

*Questions et commentaires*

**Prolongement de l'autoroute 25 entre  
l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa**

**Dossier 3211-05-380**

**Le 8 novembre 2001**

---

---

## **INTRODUCTION**

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa (Laval-Montréal) » déposée le 29 juin 2001 par le ministère des Transports.

Les informations requises pour compléter l'étude sont présentées sous forme de questions et commentaires suivant l'ordre de présentation de l'étude d'impact.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact.

## **QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

Compte tenu que le projet cité en titre est assujéti à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et que celle-ci ne s'applique qu'aux projets précis, il faudra refaire l'exercice de comparaison des deux variantes de pont et faire un choix d'une variante, celle-ci constituant par le fait même le projet retenu. La description du projet retenu doit comprendre non seulement ses paramètres techniques, mais aussi les activités préparatoires et de construction et les opérations prévues (déboisement, excavation...) ainsi que les aménagements et infrastructures temporaires connus (chemins d'accès, ouvrages de dérivation temporaire des eaux...).

### **Au niveau du rapport de justification (page 56) :**

- Quel sera l'impact de ce projet sur l'utilisation du transport en commun ?
- Quels sont, en conséquence, les projets de transport en commun qui pourraient être influencés par la construction de ce nouveau lien routier ?
- Ce projet aura-t-il un impact sur l'achalandage du prolongement du métro qui sera construit à Laval ?
- Une réduction continue de la part modale du transport en commun a été observée par votre enquête origine-destination. Y aura-t-il une réduction encore plus importante à la suite de la réalisation de ce projet ?
- Quels seront les impacts de la voie réservée sur le pont de l'A-25 tant au niveau de l'achalandage de ce système de transport en commun que de la sécurité routière de ce lien ?
- Quel est l'impact du prolongement de l'autoroute 25 au niveau de la sécurité routière, tant au niveau des pertes de vies humaines et en dommages corporels qu'au niveau des risques d'accidents technologiques liés au transport des matières dangereuses ?
- Est-ce que des mesures pour réduire ces risques seront prises dès la conception du projet et si oui, lesquelles ?

- Y a-t-il eu des ententes avec les municipalités concernées ou la nouvelle Commission du Montréal Métropolitain pour l'utilisation des terrains limitrophes à l'emprise de l'autoroute 25 ?

**Page 2-28 :** Les données sur la qualité des eaux des ruisseaux Corbeil, de Montigny et Bas Saint-François devraient être actualisées.

**Page 2-32, n° 2.3 :** En ce qui concerne la végétation et les milieux humides, il faut décrire les usages des milieux humides qui seront affectés par la réalisation du projet.

Au sujet de l'avifaune, il faut :

- refaire le tableau 2.15 afin d'inclure toutes les espèces observées dans l'aire d'étude, c'est-à-dire d'élaborer un tableau qui fait la synthèse de toutes les sources d'information consultées ;
- inclure dans le tableau 2.15 le statut des espèces qui fréquentent l'aire d'étude, c'est-à-dire est-ce que la nidification a été confirmée ? Cette dernière est-elle possible ou probable ?
- procéder à un inventaire sur le terrain en période de nidification afin d'évaluer l'abondance des espèces qui fréquentent l'aire d'étude ;
- utiliser les données de l'inventaire de terrain pour identifier les principaux habitats qui sont utilisés par les oiseaux en période de nidification ;
- identifier les espèces qui seront principalement affectées par la réalisation du projet.
- Quant aux espèces menacées ou vulnérables, il faut :
- procéder à un inventaire sur le terrain en période de nidification afin d'identifier toutes les espèces à statut précaire qui sont présentes dans l'aire d'étude ;
- localiser les sites de nidification pour les espèces à statut précaire.

**Page 2-58, n° 2.4.2.2 :** Le 11 septembre dernier, la ministre des Affaires municipales et de la Métropole rendait public le document intitulé : « Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales 2001-2021 » exposant la politique gouvernementale qui encadrera dorénavant toute intervention sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal. Est-ce que le prolongement de l'autoroute 25 est compatible avec ce cadre d'aménagement qui veut freiner l'étalement urbain, assurer la pérennité de la zone agricole et assurer une protection et une mise en valeur des espaces verts et un accès aux milieux riverains ?

