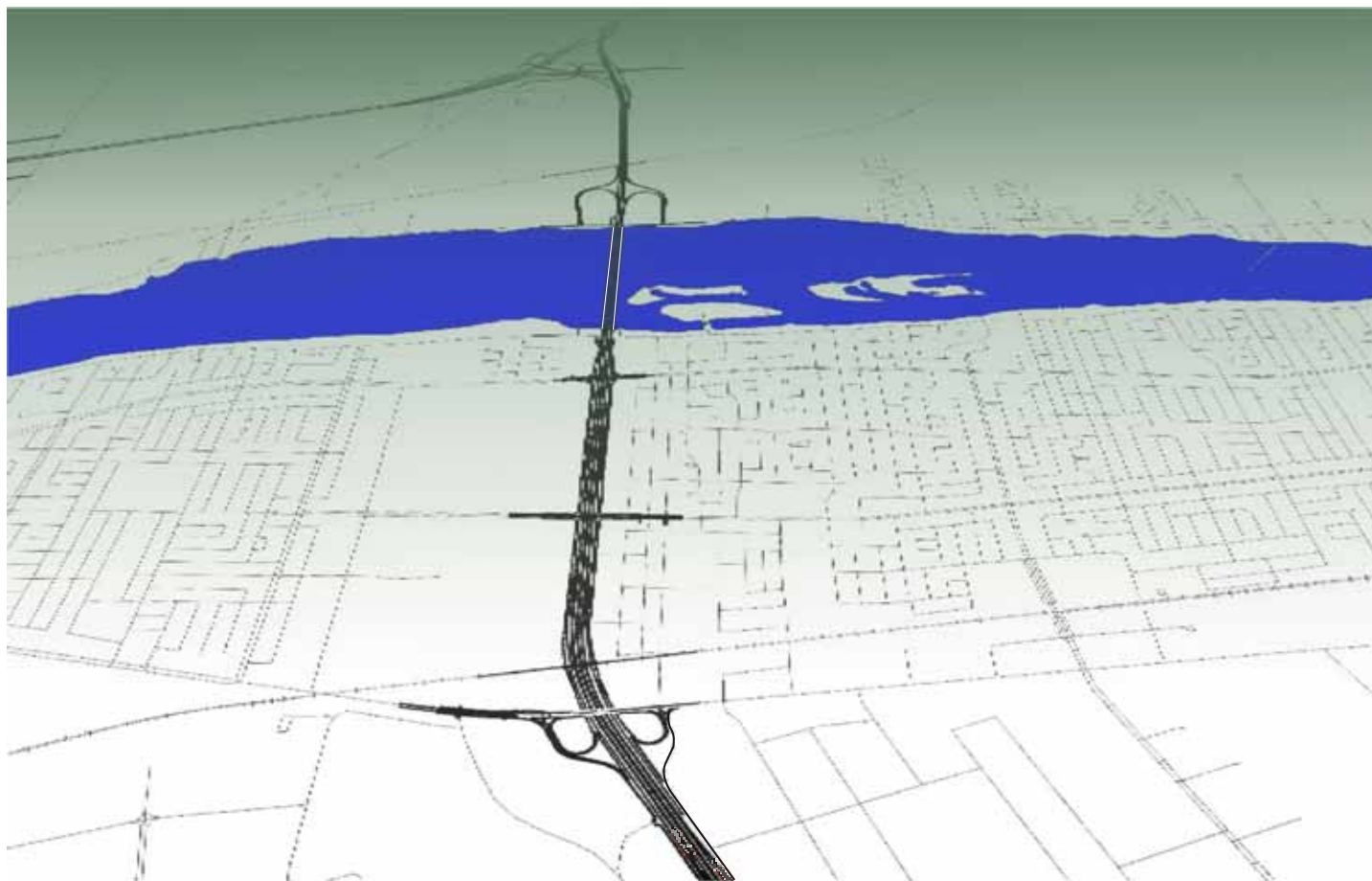


PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA

Laval-Montréal



Étude d'impact sur l'environnement
déposée au ministre de l'Environnement

Réponses aux questions et commentaires
transmis par le ministère de l'Environnement

