

SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

5 SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

La prévision des impacts environnementaux d'un projet ainsi que l'applicabilité des mesures d'atténuation proposées, effectuées dans le cadre des études d'avant-projet, sont toujours entachées d'un certain degré d'incertitude. De manière à pallier à celles-ci, un programme de surveillance environnementale ainsi qu'un programme de suivi environnemental seront préparés et intégrés au projet, préalablement à la phase de construction de l'infrastructure. Ces programmes seront élaborés par le concessionnaire.

5.1 PROGRAMME DE SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

La surveillance environnementale prend des formes différentes selon qu'il s'agit de la période de pré-construction, de construction ou d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure autoroutière.

5.1.1 Phase de pré-construction

Lors de la période précédant la construction proprement dite de l'infrastructure, la surveillance environnementale consiste à s'assurer que toutes les normes, directives et mesures d'atténuation des impacts prévues dans l'étude d'impact ainsi que toutes les exigences des autorisations gouvernementales de même que celles formulées par les parties consultées et acceptées par le MTQ, soient incluses aux plans et devis ainsi qu'à tous les autres documents contractuels relatifs au projet.

Une séance d'information visant à sensibiliser les entrepreneurs à la nécessité de protéger l'environnement doit également être tenue avant le début de la construction, afin de passer en revue les principales préoccupations environnementales et mesures de protection du milieu liées à la réalisation des travaux.

5.1.2 Phase de construction

En phase de construction, la surveillance environnementale consiste à s'assurer que toutes les mesures, exigences, normes et autres prescriptions environnementales spécifiées dans les textes contractuels relatifs au projet soient respectées et que les mesures d'atténuation proposées soient correctement appliquées. L'ingénieur de chantier ou son représentant désigné est responsable de la surveillance environnementale des travaux et pour ce faire, il est présent sur le chantier de façon régulière.

Le programme de surveillance environnementale doit être mis à jour sur une base régulière selon l'avancement des travaux et modifié à chaque fois que l'entrepreneur procède à la mise à jour de son calendrier des travaux.

À la fin des travaux, le responsable du programme de surveillance procède à l'acceptation environnementale des travaux et rédige un rapport de surveillance. Le MTQ s'assure également de la pleine exécution des travaux correcteurs et de remise en état de l'environnement.

5.1.2.1 Phase d'exploitation et d'entretien

Les objets et les lieux spécifiques devant faire l'objet de la surveillance environnementale lors de la phase d'exploitation et d'entretien sont déterminés soit à partir du résultats de l'étude d'impact ou selon des ajustements qui peuvent être requis suite à la mise en œuvre du programme de suivi environnemental (voir section 5.2).

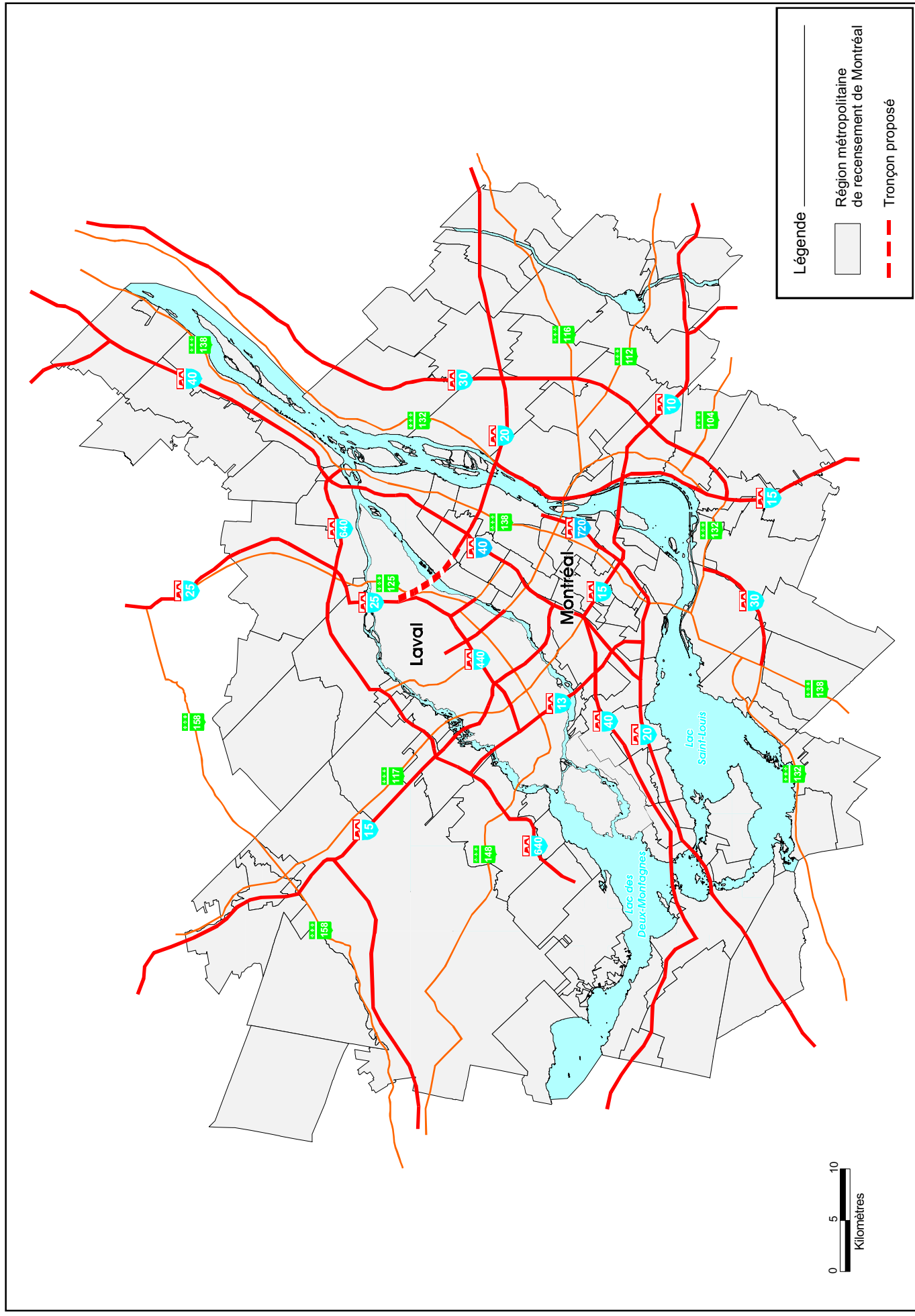
Le programme de surveillance environnementale permet de prendre en compte l'ensemble des risques potentiels pour la sécurité des usagers et l'intégrité des ouvrages qui sont associés aux activités d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ainsi que l'atteinte potentielle à des zones de sensibilité environnementale particulières.

5.2 PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Le principal objectif du programme de suivi environnemental est de vérifier la validité et l'exactitude de l'évaluation des impacts effectuée lors de l'avant-projet et ce, tant pour la période de construction que pour celle d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure. Le programme de suivi permet également de vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation destinées à contrer ou minimiser les impacts réels du projet. Le cas échéant, certaines des mesures proposées devenues inutiles peuvent être abandonnées, alors que de nouvelles peuvent être mise en œuvre afin de palier à certains effets indésirables attribuables ou induits par le projet.