**Page 2-76 :** Concernant l'archéologie, le document déposé par le ministère des Transports ne permet pas de poser un diagnostic valable sur l'intégration de la variable archéologique au projet de prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal. Nous considérons donc que l'étude de potentiel archéologique doit être révisée et précisée en ce qui concerne l'analyse et l'intégration du patrimoine archéologique à l'étude d'impact. Il aurait été préférable de travailler véritablement sur l'emprise de l'étude polyphasée de l'occupation du territoire à différentes époques et pour la caractérisation des différents secteurs. Une carte de localisation des différentes zones à potentiel devrait être intégrée ainsi que des recommandations pour chacun des secteurs identifiés.

**Page 4-1 :** Procéder à l'évaluation des impacts sur l'environnement du milieu physique (fiches et textes) en vous basant sur la méthodologie énoncée comme vous l'avez fait pour le milieu biologique et pour le milieu humain.

**Page 4-1, n° 4.1.1 :** Quel est l'impact global du prolongement de l'A-25 sur la qualité de l'air tant au niveau local que régional (aux endroits où on observe un changement dans l'achalandage automobile : pont et centre-ville) ? Quels sont les impacts des émissions des gaz à effets de serre, principalement le CO<sub>2</sub>, compte tenu des scénarios de déplacement prévus sur un horizon 2016 ?

**Page 4-5, par. 5 :** Avant de rejeter en eau courante les eaux filtrées et décantées, ces dernières afficheront quelle concentration de particules en suspension ?

**Page 4-7, n° 4.1.4 :** L'étude devrait aborder la question des chlorures et proposer un mode de gestion des eaux de ruissellement adapté aux contaminants qu'elles sont susceptibles de contenir. À ce titre, il faudrait :

- déterminer la qualité physico-chimique des eaux de drainage ;
- évaluer l'impact des eaux de drainage et des contaminants qu'elle pourrait contenir sur le milieu aquatique et plus particulièrement sur la faune, qui fréquente la rivière des Prairies, le cours d'eau Bas Saint-François et le ruisseau Montmagny.
- Proposer des mesures d'atténuation afin de limiter l'apport de contaminants dans le milieu aquatique.

Quant à l'évaluation des impacts sur l'avifaune, le promoteur doit :

- Distinguer les répercussions pour chaque espèce d'oiseaux et les effets sur des communautés aviennes entières ;
- Examiner la possibilité que la modification des habitats accroisse la compétition pour la nourriture, les sites de nidification et les aires de repos. Autrement dit, en vous basant sur les résultats d'inventaires et en tenant compte des paramètres scientifiques (rareté, distribution, etc.), socio-économiques (espèces chassées), et culturels (espèces valorisées par la population), il faudrait répondre aux questions suivantes :
  - Quelle est l'importance des impacts du projet sur les différentes espèces d'oiseaux qui perdront leur habitat de nidification ?
  - Quelles sont les mesures d'atténuation applicables aux espèces qui perdront leur habitat ?
  - Quelles sont les mesures de compensation applicables aux espèces sensibles répertoriées qui perdront leur habitat ?

**Page 4-8 :** Le promoteur doit élaborer sur la façon d'accéder au site de construction des futurs piliers par les équipements et les implications de ces structures temporaires en périodes de crues. Il doit aussi considérer qu'une restriction de 1/3 de la section d'écoulement doit être un maximum acceptable.

**Page 4-12 :** Pour une meilleure compréhension, le promoteur doit, soit en annexe A ou G, produire une coupe de la section d'écoulement sur laquelle seraient ajoutées les deux options de pont. Le lecteur pourrait ainsi mieux déterminer l'emplacement des piliers et leurs impacts. La modification de la section d'écoulement par les piliers serait ainsi vérifiable.

**Page 4-13 :** Le promoteur affirme que l'espace prévu entre les piliers ne créera pas de contraintes au passage des glaces. A-t-il tenu compte de la proximité des piles d'Hydro-Québec ?