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	III
A) QUESTIONS ET COMMENTAIRES EN DATE DU 8 NOVEMBRE 2001	1
Commentaires A-1	1
Questions A-1 à A-4	2
Question A-5	4
Question A-6	4
Question A-7	5
Question A-8	5
Commentaire A-2.....	6
Question A-9	6
Question A-10	7
Question A-11	10
Question A-12	11
Question A-13	12
Question A-14	13
Question A-15	13
Question A-16	15
Question A-17	16
Question A-18	16
Question A-19	17
Commentaires A-3.....	17
Question A-20	17
Commentaire A-4.....	18
Commentaire A-5.....	18
Commentaire A-6.....	19
Question A-21	19
Question A-22	19
Question A-23	20

Question A-24	20
Question A-25	21
Commentaire A-7.....	21
Commentaire A-8.....	21
Commentaire A-9.....	21
Commentaire A-10.....	22
Question A-26	22
Question A-27	22
Commentaire A-11.....	23
Commentaires A-12, A-13 et A-14	24
Question A-28	24
Commentaires A-15 et A16.....	25
Commentaire A-17.....	25
B) QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE EN DATE DU 15 NOVEMBRE 2001.....	27
Commentaire B-1.....	27
Commentaire B-2.....	29
Commentaire B-3.....	29
Commentaire B-4.....	30
Commentaire B-5.....	30
Commentaire B-6.....	31
C) QUESTIONS ET COMMENTAIRES DE PÊCHES ET OCÉANS CANADA	32
D) QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUPPLÉMENTAIRES DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT EN DATE DU 19 DÉCEMBRE 2001.....	33
Questions D-1 et D-2.....	33
Question D-3	34
Question D-4	34
Question D-5	35
Commentaire D-1	35
Question D-6	36
Commentaire D-2	36

INTRODUCTION

L'étude d'impact sur l'environnement du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, a été déposée au ministère de l'Environnement (MENV), en juin 2001.

En novembre et décembre 2001, la Direction de l'évaluation environnementale des projets en milieu terrestre du MENV, dans le cadre de son examen de la qualité et de la conformité de l'étude d'impact en consultation ministérielle, a demandé certaines précisions sous forme de questions et commentaires.

Le présent document apporte les réponses aux interrogations soulevées par le MENV.

A) QUESTIONS ET COMMENTAIRES EN DATE DU 8 NOVEMBRE 2001

COMMENTAIRES A-1

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...).

RÉPONSE

Le ministère des Transports prend note du commentaire du ministère de l'Environnement, toutefois, en raison des éléments énumérés ci-dessous, le Ministère ne peut y donner suite.

L'étude de justification et d'impact du prolongement de l'A-25 est effectuée dans le cadre d'un projet devant être réalisé selon un processus de partenariat privé-public.

Le partenariat privé-public vise entre autres :

- *à réduire les coûts pour l'État;*
- *à devancer et accélérer la réalisation de projet;*
- *à partager les risques;*
- *à faire émerger des projets novateurs aux plans techniques et financiers.*

L'avenue préconisée, à ce jour, est de confier au secteur privé, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien ainsi que le financement de ce tronçon d'autoroute.

Cet état de fait explique que l'étude d'impact ne peut apporter autant de précisions que l'évaluation d'un projet effectuée selon un processus conventionnel suivi par un organisme public.

Ainsi, le projet présenté dans l'étude d'impact présente un concept vraisemblable pouvant être réalisé. Il est assuré que le projet en sera un d'autoroute dans l'emprise expropriée entre 1970 et 1976, incluant un pont sur la rivière des Prairies, située dans le prolongement des autoroutes existantes à Montréal et Laval.

Toutefois, définir actuellement un projet précis viendra contraindre le futur partenaire privé et le limiter dans sa créativité. De plus, l'imposition d'un projet précis, plutôt que de résultats à atteindre, placera le partenaire privé dans le rôle d'exécutant, limitant ainsi sa marge bénéficiaire et son intérêt pour investir dans le projet. Enfin, imposer un

projet, place le Ministère en position de faiblesse en cas de faible rentabilité, le concessionnaire pouvant soutenir que l'application de ses propres concepts, méthodes et solutions techniques aurait généré des économies plus importantes que la réalisation d'un projet conçu par le Ministère.

Comme la conception et la construction relèveront du partenaire privé, certains impacts ne peuvent être évalués que de façon qualitative, aussi les mesures d'atténuation ne sont souvent que générales.

La tarification dont on ignore l'ampleur et les modalités aura aussi une incidence importante sur l'achalandage de ce lien, ce qui n'est pas sans influencer l'évaluation fine de certains impacts causés par le bruit et les émissions de polluants atmosphériques. C'est d'ailleurs pour cette raison que le ministère des Transports identifie des critères de performance à atteindre par le concessionnaire plutôt que les moyens pour atténuer les impacts.

