pour le bruit communautaire (55 dB  $L_{Aeq, 24 h}$ ) est en voie de révision. En effet, dans le cadre de l'application de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets routiers, la nécessité de réviser la Politique sur le bruit routier du MTQ a été soulevée par les spécialistes du MDDEP et du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Les rapports du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relatifs à ces projets routiers font également état de la nécessité de réviser la politique. La principale recommandation est à l'effet de revoir l'indicateur de référence  $L_{Aeq, 24 h}$  retenu dans la politique afin de proposer un ou des indices permettant de mieux définir l'existence de la gêne.

---

<sup>4</sup> Voir l'annexe 4 du présent rapport qui présente à titre informatif les mesures d'atténuation proposées au décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 et celles de l'avant-projet définitif de 2007 du MTQ pour les scénarios avec et sans péage.

En mars 2003, le MTQ a mis en place un comité de suivi avec les principaux partenaires concernés par cette révision. Selon une communication récente du MTQ<sup>5</sup>, il appert que leurs spécialistes travailleraient actuellement à cette révision. Dans le cadre de la présente analyse de modification du décret, le spécialiste du bruit du MDDEP réitère l'importance de réviser la Politique sur le bruit routier.

Comme aucun écran antibruit ne peut être cité à la nouvelle condition 9 et qu'aucune donnée de projection de nuisance sonore provenant du projet final en exploitation n'est disponible, l'équipe d'analyse juge essentiel d'intégrer l'obligation d'effectuer des projections de nuisances sonores pour la période d'exploitation en considérant les évaluations de la circulation correspondantes à la politique de tarification adoptée. Cette exigence n'est pas en contradiction avec les demandes du MTQ puisque dans son document d'appui à la demande de modification du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999, il mentionnait que le partenaire privé devra refaire de nouvelles simulations desquelles découleront le choix des mesures d'atténuation lorsque la conception du projet sera assez avancée.

Étant donné que la condition 9 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 permet de connaître les caractéristiques des écrans prévus (hauteur, longueur, emplacement) ainsi que les réductions anticipées des niveaux sonores, l'équipe d'analyse considère que la nouvelle condition du décret doit permettre d'obtenir toutes les informations exigées à la condition actuelle. Nous demandons donc que les niveaux sonores perçus aux zones sensibles, les réductions anticipées des niveaux sonores et les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans antibruit (murs, buttes, talus) ou de toutes autres mesures d'atténuation prévues soient documentés afin de permettre l'évaluation de la pertinence et de l'efficacité des mesures proposées. Le moment prévu de la mise en place des écrans doit également être précisé.

La condition 9 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 exige également que le MTQ présente les résultats de la consultation qu'il aura réalisé auprès de la population touchée par l'aménagement des écrans antibruit. Cette exigence, faisant suite aux recommandations du rapport d'analyse environnementale du Ministère (MDDEP, 1999) supportant le décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 ainsi qu'à celles du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE, 1998), doit être reconduite. Étant donné l'importance des changements à la qualité de vie, que ce soit au regard du climat sonore ou du paysage que peut entraîner la mise en place d'écrans antibruit ou de toute autre mesure d'atténuation du bruit, l'équipe d'analyse juge que la population touchée par la mise en place des mesures d'atténuation doit d'être consultée. Le rapport devra également présenter les résultats de la consultation effectuée auprès de la population touchée par la mise en place des mesures d'atténuation.

#### *1.3.1.2 Déplacement du tracé vis-à-vis la rue Georges-Vanier*

Le décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 exige que le MTQ déplace le tracé, vis-à-vis la rue Georges-Vanier, de 20 mètres vers le sud. Dans les documents à l'appui de la demande de modification du décret, le MTQ mentionne que cette obligation sera respectée. Malgré ce fait, il est nécessaire de conserver cette exigence dans la nouvelle condition 9.

---

<sup>5</sup> Courrier électronique de M<sup>me</sup> Line Gamache, du MTQ, à M<sup>me</sup> Ruth Lamontagne, du MDDEP, daté du 13 mars 2008.

### 1.3.1.3 Libellé proposé pour la condition 9 modifiée

En résumé, l'équipe d'analyse considère :

- que le niveau sonore à respecter aux zones sensibles dans la condition 9 modifiée soit le plus près possible de 55 dB  $L_{Aeq, 24 h}$ ;
- que de nouvelles projections de nuisances sonores soient effectuées pour la période d'exploitation en considérant les évaluations de la circulation correspondantes à la politique de tarification adoptée;
- que la population touchée par l'aménagement des mesures d'atténuation pour le bruit doit être consultée;
- qu'un rapport présentant la justification des mesures d'atténuation proposées et les résultats de la consultation tenue auprès de la population touchée par ces mesures soit déposé au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;
- que l'exigence du déplacement du tracé de 20 mètres vers le sud vis-à-vis la rue Georges-Vanier demeure écrite dans la condition 9 modifiée.