Le programme de suivi environnemental doit être effectif dès le début des travaux et être maintenu pendant toute la durée de la phase de construction, de façon à intégrer les correctifs nécessaires en cours de route. Dans le cadre du déroulement normal des activités de construction, un rapport mensuel de suivi environnemental est produit. Cependant, tout incident ou toute activité susceptibles d'entraîner des répercussions significatives sur le milieu doivent faire l'objet d'un rapport immédiat de façon à mettre en place, le plus rapidement possible, les mesures correctrices appropriées.

Un rapport global de suivi environnemental est produit à la fin de la période de construction de l'infrastructure. Ce rapport doit présenter les orientations et les modalités de réalisation du programme de suivi qui doit être mis en place lors de la période d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure et ce, sur la base des données acquises lors de la période des travaux et des préoccupations manifestées par les intervenants du milieu.



Projet à l'étude

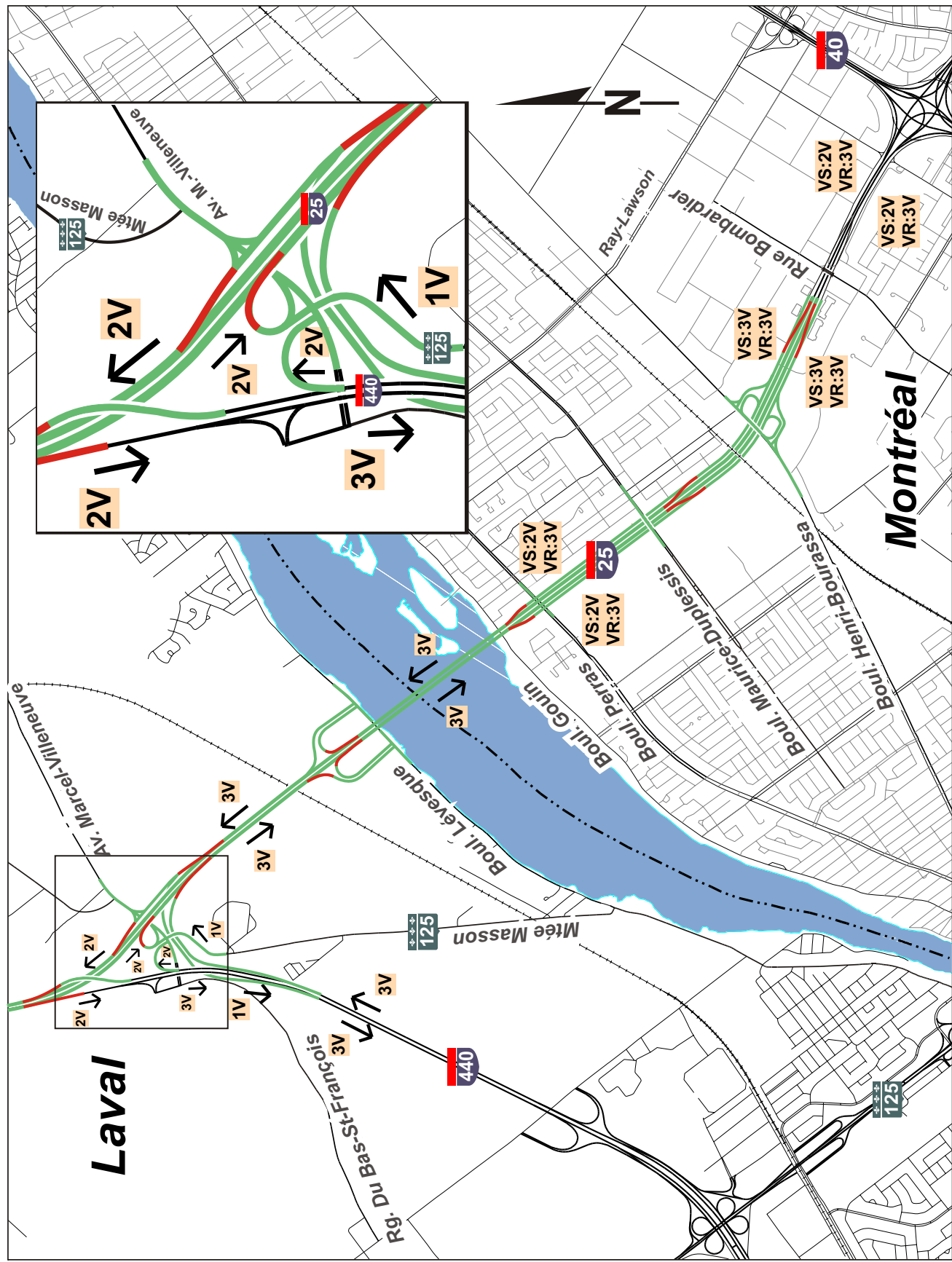
Prolongement de l'autoroute 25 à six (6) voies de circulation

entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa

Laval - Montréal

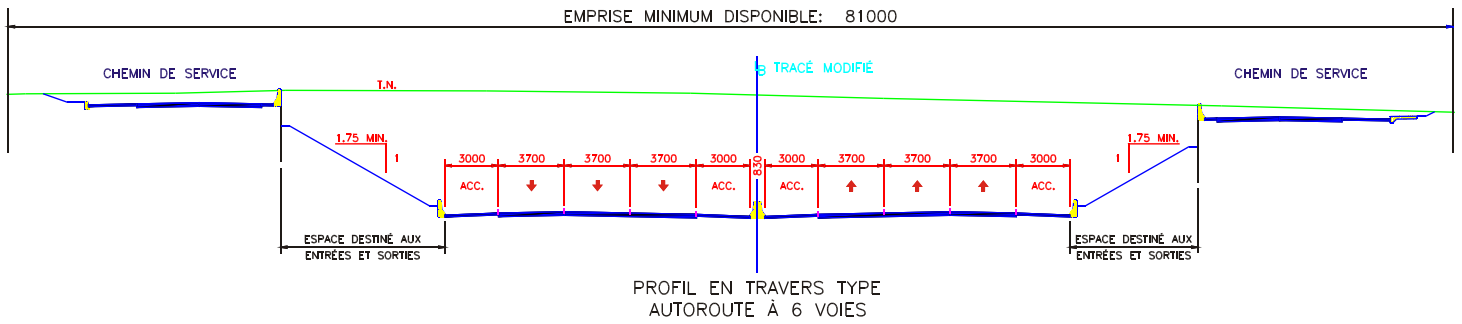
- Tracé du projet
- Entrée et sortie
- Voie de service
- Voie rapide
- Nombre de voies