Il devient donc évident que certaines questions et commentaires contenus dans les avis ministériels ne peuvent être répondus immédiatement. Toutefois, ils pourront l'être lors des différentes demandes d'autorisation qui seront faites vraisemblablement par le concessionnaire, par exemple, les demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et les autorisations fédérales (Loi sur la protection des eaux navigables, Loi sur les Pêches et Loi canadienne sur l'évaluation environnementale).

QUESTIONS A-1 À A-4

- ? **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?**
- ? **Le 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?**

RÉPONSE

Le projet du prolongement de l'A-25 comprend, dans sa définition actuelle, un tarif de 1\$ pour les automobilistes au pont de la rivière des Prairies et une voie réservée dans son corridor. Cette voie réservée est située du côté ouest de l'A-25 entre l'A-40 et le pont de la Rivière-des-Prairies et pour la partie dans Laval, la voie réservée est localisée au centre de l'A-25 à partir du pont jusqu'à l'A-440 au niveau de l'avenue Marcel-Villeneuve. Cette voie réservée serait la continuation de la VTOE (Voie à Taux d'Occupation Élevée aménagée sur l'accotement de droite pour véhicules à 3 personnes et plus et autobus) actuellement en opération sur l'A-25 entre Terrebonne et l'A-440. De plus, dans le corridor de l'A-25, un stationnement incitatif de 500 places est considéré à l'intersection A-25/R-344 à Terrebonne.

Pour le transport en commun en 2006, une ligne d'autobus du CIT des Moulins empruntera la nouvelle section de l'A-25 pour offrir une desserte dans l'Est de la ville de Montréal jusqu'à la station de métro Radisson. Actuellement, cette ligne d'autobus passe sur le pont Pie-IX, puis par le boul. Henri-Bourassa jusqu'à la station de métro Henri-Bourassa.

En 2016, en tenant compte du fait que le métro se rend à Anjou selon les projets inscrits au Plan de gestion des déplacements, la ligne du CIT des Moulins conservera le tracé de 2006 mais il y aura une possibilité de correspondance avec le métro à la station du Centre de services (C.S.), à Anjou. Il est à noter que le projet du prolongement du métro à Anjou n'est considéré qu'à partir de l'horizon 2011 dans le cadre du Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal (PGDM). Une deuxième ligne d'autobus passera sur la nouvelle section de l'A-25. La STL se propose de mettre en place une ligne qui reliera l'Est de Laval jusqu'à la station de métro du Centre de services. Ces deux nouvelles lignes ont donc été codées dans notre environnement de modélisation avec l'ensemble des autres projets de transport en commun faisant partie du PGDM.

Pour nous permettre d'évaluer l'impact du projet de l'A-25 sur le transport collectif, nous avons considéré également un scénario sur l'ensemble des projets du PGDM excluant le projet du prolongement de l'A-25, et ce pour les horizons 2006 et 2016. Dans le cadre de ce scénario, nous avons conservé le tracé actuel de la ligne du CIT des Moulins et nous n'avons pas considéré la nouvelle ligne de la STL.

Les résultats de cette analyse proviennent des modèles de simulation propres à l'environnement du SMST (Service de modélisation des systèmes de transport) et sont utilisés à des fins internes au Ministère. Ces résultats ne se comparent pas directement avec d'autres études extérieures déjà réalisées à cause de différences méthodologiques.

Pour le corridor de ce projet, les résultats de simulation nous donnent pour la pointe du matin un achalandage de 960 usagers en transport collectif sur le pont de l'A-25 (direction Montréal) en 2006 et de 1 230 usagers en 2016. Si le projet de l'A-25 ne se réalise pas, la ligne du CIT qui se destine alors vers la station Henri-Bourassa n'a plus que 390 usagers le matin en 2006 et 400 usagers en 2016. Quant à elle, la ligne de la STL ne serait pas mise en service si le projet n'est pas réalisé.