Ainsi, l'équipe d'analyse suggère le libellé suivant pour la nouvelle condition 9 :

#### Mesures d'atténuation du climat sonore en période d'exploitation

« Le ministère des Transports doit effectuer des projections de nuisances sonores pour la période d'exploitation en considérant les évaluations de la circulation correspondantes à la politique de tarification adoptée.

Le ministère des Transports doit fournir les niveaux de bruit perçus aux zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives situées en bordure de l'infrastructure, et élaborer des mesures d'atténuation permettant de respecter un niveau de bruit le plus près possible de 55 dB  $L_{Aeq, 24 h}$ . Les réductions anticipées des niveaux sonores et les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans antibruit tels que murs, buttes ou talus, ou toutes autres mesures d'atténuation prévues pour réduire les niveaux de bruit provenant du projet en période d'exploitation, doivent être exposés. Le moment prévu de leur mise en place doit également être précisé.

Les mesures d'atténuation doivent faire l'objet d'une consultation auprès de la population touchée par leur mise en place. Les résultats de cette consultation et les renseignements demandés dans la présente condition doivent être déposés à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

De plus, le tracé devra être déplacé de 20 mètres vers le sud, à la hauteur de la rue Georges-Vanier, de façon à permettre la mise en place d'un talus afin de réduire le niveau sonore; ».

### 1.3.2 Modification du libellé de la condition 15

#### 1.3.2.1 *Suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit*

La condition 15 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 exige la réalisation d'un programme de suivi de l'efficacité des écrans antibruit énumérés au document « Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore ». Ce programme doit comprendre une évaluation des niveaux de bruit derrière les écrans, un an, trois ans et cinq ans après leur construction. Dans sa demande de modification de décret, le MTQ ne souhaite pas conserver cette exigence. Le MTQ propose le libellé suivant en remplacement de celui de la condition 15 :

#### Programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation

« Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi du climat sonore généré par l'exploitation des infrastructures routières réalisées dans le cadre du projet. Ce programme doit prévoir des relevés sonores et des comptages de véhicules effectués un an et cinq ans après la mise en exploitation de l'autoroute ainsi qu'un comptage de véhicules réalisé dix ans après cette mise en exploitation. »

À l'instar de la condition 9, cette exigence faisait suite aux recommandations du rapport d'analyse environnementale du Ministère (MDDEP, 1999) supportant le décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 ainsi qu'à celles du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE, 1998). En conséquence, l'équipe d'analyse juge qu'il est essentiel de conserver le suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation qui seront mises en place afin de s'assurer que celles-ci permettront le respect d'un niveau de bruit de 55 dB  $L_{Aeq, 24 h}$  à proximité des zones sensibles. La fréquence d'évaluation des niveaux de bruit serait modifiée dans la nouvelle condition pour s'harmoniser à celle du suivi du climat sonore en période d'exploitation (voir la section 1.3.2.2). Par conséquent, l'évaluation des niveaux de bruit derrière les écrans devra se faire un an, cinq ans et dix ans après leur construction.

#### 1.3.2.2 *Suivi du climat sonore en période d'exploitation*

Le décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 n'exigeait pas le suivi du climat sonore en période d'exploitation alors que dans la nouvelle condition 15, le MTQ propose d'élaborer et de réaliser un tel programme. L'équipe d'analyse juge qu'il est pertinent d'ajouter ce programme de suivi à la nouvelle condition 15. En effet, depuis quelques années, ce suivi est maintenant exigé pour les nouveaux projets routiers. Les relevés sonores devront être effectués à des endroits représentatifs des zones sensibles. Au moins un des relevés sonores à chacun des endroits représentatifs retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives.

Également, l'équipe d'analyse suggère que le comptage des véhicules soit réalisé avec classification afin de permettre la caractérisation de celle-ci. En effet, le trafic routier sur ce tronçon sera composé en grande partie de véhicules lourds, ceux-ci ayant généralement une incidence sur le bruit routier plus importante que les automobiles.

### 1.3.2.3 Mesures d'atténuation du bruit additionnelles

Le décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 exigeait également que le rapport déposé contienne de nouvelles mesures d'atténuation, si cela s'avérait nécessaire. Dans sa proposition de la nouvelle condition 15, le MTQ ne s'est pas engagé à cet effet. Toutefois, dans son document d'appui à la demande de modification au décret numéro 509-99 du 5 mai 1999, le MTQ s'appuie sur sa Politique sur le bruit routier pour assurer que des mesures d'atténuation supplémentaires seront mises en œuvre si nécessaire. Ainsi, selon le MTQ, en libellant la condition 15 du décret tel qu'il le propose, le partenaire privé pourra assurer le suivi des nuisances sonores et planifier la construction des écrans au moment opportun, dans le respect de la Politique sur le bruit routier.

L'équipe d'analyse juge que la référence à la Politique sur le bruit n'est pas suffisante pour s'assurer de la mise en place de mesures d'atténuation additionnelles si cela s'avérait requis. En conséquence, l'équipe d'analyse suggère que la mise en place de mesures d'atténuation additionnelles soit évaluée à la lumière des résultats du suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation. Ainsi, dans l'hypothèse où les résultats du suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation démontrent que le seuil à respecter exigé à la condition 9 du présent décret est dépassé, le programme devra prévoir la mise en œuvre de mesures additionnelles.

