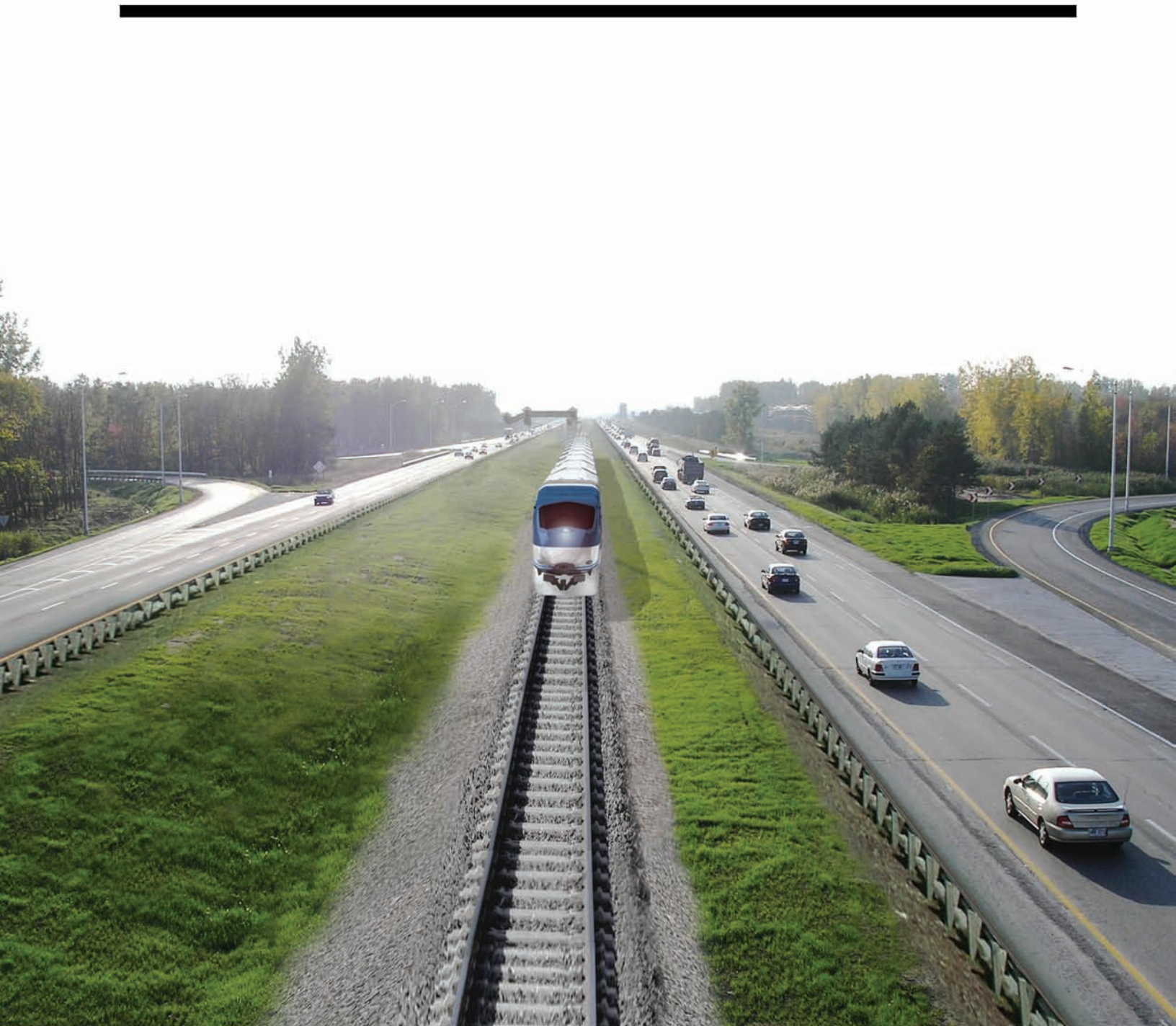


Le Consortium DS-SM-HMM

Groupement composé de :

DESSAU



Agence métropolitaine de transport

Le Consortium DS-SM-HMM

Agence Métropolitaine de Transport

Train de l'Est

Étude d'impact sur l'environnement
Complément de réponses aux questions et commentaires formulés
dans le cadre de l'analyse de recevabilité

Préparé par :



Jean-Luc Guilbault, M. Env., MBA
Responsable – Impacts

Approuvé par :



Guy Fouquet, ing., M. Ing.
Chargé de discipline – Environnement

Groupement DS-SM-HMM

1060, Université, Bureau 600
Montréal (Québec) Canada, H3B 4V3
Téléphone : 514.281.1010
Télécopieur : 514.281.1060

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES.....	3

INTRODUCTION

Le présent document renferme les réponses à la deuxième série de questions et commentaires qui ont été formulés par les différents ministères du Québec dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement du projet du Train de l'Est de l'AMT. Il présente également un complément d'information

Le document reprend le libellé de chaque question telle que formulée dans le document « Train de l'est – Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny : Questions et commentaires additionnels (Dossier 3211-08-009), 11 juillet 2008, MDDEP », suivie de la réponse.