**Page 4-14, n° 4.2.1.1 :** Le promoteur mentionne « il est recommandé, à titre de mesure d'atténuation, de rétablir le couvert végétal des berges des ruisseaux... ». Lors d'une intervention en cours d'eau, le promoteur se doit aussi d'aménager le fond du cours d'eau de façon à recréer un habitat propice à la faune aquatique locale.

**Page 4-17 :** Dans la mesure où l'on vise qu'il n'y ait aucune perte nette dans l'habitat du poisson sis sur le littoral et que toutes les mesures techniquement plausibles auront été prises, avez-vous envisagé de faire l'acquisition de milieux humides sis sur les rives de la rivière des Prairies afin de compenser cette perte (entre autres les îles du Mitan) ?

**Page 4-18 :** Les concepts d'aménagement et même le genre d'aménagement doivent être déterminés dans l'étude d'impact et non à l'étape des plans et devis. Par ailleurs, contrairement à ce qui est affirmé dans l'étude d'impact, la fosse du côté nord fait partie de l'habitat du poisson et, à ce titre, elle est protégée en vertu de la Loi fédérale sur les pêches et la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune.

**Page 4-19 :** Le promoteur mentionne « à titre de mesure d'atténuation spécifique, il est recommandé de recréer les conditions similaires à celles existantes... ». Nous croyons plutôt chaque fois qu'il est possible, toute intervention devrait être dans le but de recréer un habitat propice à la faune locale. Pour ce qui est de l'avifaune, herpétofaune et mammifères, le promoteur doit spécifier plus clairement les mesures compensatoires pour la perte d'un tel marais.

**Page 4-23, 1<sup>er</sup> par :** Peu importe la variante de pont choisie, il faut que cet objectif soit atteint, c'est-à-dire limiter le nombre de piles et de portées dans la rivière des Prairies et plus spécifiquement, prévoir de plus longues portées dans le secteur de la fosse à esturgeon jaune du côté de Laval.

**Page 4-25 et fig. A-12 :** Est-ce que le MTQ a déjà déposé sa demande de certificat d'autorisation auprès de la CPTAQ pour l'utilisation du terrain zoné agricole?

**Pages 4-30 et 4-76 :** Sur les figures A-12 et A-20, on constate que la propriété du MTQ est beaucoup plus large que l'emprise nécessaire pour la future autoroute le long de l'avenue Roger-Lortie. Étant donné qu'à la page 4-34 de l'étude d'impact, le MTQ ne propose aucune mesure additionnelle particulière afin d'atténuer les impacts attendus

sur le milieu agricole, est-ce qu'on peut, comme mesure de compensation, prévoir une rétrocession de ces parcelles de terrain à des agriculteurs de ce secteur étant donné qu'il s'agit de bonnes terres agricoles qui ne sont plus requises pour la construction routière?

**Page 4-41, 4<sup>e</sup> par.** : L'impact sonore serait-il différent si c'était la variante à haubans qui était retenue? Si oui, indiquez son évaluation.

**Page 4-51, 5<sup>e</sup> par.** : Pourquoi n'avez-vous pas tenu compte du bruit occasionné par la vibration de la structure de pont ? Si vous en teniez compte, est-ce que l'impact deviendrait plus important ?

**Page 4-76, 4<sup>e</sup> par.** : Pourquoi à l'analyse de l'impact sonore avez-vous choisi l'option d'un pont à poutres précontraintes alors qu'ici (navigation de plaisance sur la rivière des Prairies) vous retenez la variante à haubans ?

**Page 4-77, 4<sup>e</sup> par.** : Le niveau sonore dans ces secteurs est déjà en deçà de 55 dB(A), il faudrait plutôt prendre des mesures pour ne pas augmenter le niveau de bruit actuel.

**Page 5-6, 6<sup>e</sup> par.** : La dernière phrase devrait se compléter comme suit :...pour le *Concessionnaire*, après en avoir discuté avec le représentant du ministère de l'Environnement.

**Page 5-11, 1<sup>er</sup> par.** : Contrairement à ce qui est marqué au premier paragraphe, la largeur de la section d'écoulement ne doit pas être réduite de plus du tiers. De plus, les méthodes de travail en milieu aquatique doivent être approuvées par le MENV.