### 1.3.2.4 Dépôt du programme et du rapport

La condition 15 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 exige que le rapport du suivi de l'efficacité des écrans antibruit soit remis au ministre de l'Environnement au plus tard six mois après chaque série de mesures. Dans sa proposition de la nouvelle condition 15, le MTQ ne s'engage pas à déposer ni les détails du programme, ni les résultats du suivi qu'il propose d'effectuer.

L'équipe d'analyse juge qu'il est essentiel de connaître les détails du programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation et de l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place ainsi que les résultats de ce programme de suivi. Ainsi, la nouvelle condition 15 doit demander le dépôt du programme à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et la transmission des rapports de suivi à la ministre au plus tard six mois après chaque campagne de relevés.

### 1.3.2.5 Libellé proposé pour la condition 15 modifiée

*En résumé, l'équipe d'analyse considère :*

- *que le suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation du bruit doit être maintenu et exécuté selon les modalités décrites à la section 1.3.2.1 du présent rapport d'analyse environnementale;*
- *qu'un suivi du climat sonore en période d'exploitation soit effectué selon les modalités décrites à la section 1.3.2.2 du présent rapport d'analyse environnementale;*
- *que le programme de suivi proposé soit déposé au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;*

- *que les rapports des suivis soient déposés au plus tard six mois après chaque campagne de relevés;*
- *que l'exigence de mesures d'atténuation additionnelles, si elles s'avèrent nécessaires, soit maintenue dans la nouvelle condition 15.*

Ainsi, l'équipe d'analyse suggère le nouveau libellé suivant pour la condition 15 :

#### Programme de suivi du climat sonore

« Le ministère des Transports doit élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore. Ce programme doit être réalisé, un an, cinq ans et dix ans après la mise en service de l'infrastructure. Ce programme doit comprendre des relevés sonores à quelques endroits représentatifs des zones sensibles et doit prévoir des comptages de véhicules avec classification afin de permettre la caractérisation de la circulation selon les spécifications suivantes :

- un an et cinq ans suivant la mise en service : relevés sonores et comptage de véhicules;
- dix ans suivant la mise en service : comptage de véhicules.

Au moins un des relevés sonores à chacun des endroits représentatifs retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives.

Ce programme doit également évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation qui seront mises en place. Des relevés permettant de mesurer de façon précise la réduction des niveaux sonores doivent être effectués un an, cinq ans et dix ans après la construction des mesures d'atténuation.

Le programme doit être déposé à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement alors que les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard six mois après chaque campagne de relevés. Dans l'hypothèse où les résultats du suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation démontreraient que le seuil exigé à la condition 9 du présent décret est dépassé, le programme devra prévoir la mise en œuvre de mesures d'atténuation. »

### **1.4 Consultation du ministère de la Santé et des Services sociaux**

Le MSSS juge acceptable, d'un point de vue de santé publique, les nouvelles conditions 9 et 15 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 proposées aux sections 1.3.1 et 1.3.2.

## **2. AUTRES MODIFICATIONS AU PROJET DEPUIS L'OBTENTION DU DÉCRET**

Dans son document d'appui à la demande de modification du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999, le MTQ mentionne que depuis 1999, certaines caractéristiques du projet ont évolué. Il y présente les différences entre le concept visé par le décret de 1999 et celui de l'avant-projet

définitif de 2007, qui inclut les modifications. Ces modifications découlent des études complémentaires qui ont été réalisées afin d'optimiser certains aspects techniques ou d'approfondir les connaissances de base sur le milieu. La majorité des modifications, à l'exception de l'une d'elles, ne demanderait pas de modification du décret.

## **2.1 Nouvelle activité exigeant également une modification au décret numéro 509-99 du 5 mai 1999**

À la lumière des documents soumis et des échanges avec le MTQ concernant les modifications apportées au projet depuis l'obtention du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999, il est ressorti qu'un nouveau chemin qui n'était pas prévu au projet autorisé doit être construit. Ce chemin est localisé hors de l'emprise autorisée par le décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 et permettra l'accès aux propriétés enclavées au sud de l'autoroute 30 qui sont localisées sur le chemin du Canal. Le chemin étant localisé en territoire agricole, le MTQ a effectué une demande d'autorisation auprès de la Commission du protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) en vue de permettre l'utilisation terres à des fins autres qu'agricoles. Le MTQ ne prévoyait pas obtenir l'autorisation de la CPTAQ avant le mois de mai 2008.

Considérant que le MTQ désire obtenir rapidement la modification du décret pour les conditions 9 et 15, il a été convenu avec ce dernier que la modification pour le chemin d'accès sera soumise au même moment que celle traitant du transfert de responsabilités de certaines exigences du décret au partenaire privé.