- VS
- VR
- 3V



Profil en travers

Autoroute 25 Montréal du boulevard Henri-Bourassa à la rivière des Prairies



**Débits de circulation
Période de pointe A.M.
et heure de pointe A.M.
sur les ponts autoroutiers
(Laval et Montréal)**

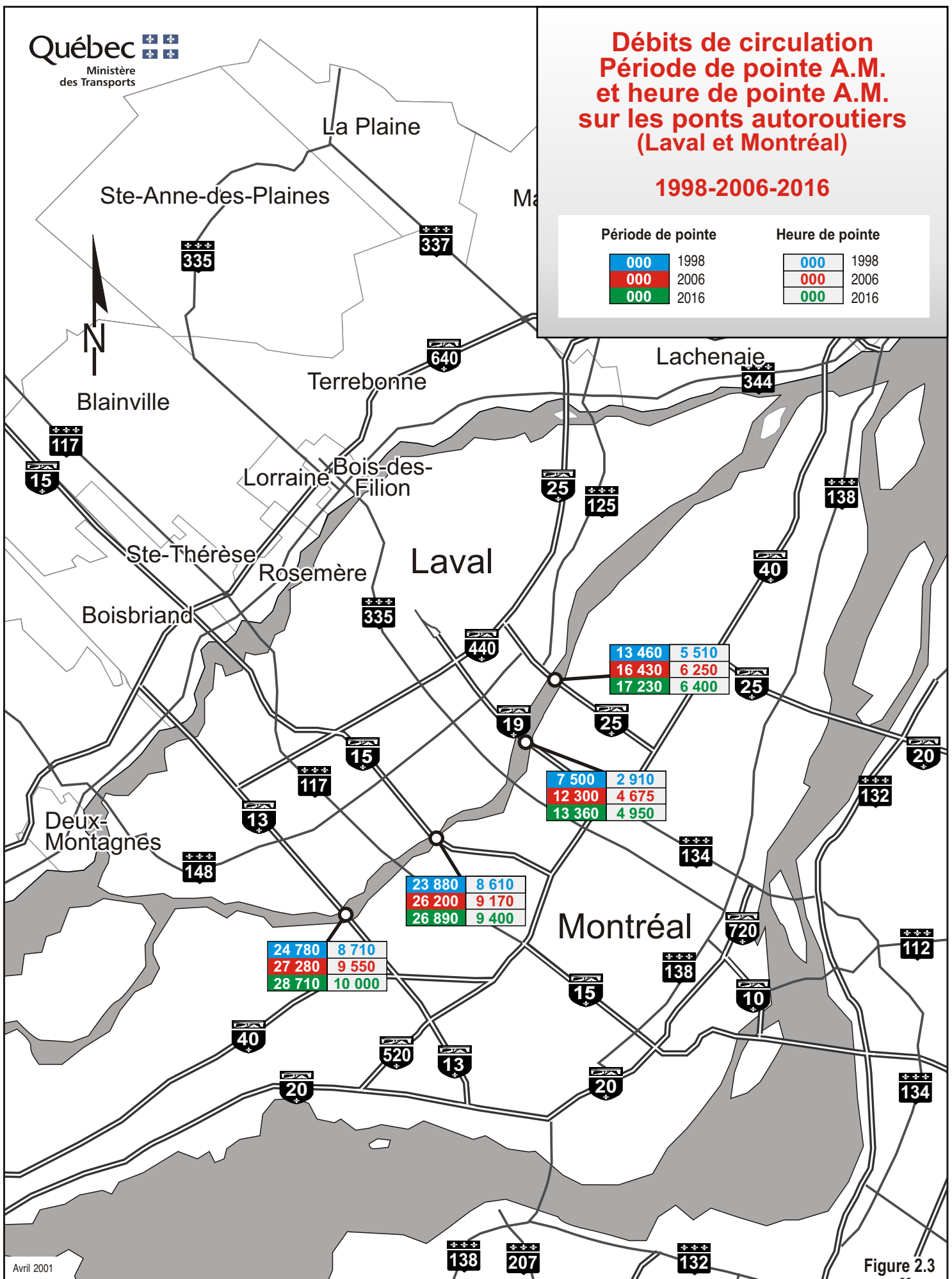
1998-2006-2016

Période de pointe

000	1998
000	2006
000	2016

Heure de pointe

000	1998
000	2006
000	2016

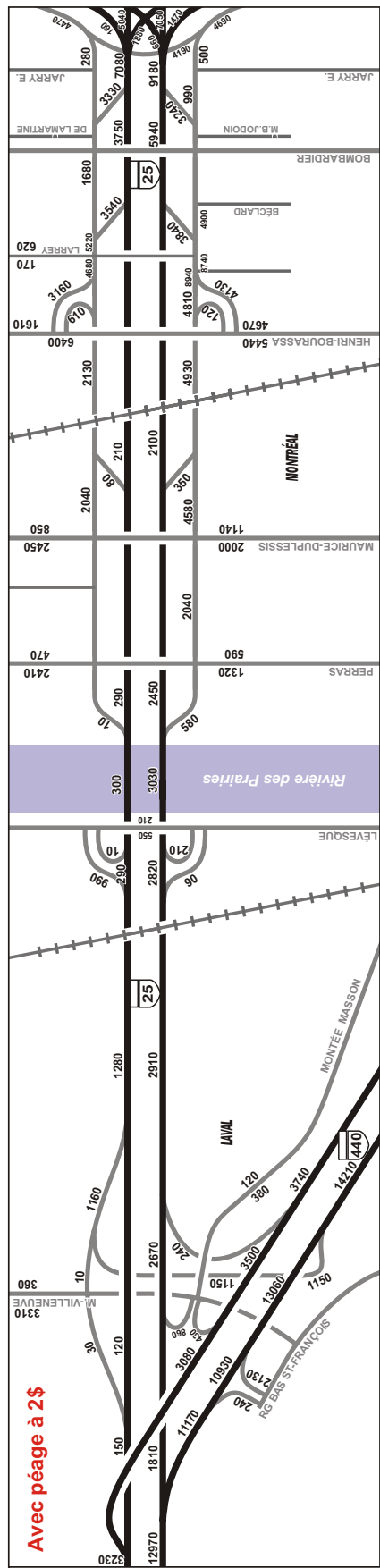
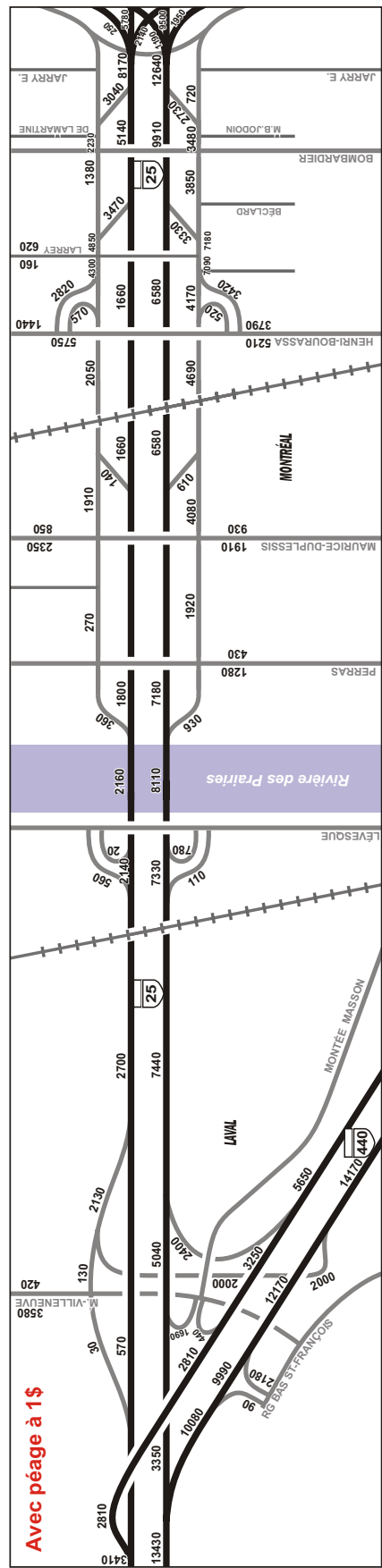
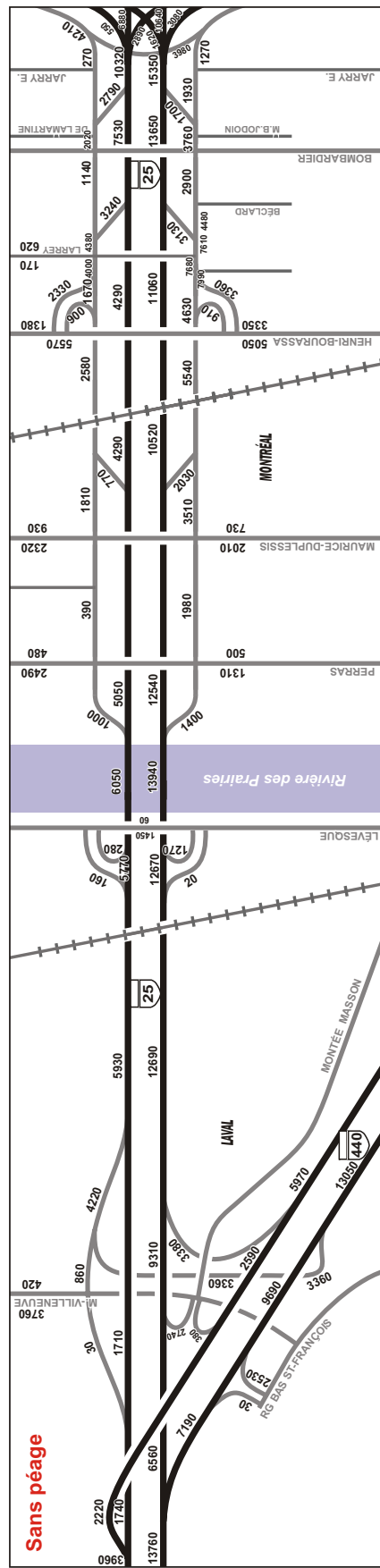