Pour l'ensemble de la région de Montréal en comparant les scénarios avec et sans le prolongement de l'A-25 en 2006, le nombre de déplacements en transport en commun pour la pointe du matin, passe de 329 150 déplacements sans le projet de l'A-25 à 327 650 déplacements avec le projet de l'A-25. Donc, une diminution de 1 500 déplacements dans le transport en commun pour 2006 et une diminution de 2 420 déplacements en 2016. La construction d'un nouveau pont améliore légèrement la situation de la congestion automobile dans la région montréalaise expliquant ainsi cette diminution en transport collectif. À l'échelle régionale, la part modale passe de 20,6 % à 20,5 % en 2006 et de 19,5 % à 19,4 % si on considère le projet du prolongement de l'A-25.

Tableau 1 : les résultats du transport en commun pour l'ensemble de la région de Montréal.

DÉPLACEMENTS EN TRANSPORT COLLECTIF EN PPAM	2006		2016	
	avec A-25	sans A-25	avec A-25	sans A-25
Région de Montréal	327 650	329 150	316 660	319 080
Part modale	20,5 %	20,6 %	19,4 %	19,5 %

Avec le prolongement de l'A-25, on constate une diminution de l'achalandage sur la ligne de métro à Laval de 1 520 usagers en 2006 et de 1 790 usagers en 2016 (direction Montréal). Par contre, il y a une hausse de l'achalandage sur la ligne de métro à Anjou à la station du C.S. de 320 usagers en 2016 et une hausse de 550 usagers en 2006 et 2016 sur la ligne Honoré-Beaugrand à la station Radisson.

Le projet de l'A-25 améliore l'accessibilité à l'Est de l'Île de Montréal en transport en commun pour les usagers en provenance des secteurs de la Couronne Nord et de l'Est de Laval. Deux lignes d'autobus (une du CIT des Moulins et une de la STL) pourront bénéficier du prolongement de l'A-25 pour offrir à leur clientèle des points de correspondance avec des autobus de la STM dans le corridor de l'A-25 tout en offrant aussi un accès direct à une infrastructure lourde qu'est le métro à Anjou ou à Radisson.

Le temps de déplacement en transport en commun pour les usagers de l'Est de Laval ainsi que pour ceux du territoire desservi par le CIT des Moulins sera réduit de près de 30 minutes à destination des secteurs avoisinants Anjou.

QUESTION A-5

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?

RÉPONSE

À la page 57, 4^e paragraphe du rapport de justification, il est indiqué que 1000 déplacements en transport en commun auront lieu pour chaque période de pointe du matin sur le pont, en direction de Montréal. Ces données proviennent d'une évaluation préliminaire de la STM, basée sur plusieurs hypothèses et intrants de base dont les prévisions MTQ (OD93), MOTREM 93, station terminale du métro aux Galeries d'Anjou, tarification gratuite pour le stationnement et le passage du pont de l'A-25 et aucun contact routier est-ouest à la hauteur de la rue Jarry.

En terme de sécurité routière, comme à long terme, il est prévu une voie réservée en site propre pour le transport en commun et comme il n'y aura pas de contact entre la circulation automobile et les autobus, la sécurité devrait être accrue.

QUESTION A-6

Quel est l'impact du prolongement de l'A-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 liées au transport des matières dangereuses?

RÉPONSE

La première partie de la question concernant les accidents avec pertes de vie humaines et les accidents avec dommages corporels trouve sa réponse dans la comparaison entre l'indice de gravité de 1,64 pour la moyenne des autoroutes du Montréal-métro et celui de 1,88 pour le boulevard Pie IX. L'indice de gravité tient compte de tous les accidents en les factorisant selon leur gravité pour les transformer en dommages matériels équivalents moyens/accidents. À titre d'exemple, une autoroute telle l'A-25 qui aurait un indice de gravité de 1,64, présenterait un bilan accidentogène de l'ordre de 0,5 accidents mortels, 8 accidents blessés graves, 68 accidents blessés légers et 306 accidents avec dommage matériel seulement pour 3 ans.

En comparant ce bilan à celui du boulevard Pie IX dont l'indice de gravité est de 1,88, soit 3 accidents mortels, 9 accidents blessés graves, 161 accidents blessés légers et 398 accidents avec dommage matériel seulement pour 3 ans, on constate que l'A-25 projetée aurait un effet positif en terme de sécurité routière pour les usagers de ce futur lien.

La deuxième partie de la question concernant les risques d'accidents technologiques liés au transport des matières dangereuses n'a pas spécifiquement été approfondie pour ce tronçon d'autoroute de 7 km, mais les risques seront sensiblement les mêmes que sur les autres autoroutes de la région métropolitaine.

QUESTION A-7

Est-ce que des mesures pour réduire ces risques seront prises dès la conception du projet et si oui, lesquelles?