## **3. CONSULTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS AUPRÈS DE LA COMMUNAUTÉ AUTOCHTONE DE KAHNAWAKE**

La consultation effectuée auprès de la communauté autochtone de Kahnawake a eu lieu dans le cadre de l'examen préalable de 2006<sup>6</sup> en vue d'obtenir leur avis sur l'évaluation des répercussions des changements à l'environnement causés par le tracé ouest de l'autoroute 30 sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles. Transports Canada et le MTQ ont collaboré à cette consultation.

En mars 2006, les autorités fédérales ont sollicité les responsables de la communauté. À leur suggestion, les autorités fédérales ont contacté le Bureau de l'environnement de Kahnawake. Les deux demandes effectuées en mai et juin 2006 sont demeurées sans réponse. Étant donné que rien n'indique une utilisation courante des terres à des fins traditionnelles dans le secteur du projet de l'autoroute 30 (tronçon ouest) et étant donné l'absence de réponse de la part des responsables de la communauté de Kahnawake, les autorités fédérales ont conclu à l'absence d'effets environnementaux sur l'usage courant de terres et de ressources à des fins traditionnelles. Le Bureau de l'environnement de Kahnawake a été informé de cette décision lors d'une dernière correspondance au début du mois d'août 2006. À cet effet, il leur était demandé, s'il y avait lieu, de fournir un avis avant le 31 août 2006. Puisque aucune réponse n'a été reçue à

---

<sup>6</sup> Le MTQ a effectué cet examen dans le cadre du processus fédéral d'évaluation environnementale.

cette date, les autorités fédérales ont conclu que les informations disponibles sont justes. Des efforts supplémentaires auraient été faits en décembre 2006 mais sont demeurés sans réponse.

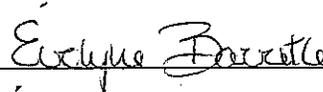
Dans le cadre de cette demande de modification du décret, le Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) a été consulté et a formulé des commentaires qui ont été transmis au MTQ. Ce dernier a apporté des compléments d'information qui ont été soumis au SAA sans autre suite.

## CONCLUSION

La modification est justifiée et acceptable sur le plan environnemental compte tenu que les nouvelles conditions d'autorisation permettent de maintenir les exigences du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999 concernant les mesures d'atténuation et de bonifier le suivi environnemental du climat sonore. Au terme de l'analyse effectuée en collaboration avec les unités administratives du MDDEP et d'autres ministères et organismes gouvernementaux, il est recommandé d'autoriser la modification des conditions 9 et 15 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999. De plus, la condition 1 du décret numéro 509-99 du 5 mai 1999, citant les documents à l'appui de l'autorisation doit aussi être modifiée afin d'y ajouter les documents pertinents aux modifications demandées.



**Ruth Lamontagne**  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales



**Évelyne Barrette**  
Analyste  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales



## RÉFÉRENCES

- BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. (BAPE, 1998). *Prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges – Rapport d'enquête et d'audience publique n°122*, 1998, 133 pages;
- Lettre de M<sup>me</sup> Joceline Béland, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Évelyne Barrette, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 4 avril 2008, concernant la consultation des autochtones effectuée dans le cadre de la modification du décret numéro 509-99, 1 page;
- Lettre de M<sup>me</sup> Joceline Béland, du ministère des Transports, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 18 avril 2008, concernant les réponses à une demande de questions supplémentaires relatives à la modification du décret numéro 509-99, 1 page et 4 pièces jointes;
- Lettre de M. Guy Sanfaçon, du ministère de la Santé et des Services sociaux, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 18 avril 2008, concernant la demande de modification de décret numéro 509-99 pour le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20, partie ouest, 1 page et 1 annexe;
- Lettre de M. Pierre Bilodeau, du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 4 avril 2008, concernant la demande de modification du décret numéro 509-99 pour le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 (partie Ouest), 1 page;
- Lettre de M<sup>me</sup> Marie-José Thomas, du Secrétariat aux affaires autochtones, à M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 19 décembre 2007, concernant la demande de commentaires pour la demande de modification du décret concernant le prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 (partie Ouest), 2 pages;
- MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP, 1999). *Rapport d'analyse environnementale – Prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire des municipalités régionales de comté de Roussillon, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges*, janvier 1999, 44 pages;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 1997). *Prolongation de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges – Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore*, septembre 1997, 7 pages et 1 annexe;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 1998). *Politique sur le bruit routier*, préparée par le Service de l'environnement, mars 1998, 13 pages;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2006). *Parachèvement de l'autoroute 30 – Ingénierie et domaines connexes – Étude complémentaire 1.7.3 – 05 et 05A – Étude des mesures d'atténuation pour le bruit pour le prolongement de l'A-30 et de l'A-530 – Rapport final*, préparé par Yockell Associés inc., octobre 2006, 12 pages et 1 annexe;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2007). *Parachèvement de l'autoroute 30 (Partie Ouest) – Ingénierie et domaines connexes - Document d'appui à la demande de modification au décret 509-99*, par le Bureau de projet de l'autoroute 30 – Groupement CBR et Transports Québec, octobre 2007, 10 pages;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2008). *Parachèvement de l'autoroute 30 (Partie Ouest) – Ingénierie et domaines connexes - Renseignements complémentaires concernant la demande de modification du décret 509-99*, par le Bureau de projet de l'autoroute 30 – Groupe CBR et Transports Québec, mars 2008, 15 pages;
- YOCKELL ASSOCIÉS INC (Yockell Associés inc., 2006). *Parachèvement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion – Tronçon Ouest – Examen préalable – Climat sonore*, février 2006, 20 pages et 3 annexes.