COMPLÉMENT DE RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

QC En complément à la QC-8 ainsi qu'à la QC-23 du document transmis le 4 juillet dernier, l'empiètement dans les milieux humides devra suivre la séquence « Éviter, minimiser et compenser ». La compensation pour les superficies de milieux humides touchées devra notamment tenir compte de la superficie et de l'importance écologique de ceux-ci. Le ministère du Développement durable, de l'environnement et des Parcs devra être consulté concernant cette compensation qui devra prioritairement se faire par l'acquisition de terrains d'intérêt qui devront être convertis en servitudes réelles de conservation à perpétuité ou autres projets de conservation d'intérêt.

R La réponse fournie à la QC-23 dans le document « Réponses aux questions et commentaires formulés dans le cadre de l'analyse de recevabilité », Consortium DS-SM-HMM, AMT, août 2008, fournit les éléments demandés. La perte de milieux humides ou d'habitats d'espèces floristiques ou fauniques à statut particulier a effectivement été analysée selon la séquence d'atténuation « Éviter, minimiser, compenser ».

Dans le secteur de Mascouche, bien qu'aucun empiètement ne sera fait sur un petit milieu humide adjacent aux infrastructures ferroviaires, des mesures seront prises afin d'imperméabiliser le fossé qui sera aménagé entre ce milieu humide et les infrastructures ferroviaires. Ces mesures seront précisées lors de la conception définitive du projet, et seront intégrées dans les plans et devis. Cette approche rencontre le premier terme de la séquence « Éviter, minimiser, compenser ». Par ailleurs, les inventaires floristiques ont confirmé la présence d'espèces à statut particulier dans le boisé situé entre l'autoroute 25 et la voie ferrée du CP. Bien qu'il ne soit pas nécessaire de compenser toute perte éventuelle, l'AMT est prête à regarder la possibilité de réaliser un projet de compensation qui pourrait porter sur l'acquisition d'un terrain, aux fins de conservation, dans le secteur de la gare de Mascouche.

Dans le secteur Terrebonne, la conception préliminaire du stationnement de la gare terrebonne impliquait un léger empiètement sur un milieu humide localisé du côté est du futur stationnement (superficie inférieure à 0,07 ha par rapport à la superficie totale du milieu humide de 25,6 ha. En l'occurrence et conformément à la séquence d'atténuation « Éviter, minimiser, compenser », le stationnement sera optimisé de façon à éviter cet empiètement. D'autre part, les travaux impliquent un empiètement significatif sur la partie du milieu humide située dans la portion ouest de ce même secteur (stationnement de la gare de terrebonne). La superficie empiétée dans ce cas est de 1,9 ha. Comme il est impossible d'éviter totalement cet empiètement, l'AMT se propose de réserver, à des fins de mise en valeur, la portion de terrain située dans la portion sud et dont la superficie vouée à des fins de mise en valeur est de 2,2 ha. Un projet de compensation sera donc réalisé à cet endroit et misera sur la plantation de végétaux afin de favoriser la création d'habitats fauniques, notamment pour les espèces aviennes.

Dans le cas de la portion du tracé traversant la partie est du Grand marécage, le milieu est déjà passablement modifié et perturbé par les facteurs anthropiques et notamment la présence des terrains d'une entreprise industrielle. Le choix du tracé à cet endroit répond donc aux items « Éviter et minimiser » de la séquence d'atténuation. Le tracé implique uniquement une perte de 0,2 ha de milieux humides sur une superficie totale d'environ 200 ha. La superficie empiétée sera compensée dans le cadre de la compensation à la gare de Terrebonne.

QC De plus, dans un tableau, l'initiateur devrait spécifier la superficie (m²) de chaque boisé touché (pour l'ensemble des phases du projet) avec et sans emprise en indiquant, pour chaque superficie, l'importance du milieu touché.

R Le tableau suivant présente l'évaluation de la superficie de chaque boisé touché dans le cadre du projet, ainsi que leur importance basée sur les informations des cartes écoforestières du système d'information écoforestière du ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec.

Localisation	Superficie totale (m ²)	Superficie touchée dans le cadre du projet		Importance
		(m ²)	%	
Stationnement de la gare de Charlemagne	13 680	9 930	72,6	Description : jeune peuplement en régénération (espèces pionnières telles que le bouleau gris et le peuplier faux-tremble) sur ancienne friche et sur dépôts marins présentant un drainage imparfait. Importance : faible.
Stationnements de la gare de Repentigny	--	--	--	Quelques arbres feuillus et arbustes (espèces pionnières).
Terrains de General Dynamics	--	360	--	Rangées d'arbres le long de fossés et constituées de jeunes feuillus d'espèces fréquentes et de quelques résineux (pins). Importance : faible.
Partie est du Grand marécage près du chemin de la Presqu'île	2 933 380	7 640	0,3	Description : peuplement de feuillus humides inéquien et de classe d'âge de 30 ans (orme, frêne noir, érable argenté, bouleau jaune, érable rouge), sur dépôts marins présentant un mauvais drainage. Importance : moyenne.
Stationnement de la gare de Terrebonne	133 475	28 125	21,1	Description : peuplement de feuillus avec dominance de bouleau blanc et gris, accompagné de peuplier faux-tremble et d'érable rouge de classe d'âge de 30 ans sur dépôts marins présentant un drainage imparfait. Importance : moyenne.
Stationnement et gare de Mascouche	388 015	12 430	3,2	Description : jeune peuplement en régénération sur ancienne friche et érablière à feuillus tolérants inéquiens (bouleau blanc, bouleau gris, bouleau jaune, peupliers) sur dépôts marins présentant un drainage imparfait. Importance : moyenne.