RÉPONSE

Comme il n'y a pas eu d'étude spécifique sur les risques d'accidents technologiques, ce seront les mêmes mesures que sur les autoroutes de la région métropolitaine qui s'appliqueront.

QUESTION A-8

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

RÉPONSE

Il n'y a aucune entente formelle qui a été conclue avec la Ville de Montréal et la Ville de Laval quant à l'utilisation des terrains limitrophes à l'emprise ou à la propriété du Ministère. Toutefois, des discussions ont eu lieu avec la Ville de Montréal concernant un projet de piste cyclable à l'ouest du projet (boisé du ruisseau De Montigny).

Aussi, concernant la problématique du bruit routier et l'utilisation des terrains, la Ville de Laval, possède un règlement sur le bruit communautaire dont doit tenir compte les développeurs; de plus, lors de révision du schéma d'aménagement de la MRC de Laval et de l'élaboration du schéma de la CMM, la problématique du bruit le long du corridor routier devra être prise en compte.

COMMENTAIRE A-2

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

RÉPONSE

Compte tenu de la provenance des eaux d'alimentation de ces cours d'eau (drainage agricole et bassin de rétention) et de la nature des travaux qui pourront potentiellement les affecter, nous croyons qu'un inventaire physico-chimique n'apportera pas une plus-value à l'évaluation des impacts présentés dans l'étude d'impact. Toutefois, si un suivi environnemental devait s'avérer nécessaire lors de la réalisation ou de l'exploitation du projet, des analyses pourraient alors être réalisées par l'éventuel concessionnaire.

QUESTION A-9

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

Au sujet de l'avifaune, il faut :

- a) **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'informations consultées;**
- b) **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;**
- c) **procéder à un inventaire sur le terrain en période de nidification afin d'évaluer l'abondance des espèces qui fréquentent l'aire d'étude;**
- d) **utiliser les données de l'inventaire de terrain pour identifier les principaux habitats qui sont utilisés par les oiseaux en période de nidification;**
- e) **identifier les espèces qui seront principalement affectées par la réalisation du projet;**
- f) **Quant aux espèces menacées ou vulnérables, il faut :**
 - f1) **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;**
 - f2) **localiser les sites de nidification pour les espèces à statut précaire.**

RÉPONSE

Concernant les demandes précitées, en provenance d'Environnement-Canada, le ministère des Transports ne peut répondre actuellement à celles-ci et ne pourra le faire avant et durant l'examen public du projet prévu à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts. Toutefois, le Ministère réalisera au cours de l'année un inventaire de façon à répondre à l'ensemble de ces questions. Le rapport de ces études pourra être transmis dès qu'il sera disponible.

Précisons qu'une demande d'autorisation auprès des autorités fédérales sera éventuellement préparée par le concessionnaire dans le cadre de la Loi sur la protection des eaux navigables et que les informations de « nature environnementale » nécessaires à l'obtention de cette autorisation seront transmises à l'autorité fédérale.

QUESTION A-10

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'A-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?

RÉPONSE

- Mise en contexte

Le Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales pour la Région métropolitaine de Montréal 2001-2021 rendu public le 11 septembre dernier est le fruit d'un large consensus entre les ministères et organismes ayant participé à sa préparation. Ce document d'orientation se fonde et s'appuie sur les grands principes du développement durable en tentant d'orienter le développement sur une utilisation judicieuse des ressources du territoire au moyen d'une planification intégrée. Le Cadre d'aménagement tient lieu de document d'orientations et d'attentes à l'endroit de la Communauté métropolitaine de Montréal dans son processus d'élaboration de son schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Également, et c'est l'objet du questionnement, le Cadre d'aménagement constitue l'engagement du gouvernement et de ses ministères à promouvoir un aménagement du territoire en fonction des orientations qui y sont libellées.

L'analyse de la conformité du projet de prolongement de l'A-25 au Cadre d'aménagement doit être abordée dans la perspective d'ensemble des préoccupations et orientations qui y sont énoncées et tenir compte des responsabilités distinctes de chacun des partenaires à sa mise en oeuvre.

- Les orientations relatives à l'économie métropolitaine et au transport

Au niveau économique, le Cadre d'aménagement préconise le renforcement des

pôles économiques existants pour maintenir la compétitivité de la métropole sur le plan international (orientation 5). Des six pôles à caractère international retenus, le pôle «Centre de Laval» et le pôle «Anjou / Mercier, incluant le port de Montréal» se situent au 3^{ième} et 4^{ième} rang en terme d'emplois et ont connu la plus forte croissance entre 1996 et 1999 soit respectivement 36 % et 34 % (p.44).