## **ANNEXES**



## ANNEXE 1 : DÉCRET NUMÉRO 509-99 DU 5 MAI 1999

Partie 2

GAZETTE OFFICIELLE DU QUÉBEC, 26 mai 1999, 131<sup>e</sup> année, n<sup>o</sup> 21

2071

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation de la ministre de la Culture et des Communications:

QUE soit autorisée une majoration maximale de 1,7 M\$ de la subvention du ministère de la Culture et des Communications pour l'implantation du Musée des arts et traditions populaires du Québec à Trois-Rivières;

QUE soit autorisé le versement au Musée des arts et traditions populaires du Québec à Trois-Rivières d'une aide financière spéciale de 550 000 \$ pour l'exercice 1999-2000.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
MICHEL NOËL DE TILLY

32076

Gouvernement du Québec

### Décret 508-99, 5 mai 1999

CONCERNANT la nomination d'un membre du conseil d'administration de l'Université du Québec à Chicoutimi

ATTENDU QU'en vertu du paragraphe *b* de l'article 32 de la Loi sur l'Université du Québec (L.R.Q., c. U-1) les droits et pouvoirs d'une université constituante sont exercés par un conseil d'administration composé notamment de deux personnes exerçant une fonction de direction à l'université constituante, dont au moins une personne exerçant une fonction de direction d'enseignement ou de direction de recherche, nommées par le gouvernement pour cinq ans et désignées par le conseil d'administration, sur la recommandation du recteur;

ATTENDU QU'en vertu du décret numéro 1136-93 du 18 août 1993 monsieur Guy J. Collin était nommé membre du conseil d'administration de l'Université du Québec à Chicoutimi, que son mandat est expiré et qu'il y a lieu de pourvoir à son remplacement;

ATTENDU QUE sur la recommandation du recteur, le conseil d'administration a désigné monsieur Ghislain Bourque;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre de l'Éducation:

QUE monsieur Ghislain Bourque, vice-recteur à l'enseignement et à la recherche, soit nommé membre du conseil d'administration de l'Université du Québec à Chicoutimi, à titre de personne exerçant une fonction de

direction à l'université constituante, pour un premier mandat de cinq ans à compter des présentes, en remplacement de monsieur Guy J. Collin.

*Le greffier du Conseil exécutif,*  
MICHEL NOËL DE TILLY

32077

Gouvernement du Québec

### Décret 509-99, 5 mai 1999

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets de construction, certaines activités, certaines exploitations et certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas visés par règlement du gouvernement;

ATTENDU QUE le gouvernement a adopté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) et ses modifications subséquentes;

ATTENDU QUE le paragraphe *e* de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tout projet de construction, de reconstruction ou d'élargissement, sur une longueur de plus d'un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus, ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus;

ATTENDU QUE le ministère des Transports a l'intention de réaliser la construction et l'élargissement d'une infrastructure routière d'une longueur d'environ 35 kilomètres prévue pour quatre voies de circulation et dont l'emprise possède une largeur moyenne de plus de 35 mètres sur le territoire des municipalités régionales de comté de Roussillon, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges, entre la route 138 à Châteauguay et l'échangeur A-20/A-540 à Vaudreuil-Dorion;

ATTENDU QUE le ministère des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement, le 24 janvier

1992, un avis de projet conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

ATTENDU QUE le ministère des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement, le 20 décembre 1993, une étude d'impact concernant ce projet, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement et de la Faune, le 11 septembre 1996, conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

ATTENDU QUE le projet a franchi l'étape d'information et de consultation publiques prévue par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement;

ATTENDU QUE durant la période d'information et de consultation publiques douze demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement et de la Faune relativement à ce projet;

ATTENDU QUE le ministre de l'Environnement et de la Faune a confié un mandat d'enquête et d'audience publique au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement;

ATTENDU QU'une audience publique sur ce projet a été tenue du 8 au 11 septembre 1997 et du 8 au 10 octobre 1997;

ATTENDU QUE le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a soumis au ministre de l'Environnement et de la Faune son rapport d'enquête et d'audience publique le 2 janvier 1998;

ATTENDU QUE ce rapport conclut que ce projet est acceptable à certaines conditions;

ATTENDU QUE le ministère de l'Environnement a soumis son rapport sur l'analyse environnementale de ce projet;