Débits de circulation
Autoroute 25
 (autoroute à 6 voies)
 Période de pointe A.M.
 6h à 9h
 1998

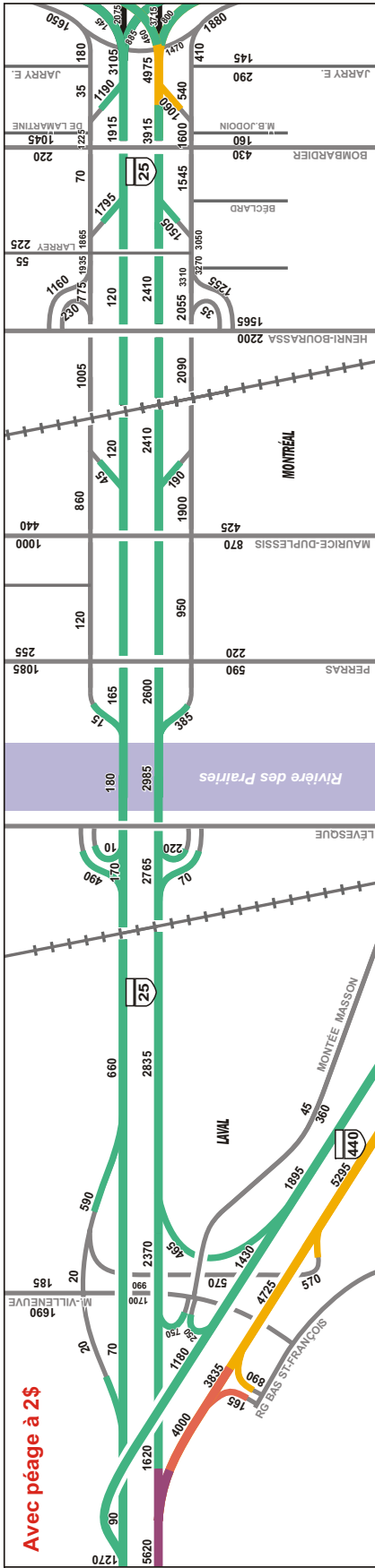
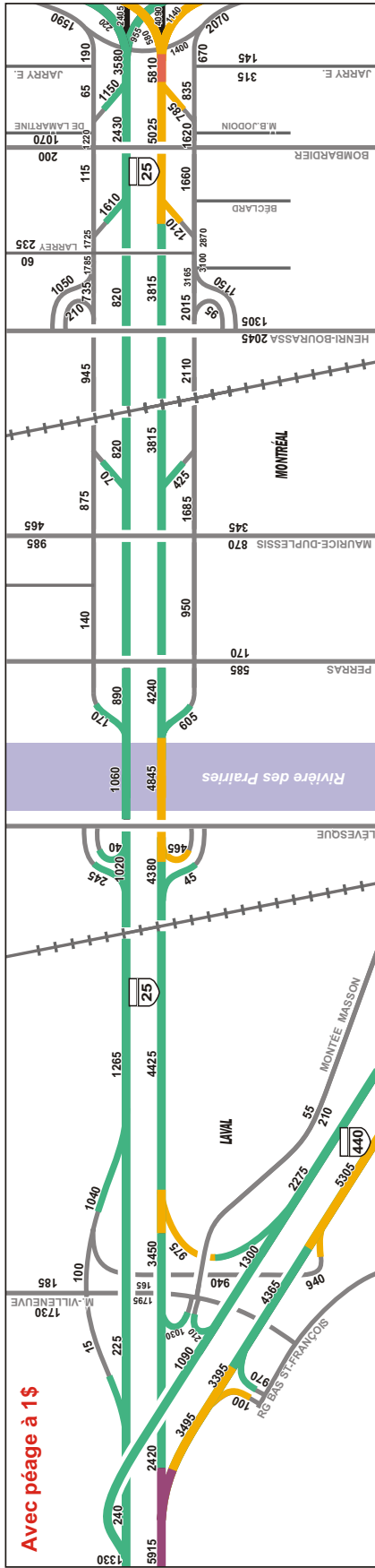
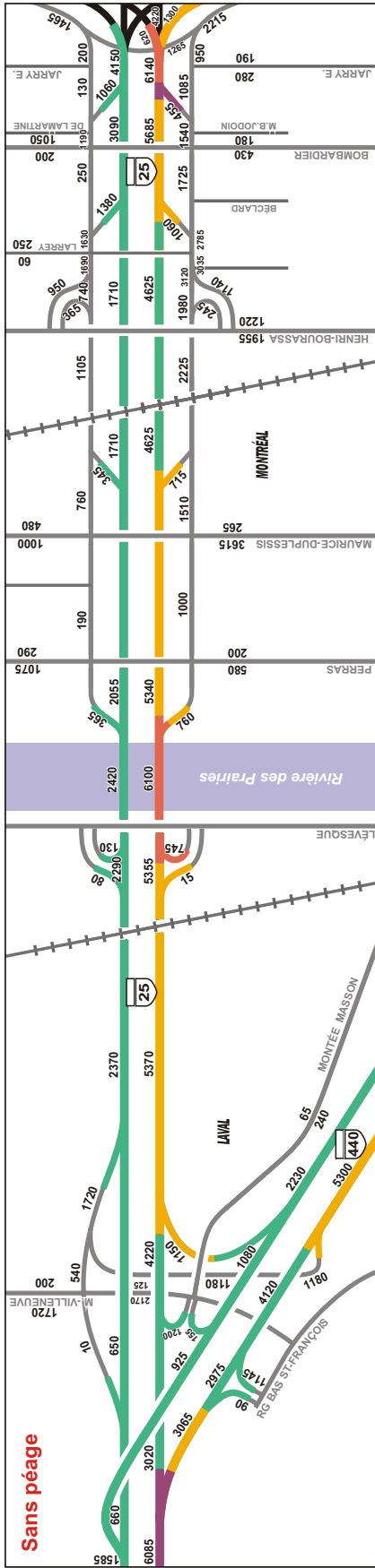
000 Autos et camions