La vitalité économique des pôles est fortement tributaire de la performance des réseaux et systèmes de transport tant des personnes que des marchandises. À cet égard, le document gouvernemental reconnaît que le caractère discontinu du réseau autoroutier et la congestion qui y sévit, notamment sur les ponts, sont préoccupants (p.55).

En complétant le réseau autoroutier entre la Métropolitaine et l'A-440 à Laval le projet répond directement au troisième volet de l'orientation 6 qui vise l'amélioration de la desserte des pôles économique majeurs et le soutien de leur développement par une meilleure intégration des réseaux et systèmes de transport des personnes et des marchandises.

En effet, le prolongement de l'A-25 permettra une liaison plus directe des pôles «Centre de Laval» et «Anjou / Mercier, incluant le port de Montréal». Le projet aura certainement un impact significatif pour les échanges entre ces deux pôles et le pôle de «Longueuil / Boucherville / Saint-Hubert», également identifié dans le Cadre d'aménagement comme l'un des six pôles économiques majeurs.

De plus, le projet contribue à l'intégration des systèmes de transport des personnes puisqu'il comprend l'implantation de voies réservées pour autobus en site propre qui relieront le terminus Terrebonne et la future station terminale de la ligne 5 à Anjou.

Plus particulièrement en matière de transport des marchandises (2^{ième} volet de l'orientation 6), le projet permet l'utilisation optimale du réseau stratégique de transport par une consolidation des axes nord-sud de transport afin de créer un maillage fort pour équilibrer les échanges tant sur les axes nord-sud que sur les axes est-ouest déjà fortement sollicités, notamment l'autoroute Métropolitaine sur l'île de Montréal. En équilibrant les échanges sur le réseau autoroutier métropolitain, le projet améliorera l'efficacité de la circulation dans le quadrilatère autoroutier (A-40 / A-15 / A-720 / A-25) au centre de l'agglomération. Ce quadrilatère dessert un nombre important de pôles dans la région de Montréal et son efficacité est considéré dans le Cadre comme un des éléments essentiels au soutien et à la consolidation de l'axe industriel est-ouest (p.69). L'amélioration des conditions de circulation résultant de la réalisation du projet ne peut que contribuer à la consolidation de l'ensemble des activités du centre et de l'est de l'agglomération.

À l'échelle interrégionale, le concept d'organisation spatiale prévoit que le réseau d'agglomérations urbaines situées au pourtour de la région métropolitaine, notamment Saint-Jérôme, Lachute et Joliette, soutiendra la métropole sur le plan du développement économique et urbain. Le Cadre précise que la vitalité de ces centres « se fonde principalement sur l'exportation de leur production vers les

grands centres » (p.70). La réalisation du projet permettrait donc aux régions des Laurentides et de Lanaudière d'être reliées plus efficacement au centre de l'agglomération et à l'Est de Montréal ainsi qu'à la Montérégie sans avoir à emprunter l'autoroute Métropolitaine.

Le Ministère considère que le projet répond spécifiquement à deux des enjeux soulevés à l'égard de la planification des équipements et des infrastructures publics de transport soit :

- ? de développer le transport collectif de manière à en faire un mode privilégié de déplacements des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine;
 - ? d'améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la RMRM, des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois.
- Les orientations relatives à l'urbanisation, à l'agriculture et aux espaces verts et bleus

La question du ministère de l'Environnement concerne particulièrement la compatibilité du projet de l'A-25 à l'égard des orientations du cadre qui visent à freiner l'étalement urbain, à 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.

Toute modification à l'offre en transport (autant en transport routier qu'en transport en commun) est susceptible de générer des impacts sur l'aménagement du territoire particulièrement en l'absence de contrôles adéquats de l'urbanisation. Néanmoins, dans les limites des responsabilités que le Ministère peut assumer à cet égard, plusieurs caractéristiques du projet sont de nature à limiter les possibles effets d'étalement urbain. Premièrement ce projet de partenariat «public-privé» implique un système de perception aux usagers et aura en conséquence des effets restrictifs sur une demande induite. Le projet comprend également un nombre restreint d'échangeurs et l'absence de voies de service dans Laval. Enfin, le Ministère ne considère pas d'ajout de capacité dans l'axe au nord de l'A- 440.