ATTENDU QUE ce rapport conclut que ce projet est acceptable à certaines conditions;

ATTENDU QUE la Commission de protection du territoire agricole du Québec a émis, le 9 février 1998, une décision favorable à la réalisation de ce projet à certaines conditions;

ATTENDU QUE l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit que le gouvernement peut, à l'égard d'un projet soumis à la section IV.1 du chapitre I de cette loi, délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports relativement au projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre de l'Environnement:

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministre des Transports pour le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 aux conditions suivantes:

#### **Condition 1**

Conditions et mesures applicables

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat d'autorisation, la construction de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la municipalité régionale de comté de Vaudreuil-Soulanges devra être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants:

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Étude d'impact sur l'environnement, Justification, janvier 1991, pagination multiple;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Étude d'impact sur l'environnement, Choix du corridor, janvier 1991, pagination multiple;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Étude d'impact sur l'environnement, Tracé retenu et impacts — Volume 1, décembre 1993, pagination multiple;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20 dans

la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Étude d'impact sur l'environnement, Tracé retenu et impacts — Volume 2 (annexes), décembre 1993, pagination multiple;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Étude d'impact sur l'environnement, Tracé retenu et impacts — Volume 3 (annexe cartographique), décembre 1993, pagination multiple;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Étude d'impact sur l'environnement, Tracé retenu et impacts — Résumé, décembre 1993, 63 p. et annexe;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Réponses aux questions du MEF et errata, décembre 1994, 44 p. et annexes;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS — SNC-LAVALIN ENVIRONNEMENT. Prolongement de l'Autoroute 30 entre Châteauguay et l'Autoroute 20 dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, Réponses à la deuxième série de questions du MEF, octobre 1995, 10 p. et annexes;

— MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. Prolongation de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges, Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore, septembre 1997, 7 p. et annexe.

Si des indications contradictoires sont contenues dans ces documents, les plus récentes prévalent;

#### **Condition 2**

##### **Inventaires floristiques**

Le ministère des Transports doit, aux abords des cours d'eau traversés, dans les milieux humides ainsi que dans les boisés d'intérêt phytosociologique, réaliser des inventaires floristiques pour vérifier la présence d'espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables en plus des trois espèces déjà identifiées. Ces inventaires doivent être faits à l'intérieur de l'emprise et aux environs des lieux de traversée afin d'évaluer l'importance de l'impact. Des mesures d'atténuation ou de compensation doivent être prévues pour faire suite à ces inventaires et pour les espèces déjà connues.

Les inventaires prévus à la présente condition et les mesures d'atténuation ou de compensation envisagées doivent accompagner la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

#### **Condition 3**

##### **Traversée de cours d'eau**

Pour la traversée des rivières Châteauguay et Saint-Louis, du canal de Beauharnois, du fleuve Saint-Laurent par l'autoroute 30 et la traversée de la rivière Saint-Louis par la route 236, le ministère des Transports doit fournir l'information liée à la bathymétrie, la caractérisation des sédiments et la description des travaux en eaux.

Ces informations doivent accompagner la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

#### **Condition 4**

##### **Pertes d'habitats fauniques**

Pour la traversée des rivières Châteauguay et Saint-Louis, du canal de Beauharnois, du fleuve Saint-Laurent par l'autoroute 30 et la traversée de la rivière Saint-Louis par la route 236, le ministère des Transports doit évaluer les pertes d'habitats associées à la faune ichthyenne, avienne et terrestre et prévoir des mesures d'atténuation appropriées et/ou des mesures de compensation.

Ces informations doivent accompagner la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

#### **Condition 5**

##### **Études relatives aux piliers dans la rivière Châteauguay**

Dans le cas de la traversée de la rivière Châteauguay, le ministère des Transports doit réaliser des études relatives à la forme et à la position des piliers afin de prévenir les embâcles et les inondations.

Ces études doivent accompagner la demande visant l'obtention du certificat prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

#### **Condition 6**

##### **Marais le long de la rivière Saint-Louis**

Le ministère des Transports doit construire le pont de la traversée de la rivière Saint-Louis sans effectuer de remblayage dans le marais le long de cette rivière;

**Condition 7**

Mesures d'atténuation relatives à la traversée du canal de Beauharnois

Dans le cas de la traversée du canal de Beauharnois, le ministère des Transports doit proposer des mesures d'atténuation efficaces pour assurer la protection de la prise d'eau potable de Beauharnois, localisée à moins de 500 m en aval des travaux prévus, et ce, en concertation avec les responsables de l'usine de traitement de la Ville de Beauharnois.

Un rapport décrivant la nature des sédiments, les mesures d'atténuation préconisées et les résultats de la concertation doit accompagner la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

**Condition 8**

Nouvelle évaluation du marais à l'est du canal de Beauharnois

Le ministère des Transports doit établir les caractéristiques écologiques du marais situé à l'est du canal de Beauharnois afin de déterminer la nécessité d'appliquer des mesures d'atténuation ou de compensation.