Figure 2.4
 Avril 2001



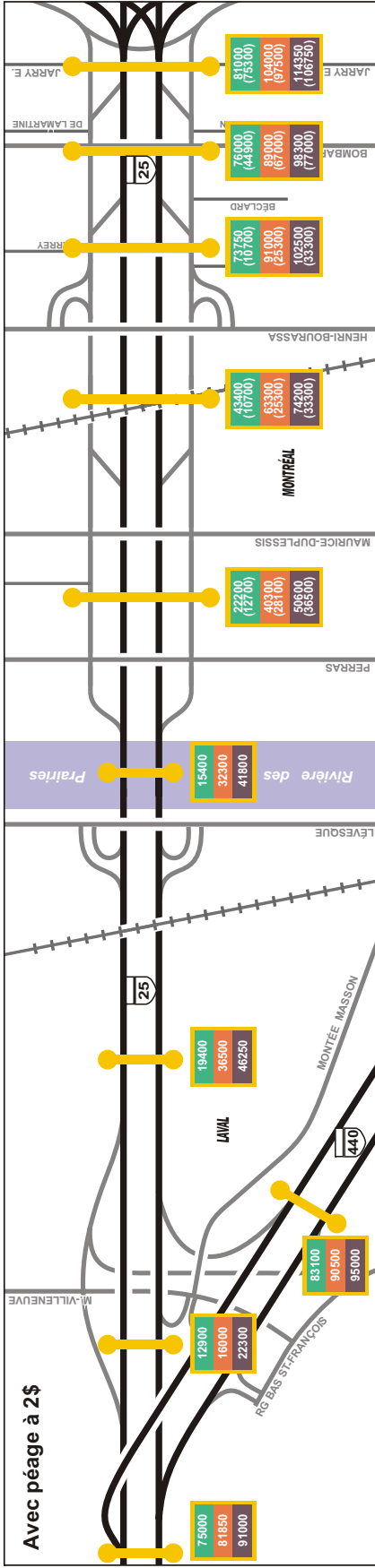
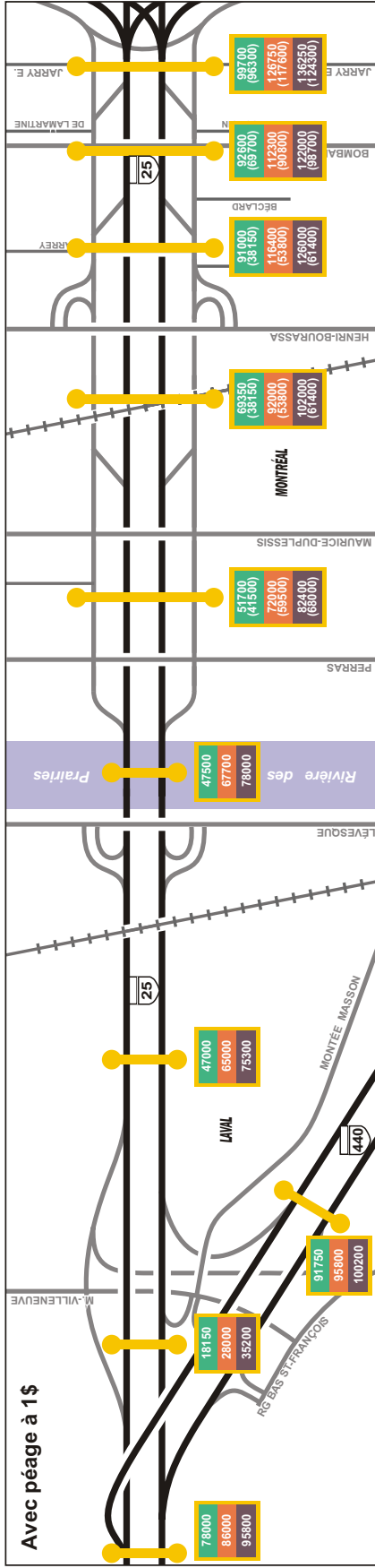
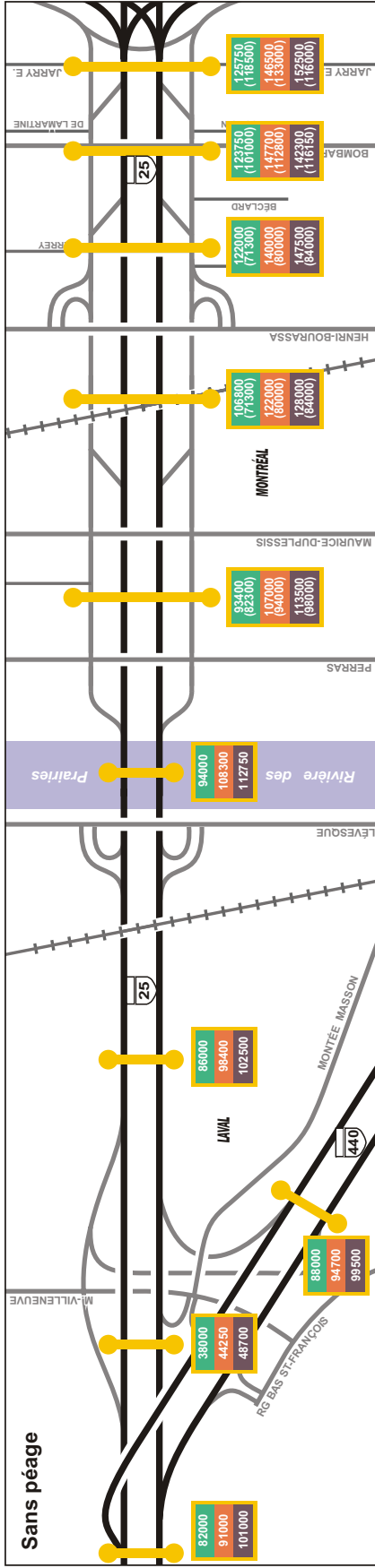
**Débits de circulation
et niveaux de service**
Autoroute 25
(autoroute à 6 voies)
Heure de pointe A.M.
2016