La préoccupation du Cadre d'aménagement en matière d'urbanisation vise à susciter une stratégie permettant de limiter les coûts des infrastructures et équipements collectifs. La première orientation en soutien à cette préoccupation vise à consolider les zones urbaines existantes et à limiter l'urbanisation aux secteurs déjà pourvus en services publics. Elle interpelle donc plus particulièrement les autorités régionales et municipales qui détiennent des pouvoirs à cet égard.

Également en soutien à cette préoccupation, la deuxième orientation vise à mieux contrôler les investissements publics et à favoriser le maintien et l'amélioration des infrastructures et services collectifs existants. Le Ministère appuie cette orientation; il considère que le projet constitue un investissement nécessaire pour répondre aux besoins existants et optimiser l'utilisation de son réseau stratégique à des fins de développement économique métropolitain et régional. Il relève ici encore de la responsabilité des instances régionales et municipales de planifier les

équipements les infrastructures et services collectifs en continuité avec les zones urbaines existantes.

À l'égard des orientations sur l'agriculture et les espaces verts et bleus, le Ministère entend évidemment se conformer aux lois et règlements existants, prendre les mesures nécessaires pour limiter les impacts du projet sur ces milieux et, le cas échéant, prévoir des mesures d'atténuation.

Relativement aux pressions au développement urbain de la zone agricole que le projet pourrait induire, le Cadre d'aménagement vient appuyer clairement la volonté déjà ferme du gouvernement de protéger la zone agricole et d'orienter le développement futur vers les espaces urbains vacants, largement disponibles à l'échelle métropolitaine. Le contrôle de l'urbanisation et l'appui à la mise en valeur du potentiel agricole et agroalimentaire métropolitain sont les éléments déterminants du respect de l'orientation du Cadre visant à assurer la permanence et l'aménagement durable de la zone agricole.

En soi, le projet appuie directement des éléments du concept d'aménagement spatial et des orientations qui le supportent. Le projet n'est cependant qu'un des éléments de la stratégie globale d'interventions en transport comprise dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. En privilégiant l'augmentation de l'offre en transport en commun, des mesures de gestion de la demande et les interventions desservant le centre de l'agglomération (à cet égard, soulignons que la notion de «centre de l'agglomération» a été développé par le ministère des Transports, lors de l'élaboration du Plan de gestion des déplacements, et repris dans le Cadre d'aménagement), le PGDM s'inscrit en conformité des objectifs du Cadre d'aménagement.

QUESTION A-11

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'A-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.

RÉPONSE

En janvier 2002, une étude particulière a été réalisée par un archéologue professionnel. Le rapport de cette étude transmis au ministère de l'Environnement lors de l'envoi du présent document contient l'ensemble de l'information demandée.

QUESTION A-12

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.

RÉPONSE

Comme mentionné à la section 3.2 du Rapport d'analyse des impacts, deuxième paragraphe :

Bien que les impacts du projet sur le milieu physique soient décrits et quantifiés dans la mesure du possible, leur traitement diffère de celui accordé aux impacts sur les milieux biologique ou humain, puisque ces premiers ne peuvent être valorisés en soit. Ainsi, une modification à la qualité de l'eau n'a de valeur que par les effets que cette modification entraînera sur les composantes biologiques et humaines de l'environnement et non par sa valeur intrinsèque. Les conséquences de ces modifications du milieu physique servent toutefois d'intrant à l'évaluation des perturbations des milieux biologique et humain et à ce titre méritent une attention toute particulière.

On ne peut donc procéder à l'évaluation des impacts sur le milieu physique de la même façon que pour les composantes des milieux biologique ou humain sans risquer d'introduire des biais importants dans l'évaluation des impacts. Toutefois, afin de répondre à la préoccupation du ministère de l'Environnement, nous précisons ci-dessous comment les impacts du projet sur les composantes physiques servent d'intrants à l'analyse des composantes biologiques et humaines de l'environnement.

Cinq composantes environnementales du milieu physique ont été considérées à savoir :

- 1. Qualité de l'air;*
- 2. qualité des eaux;*
- 3. érosion des sols;*
- 4. eaux souterraines;*
- 5. milieu hydrique.*

Les sections ci-dessous reprennent chacun de ces éléments en indiquant comment ils ont été pris en compte dans l'analyse des composantes biologiques ou humaines de l'environnement.