Cette caractérisation doit être documentée et accompagner la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

**Condition 9**

Écrans antibruit

Les écrans antibruit aménagés par le ministère des Transports tels que prévus au document « Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore » devront faire l'objet d'une consultation par le ministère des Transports auprès de la population touchée par l'aménagement de ces écrans. Ces écrans doivent assurer un niveau sonore se rapprochant le plus possible de 55 dB(A) Leq(24h). De plus, vis-à-vis la rue Georges-Vanier, le ministère des Transports devra déplacer le tracé de 20 mètres vers le sud.

Le ministère des Transports doit présenter les résultats de la consultation qu'il aura réalisée auprès de la population touchée par l'aménagement des écrans antibruit au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

**Condition 10**

Qualité de l'eau des puits

Le ministère des Transports doit soumettre au ministre de l'Environnement un programme de suivi de la qualité physicochimique des eaux des sources d'eau potable jugées à risque dans l'étude d'impact.

Ce programme devra accompagner la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

**Condition 11**

Échangeur en losange

Le ministère des Transports doit construire, au moment jugé opportun, un échangeur de type « en losange » dans le secteur Haute-Rivière à Châteauguay;

**Condition 12**

Passage du canal de soulanges

Le ministère des Transports doit tenir compte, lors de la conception des ouvrages de passage du canal de Soulanges, du projet de réouverture du canal. À cette fin, les dimensions des ouvrages de passage du canal devront être déterminées conjointement avec la Société de développement du canal de Soulanges;

**Condition 13**

Lien cyclable

Le ministère des Transports doit maintenir le lien cyclable traversant l'autoroute 30 projetée entre les municipalités de Sainte-Martine et Beauharnois de concert avec les autorités municipales responsables;

**Condition 14**

Talus au Centre écologique Fernand-Séguin

Le ministère des Transports doit examiner, conjointement avec la Ville de Châteauguay, la possibilité d'ériger un talus sur les terrains du Centre écologique Fernand-Séguin afin de réduire les impacts appréhendés du prolongement de l'autoroute 30 sur le centre écologique.

Le résultat de cet examen conjoint doit être présenté lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

**Condition 15**

## Programme de suivi

Un programme de suivi de l'efficacité des écrans antibruit décrit dans le document «Mise à jour de la section 7.2.4.10 traitant du climat sonore» doit être réalisé. Le programme doit comprendre une évaluation des niveaux de bruit derrière les écrans, un an, trois ans et cinq ans après leur construction. Un rapport doit être remis au ministre de l'Environnement au plus tard 6 mois après chaque série de mesures. Ce rapport doit aussi contenir de nouvelles mesures d'atténuation, si nécessaire.

*Le greffier du Conseil exécutif,*

MICHEL NOËL DE TILLY

32066

Gouvernement du Québec

**Décret 510-99, 5 mai 1999**

CONCERNANT la requête de la Société Hydro-Québec relativement à l'approbation des plans et devis d'un évacuateur de crues et d'un seuil déversant

ATTENDU QUE la Société Hydro-Québec soumet pour approbation les plans et devis d'un évacuateur de crues qu'elle projette de construire afin de compléter son aménagement hydroélectrique et qu'elle soumet les plans et devis d'un seuil déversant qu'elle projette de construire à des fins environnementales;

ATTENDU QUE l'approbation des plans et devis de l'évacuateur de crues est requise en vertu des articles 56 et suivants de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13) et que celle des plans et devis du seuil déversant aval est requise en vertu des articles 71 et suivants de la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., c. R-13);

ATTENDU QUE l'évacuateur de crues et le seuil déversant aval seront situés sur la rivière Sainte-Marguerite, sur la Côte-Nord, au site désigné SM-3, territoire non organisé de Lac-Walker, dans les municipalités régionales de comté Sept-Rivières et Caniapiscau;

ATTENDU QUE les terrains occupés par cet évacuateur de crues et ce seuil déversant ou affectés par leur refoulement sont du domaine public;

ATTENDU QUE les documents faisant l'objet de la présente demande d'approbation sont les suivants:

1. Planche 4: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Accès à l'évacuateur de crues et implantation générale», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

2. Planche 5: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Agencement et implantation», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

3. Planche 6: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Agencement — Élévations», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

4. Planche 8: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Pilier d'extrémité droite — Ancrages au roc», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

5. Planche 9: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Pilier d'extrémité gauche — Ancrages au roc», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

6. Planche 10: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Travaux d'injections — Plan, coupes et détail», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

7. Planche 11: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Plates-formes — Remblai», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. A. Biner et Martin Desbois, ingénieurs;

8. Planche 12: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Piliers intermédiaires et coursier — Géométrie», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

9. Planches 13 à 15 inclusivement: Divers plans intitulés «Évacuateur de crues — Piliers intermédiaires — Bétonnage», datés du 30 juin 1998, signés et scellés par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

10. Planche 16: Plan intitulé «Évacuateur de crues — Coursiers — Clés de cisaillement», daté du 30 juin 1998, signé et scellé par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;