Débits journaliers moyens annuels

Autoroute 25 (autoroute à 6 voies)

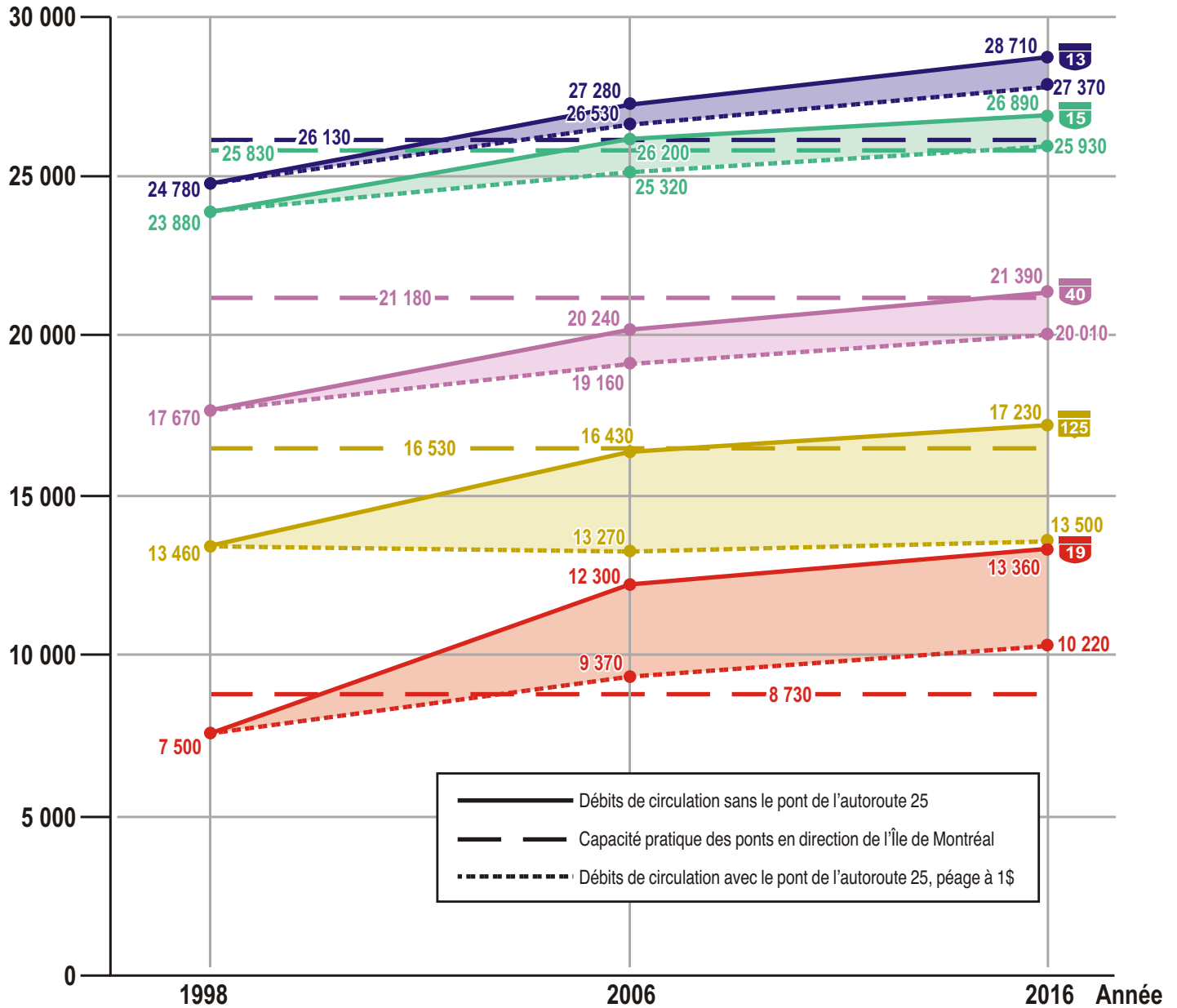
1998-2006-2016



**Comparaison des débits de circulation
du scénario de référence (sans pont de l'A-25)
au scénario du prolongement de l'A-25
avec tarif de base à 1\$**