**Page 5-13, 1<sup>er</sup> par** : La dernière phrase devrait être complétée comme suit :...la qualité et la quantité d'eau ne sont pas altérées **et ces données devraient être transmises au MENV au plus tard une semaine après leur acquisition.**

**Page 5-13, 7<sup>e</sup> par.** : Où sont situés ces sites d'enfouissement et quels sont les chemins de camionnage que vous privilégieriez ?

**Page 5-20 :** Le climat sonore autour du complexe scolaire Leblanc se situe présentement à 61 dB(A). En 2006, avec ou sans péage sur l'autoroute 25, l'ambiance sonore se situera à 61,7 et 62,1 dB(A). Malgré l'approche de planification intégrée de la Politique sur le bruit du MTQ, pourquoi est-ce que l'on ne prévoit pas de mesures d'atténuation (conjointement avec la municipalité) pour ce secteur étant donné qu'il s'agit d'une zone sensible? D'autant plus que cette Politique sur le bruit routier préconise un niveau de bruit de 55dB(A) en particulier pour les zones institutionnelles.

**Page 5-21, 7<sup>e</sup> par.** : Les critères de bruit à respecter doivent être déterminés maintenant afin qu'ils soient mis à la connaissance de la population qui sera touchée par l'impact sonore.

**Page 5-22, 3<sup>e</sup> par. :** La deuxième phrase ainsi que la dernière devraient se compléter comme suit : ...devra être remis au MTQ **et au MENV...**

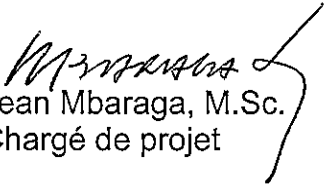
**Page 5-24, 5<sup>e</sup> par. :** Un représentant du MENV doit être invité à cette première réunion de chantier.

**Page 5-25, 3<sup>e</sup> par. :** La première phrase doit se compléter comme suit : ...et rédige un rapport de surveillance; **copie de ce rapport est également transmise au MENV.**

**Page 5-26, 3<sup>e</sup> par. :** Y a-t-il des impacts ou des mesures d'atténuation dont la prévision ou l'exactitude sont entachées d'un certain degré d'incertitude et si oui, lesquels ? Par ailleurs, le programme de suivi n'est pas très élaboré. En effet, selon la directive du ministre, l'étude d'impact doit décrire les composantes du milieu devant faire l'objet d'un programme de suivi environnemental et présenter les principes généraux et les protocoles que l'initiateur entend suivre pour mettre en œuvre son programme. S'il s'avère nécessaire de procéder à des échantillonnages, l'étude doit fournir les éléments permettant d'évaluer les méthodes utilisées (localisation des stations d'échantillonnage, instrumentation, conservation, méthodes d'analyse, limites de détection, etc.).

En ce qui concerne la sécurité publique, trois exigences de la directive ministérielle n'ont pas été répondues, à savoir :

- 1) Analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses transportées sur ce nouveau pont et tronçon d'autoroute. Il est entendu que les matières choisies le sont à titre indicatif et que c'est le scénario évoquant la pire situation qui est choisi.
- 2) Plan des mesures d'urgence (même s'il est en version préliminaire).
- 3) Étude hydrogéologique et programme de compensation du MTQ pour les citoyens dont l'alimentation en eau potable pourrait être affectée par la construction et/ou l'entretien de ce nouveau pont et tronçon d'autoroute. Plus précisément, les points suivants doivent être traités dans l'étude d'impact :
  - Le contexte hydrogéologique (identification des formations aquifères, classification des eaux souterraines, qualité physico-chimique des eaux souterraines, direction régionale de l'écoulement, etc.).
  - Les sources d'alimentation en eau potable, incluant les puits privés, les puits municipaux et tout autre ouvrage de captage d'eau souterraine et de surface.
  - Les effets sur la qualité des sols, des eaux de surface et des eaux souterraines (particulièrement pour les eaux d'alimentation).

  
Jean Mbaraga, M.Sc.  
Chargé de projet