11. Planches 17 à 19 inclusivement: Divers plans intitulés «Évacuateur de crues — Pilier d'extrémité droite — Bétonnage», datés du 30 juin 1998, signés et scellés par MM. Martin Desbois et Martinian Lovin, ingénieurs;



**ANNEXE 2 : LISTE DES CERTIFICATS D'AUTORISATION ÉMIS EN VERTU DE L'ARTICLE 22 DE LA LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE CADRE DU PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE CHÂTEAUGUAY ET L'AUTOROUTE 20 SUR LE TERRITOIRE DE LA MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ DE VAUDREUIL-SOULANGES**

N°	Objet de la demande	Date d'émission du certificat d'autorisation
1	Construction des remblais d'approche pour l'échangeur de l'autoroute 30 et du chemin de la Haute-Rivière	2006-07-11
2	Implantation et déboisement de l'emprise de l'autoroute 30, tronçon ouest	2007-03-20
3	Construction de la route 236 entre le chaînage 43+040 et la route 132	2007-07-30
4	Construction de l'échangeur A-30/chemin de la Haute-Rivière (phase II)	2007-10-15



### **ANNEXE 3 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS**

Les directions du MDDEP :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie;
- la Direction des politiques de l'air;

et les ministères et l'organisme suivants :

- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune :
  - la Direction régionale de l'aménagement de la faune de l'Estrie-Montérégie-Montréal;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.



**ANNEXE 4 : ÉCRANS ANTIBRUIT PRÉVUS AU DÉCRET DE 1999 (MISE À JOUR DE 1997) ET À L'AVANT-PROJET DÉFINITIF DE 2007 (SCÉNARIOS AVEC ET SANS PÉAGE) POUR LES TRONÇONS COUVERTS PAR LE DÉCRET DE 1999**

Localisation	Décret 1999					Avant-projet définitif de 2007 (avec péage)					Avant-projet définitif de 2007 (sans péage)						
	Orientation	Longueur (m)	Hauteur (m)	Superficie (m <sup>2</sup> )	Nombre de résidence	Orientation	Longueur (m)	Hauteur (m)	Superficie (m <sup>2</sup> )	Nombre de résidence	Débit	Orientation	Longueur (m)	Hauteur (m)	Superficie (m <sup>2</sup> )	Nombre de résidence	Débit
Châteauguay- Mercier : Boul. Saint-Jean- Baptiste	Nord	1 020	4.5	4590	-	-	-	-	-	-	12595	-	-	-	-	-	19750
	Sud	945	4.5	4253	-	-	-	-	-	-	11238	Sud	300	4.5	1350	6	19750
Châteauguay : Chemin de la Haute- Rivière	Nord	610	4.5	2745	-	Nord	630	2	1260	14	12595	Nord	673	4.5	3029	29	19750
	Sud	1000	4.5	4500	-	-	-	-	-	-	11238	Sud	110	4.5	495	1	19750
Maple Grove : Rue Paul	Nord	420	4.5	1890	-	Nord	420	3	1260	1	14777	Nord	420	4.5	1890	3	41500
Maple Grove : Rue Georges-Vanier	Nord	450	4.5	2025	-	-	-	-	-	-	14777	Nord	450	4.5	2025	5	41500
Beauharnois : Rue Roy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19969	Nord	225	3.5	788	2	40100
Beauharnois : Chemin SaintLouis	-	-	-	-	-	Nord	155	2	310	1	9621	Nord	155	4	620	4	20050
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10348	Sud	155	4	620	1	20050
Saint-Timothée : Chemin du Canal 1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16598	Sud	200	4.5	900	1	42600
Saint-Timothée : Chemin du Canal 2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16598	Sud	490	4.5	2205	2	42600
Saint-Timothée : Chemin du Canal 3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16598	Sud	70	3	210	1	42600
Saint-Timothée : Échangeur 530- bretelle A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6192	Est	452	4.5	2034	7	7300
Saint-Timothée : Traversée du fleuve	Ouest	650	4.5	2925	-	-	-	-	-	-	10119	Ouest	340	4.5	1530	6	22000
	Est	450	4.5	2025	-	-	-	-	-	-	7866	Est	170	4.5	765	4	22000
Saint-Timothée : raccordement A-30	Nord	1350	4.5	6075	-	Nord	1332	4	5328	110	24079	Nord	1332	4.5	5994	132	28000
	-	-	-	-	-	Centre	260	3	780	55**	24079	Centre	260	4.25	1105	124**	28000
<b>Total</b>	<b>9 écrans</b>	<b>6895</b>	<b>-</b>	<b>31028</b>	<b>-</b>	<b>5 écrans</b>	<b>2797</b>	<b>-</b>	<b>8938</b>	<b>181**</b>		<b>16 écrans</b>	<b>5802</b>	<b>-</b>	<b>25560</b>	<b>328**</b>	

\*\* Nombre de résidences pour la longueur totale de l'écran, incluant la portion localisée à l'ouest du Boulevard Pie-XII.