**Période de pointe A.M.
(6h à 9h)
1998-2006-2016**

Nombre
de
véhicules



Projet à l'étude

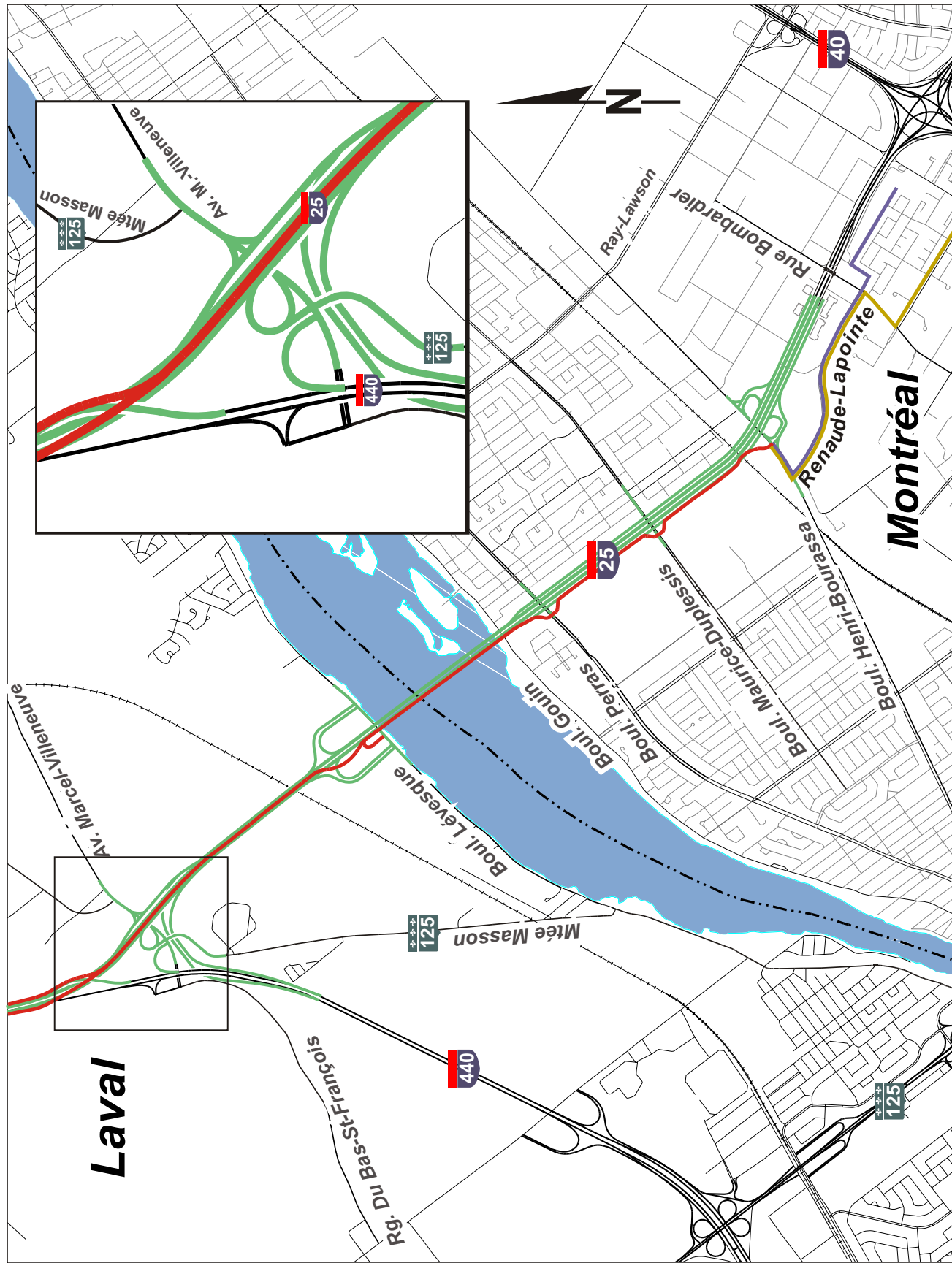
Localisation de la
voie réservée
pour autobus
Autoroute 25