QC *Enfin, afin de mieux cerner la problématique sur le drainage de la tête du ruisseau de Feu, veuillez nous informer lorsque l'étude mentionnée au dernier paragraphe de la section 5.4.3 de l'étude d'impact sera complétée.*

R L'étude hydrologique et hydraulique qui sera réalisée dans le secteur amont du ruisseau de Feu afin de préciser exactement le sens de l'écoulement de l'eau, notamment des deux ruisseaux présents à cet endroit, sera complétée au cours de l'automne. Une copie sera transmise au MDDEP dès qu'elle sera disponible.

QC *En complément à la QC-17, il y aurait lieu de préciser davantage les infrastructures et les travaux pour chacune des traversées de cours d'eau ainsi que l'empiètement de ceux-ci dans le littoral des cours d'eau concernés. Est-ce que des mesures de compensation sont envisagées pour l'empiètement dans le littoral par les infrastructures permanentes ou temporaires ?*

R Le détail des infrastructures pour la traversée des cours d'eau sera disponible lorsque l'étude d'avant-projet définitif sera complétée en octobre 2008.

A titre informatif selon la conception qui a été réalisée dans le cadre de l'avant-projet préliminaire, des ponts de courtes portées seront mis en place pour traverser les petits cours d'eau, dont le ruisseau La Grande Débouche, le ruisseau Saint-Charles et le ruisseau Thibodeau. Les travées sont de type TPG en acier préfabriqué avec une portée suffisante pour éviter tout empiètement dans le littoral. Les fondations seront composées de pieux également en acier avec des culées intégrées en béton préfabriqué, ce qui offre l'avantage d'éviter toute modification dans le lit des cours d'eau.

De plus, un ouvrage d'art ferroviaire sera requis pour traverser la rivière Mascouche. Ce pont sera composé de trois travées en acier de type TPG. La travée centrale sera la plus longue de façon à ce que les piliers soient en ligne avec ceux des ponts existants pour les chaussées est et ouest de l'autoroute 640, et pour éviter tout empiètement dans le littoral. Ainsi, il n'y aura aucune modification du lit de la rivière ni dans la section hydraulique d'écoulement. Par ailleurs, deux travées d'approche seront installées de chaque côté de la travée ferroviaire centrale. Le dessous des travées sera à la même hauteur que celui des structures routières voisines. Les fondations seront sur pieux battus jusqu'au roc.

Par conséquent, les infrastructures permanentes n'affecteront pas le littoral des cours d'eau traversés, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire d'identifier de mesures de compensation.

En ce qui concerne les infrastructures temporaires durant les travaux, il est trop tôt pour en connaître la nature puisque la conception définitive n'est pas terminée, encore moins l'identification des méthodes de travail. Dans le cas où un empiètement temporaire soit inévitable, la superficie touchée sera évaluée et un projet de compensation sera élaboré.

Complément de réponse à la QC-27

R La Ville de Mascouche possède un plan d'urgence qui est mis à jour sur une base régulière. Puisque le plan d'urgence renferme des renseignements nominatifs et stratégiques, il ne peut être transmis à toute personne en faisant la demande. Cependant, il pourra être transmis au MDDEP dans le cas où une demande formelle serait formulée en ce sens.

De plus, le Service des incendies possède un dossier complet sur chaque industrie du parc industriel. Ces dossiers renferment des informations telles que la matrice graphique, l'identification des risques, l'évaluation des périmètres d'évacuation, les intervenants à contacter en cas d'urgence, etc. L'information des dossiers que la Ville possède est en voie d'informatisation dans une base de données, ce qui permettra de connaître les risques associés à chaque entreprise et d'être en mesure de réagir rapidement à toute situation d'urgence. Cet exercice d'informatisation sera terminé cet automne. De plus, le Service des incendies peut compter sur une équipe d'intervention HAZMAT formée spécifiquement pour intervenir dans le cas de situations mettant en cause des produits dangereux.

Par ailleurs, la compagnie Inter-propane dispose d'un plan d'urgence pour ses installations dans le parc industriel. Ce plan a été discuté avec le Service des incendies de la Ville de Mascouche, et les intervenants sont parfaitement au courant des risques et sont en mesure de réagir à toute situation d'urgence qui pourrait survenir sur le site de l'entreprise. Le Service des incendies de la Ville est en contact avec le ministère de la Sécurité civile et la compagnie s'assure d'être en conformité avec les exigences de sécurité établies par la Ville et le Ministère.