entre l'autoroute 440 et le
boulevard Henri-Bourassa

Laval - Montréal

Voies réservées
pour autobus en
site propre

Voies réservées
contigües sur le
réseau existant



LIMITES DE LA ZONE D'ÉTUDE

Figure 3.1

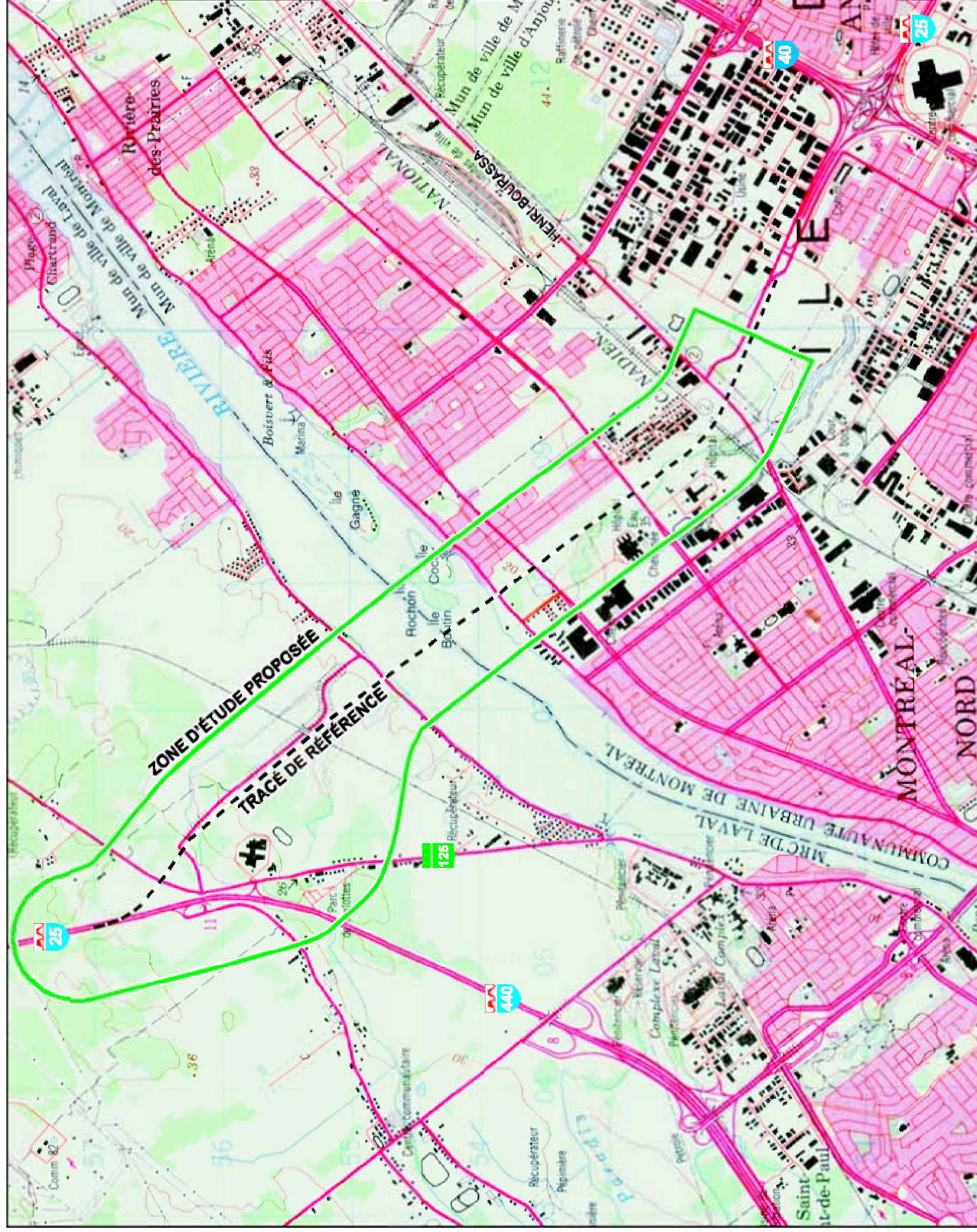


Figure 3.2

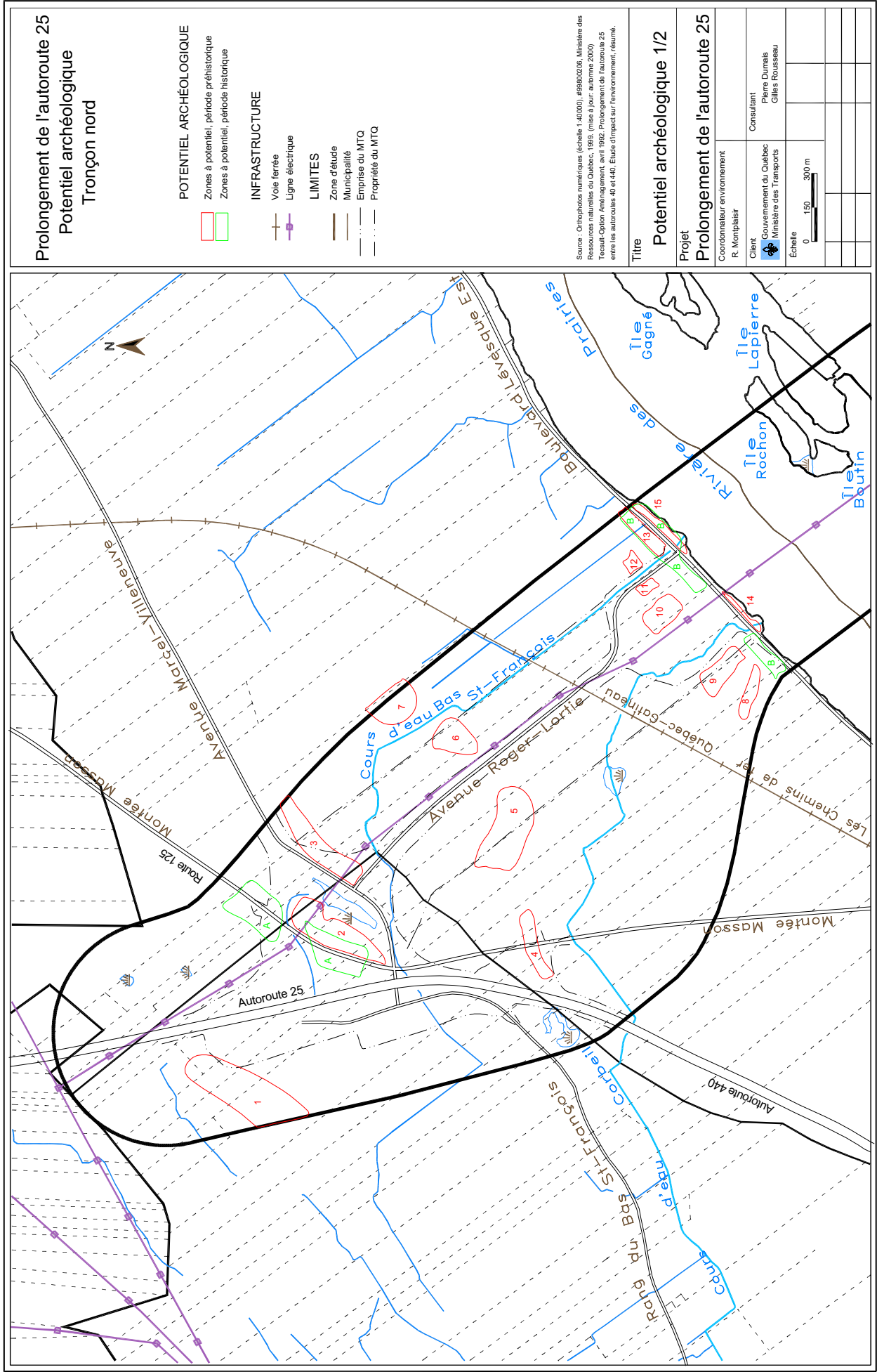


Figure 3.2

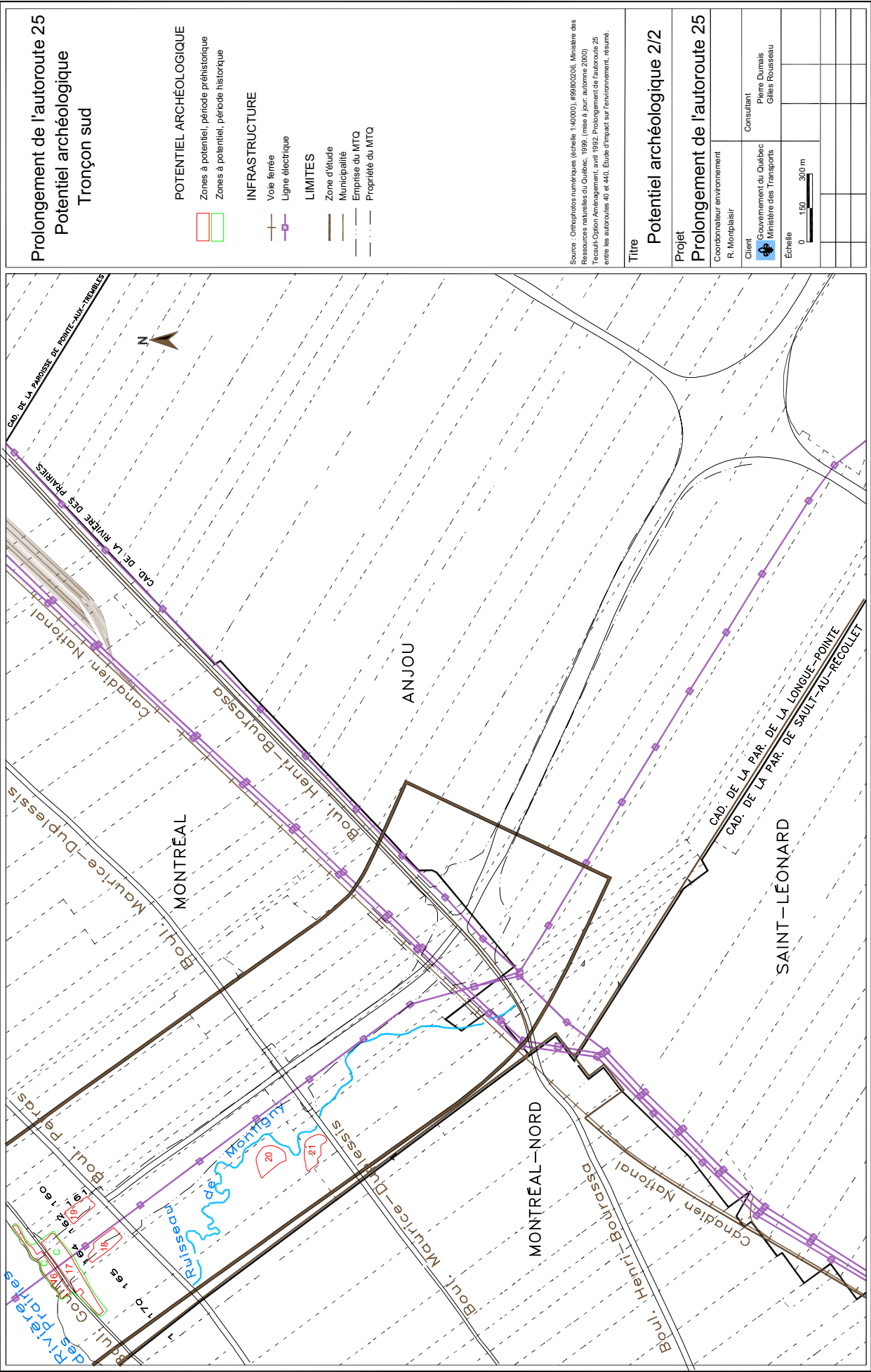


FIGURE4.1 **Processus d'évaluation des impacts**