1. Qualité de l'air

Les effets sur la qualité de l'air en période de construction sont pris en compte à la section 4.3.6 portant sur la qualité du milieu environnant.

En période d'exploitation, l'achalandage anticipé ne devrait occasionner aucun dépassement de normes pour les contaminants suivants: CO, NO, NO₂ et SO₂ comme mentionné à la section 4.1.1. Pour ce qui est des matières particulaires, nous ne pouvons nous prononcer sur le respect des normes proposées car trois années de mesures sont nécessaires et aucune station de la région montréalaise

ne satisfait ce critère actuellement. Comme le trafic anticipé sur le nouveau tronçon d'autoroute sera déplacé des axes avoisinants, une augmentation locale le long de ce tronçon de l'A-25 sera compensée par une diminution sur les autres axes du secteur. Au total, le bilan devrait être positif puisque le projet vise à améliorer la fluidité et l'efficacité du réseau routier.

2. Qualité des eaux

Les modifications attendues à la qualité de l'eau sont intégrées dans l'évaluation des impacts sur le milieu aquatique et riverain pour ce qui est de la végétation (sections 4.2.1.1 et 4.2.1.2) ainsi qu'aux sections 4.2.2.1 et 4.2.2.2 pour ce qui est de l'ichtyofaune, de l'avifaune, de l'herpétofaune et des mammifères.

3. Érosion des sols

Ces considérations son également intégrées à l'évaluation des impacts dans les mêmes sections que ci-dessus (voir qualité des eaux).

4. Eaux souterraines

Comme mentionné à la section 4.1.4 :

- les résidences voisines de l'autoroute sont approvisionnées en eau potable par un réseau d'aqueduc municipal;*
- une étude hydrogéologique préliminaire sur les conséquences du projet sur le ruisseau de Montigny montre que le projet n'aura pas d'influence significative;*
- une étude hydrogéologique détaillée sera réalisée à l'étape de la préparation des plans et devis.*

C'est pourquoi cet élément n'a pas été repris lors de l'analyse des autres composantes de l'environnement.

5. Milieu hydrique

Tant pour ce qui est de la période de construction que pour la période d'exploitation, la section 4.1.5 conclut que le projet n'aura que peu ou pas d'effets significatifs sur le régime hydraulique, le régime sédimentologique ou le régime des glaces de la rivière des Prairies. Ces composantes ne sont donc pas reprises dans le cadre de l'analyse environnementale des composantes biologiques ou humaines susceptibles d'être affectées par le projet.

QUESTION A-13

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 CO₂, compte tenu des scénarios de déplacement prévus sur un horizon 2016?

RÉPONSE

Actuellement, le Ministère n'est pas en mesure de présenter le résultat de ces analyses globales qui sont en cours.

De façon préliminaire, on peut affirmer qu'il y aura une augmentation d'émission localement dans le corridor de l'A-25, car actuellement, il n'y a pas de lien autoroutier.

Aussi, ailleurs sur le réseau routier, on aura une diminution des émissions le long des itinéraires qui seront soulagés par l'A-25 à titre d'exemple le boulevard Henri-Bourassa (voir figure 20 de l'étude de justification).

À la page 52 de l'étude de justification, il est mentionné « par rapport à l'ensemble du réseau routier de la région de Montréal, le projet de l'A-25 avec péage au coût d'analyse de 1 \$ permettra de réduire, à l'horizon 2006, le nombre de véhicules-km d'environ 43 350 et d'environ 9910 véhicules-heure, pour la PPAM (période de pointe du matin) et ce, à chaque jour ouvrable.

Ainsi, globalement ces réductions se traduiront en une diminution des émissions.

QUESTION A-14

Avant de rejeter en eau courantes les eaux filtrées et décantées, ces dernières afficheront quelle concentration de particules en suspension?

RÉPONSE :

Les eaux de confinement qui seront rejetées dans les cours d'eau naturels auront une concentration de particules en suspension de 25mg/l ou égale à la concentration naturelle du cours d'eau récepteur.

QUESTION A-15

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 (sic).***
- ? ***proposer des mesures d'atténuation afin de limiter l'apport de contaminants dans le milieu aquatique.***

RÉPONSE

Les eaux de ruissellement provenant du réseau routier sont une source de matières polluantes : métaux lourds, huiles et graisses, sels (tableau 2). En effet, ces matériaux s'accumulent au niveau de la chaussée et sont ensuite lessivés vers le système de drainage lors des précipitations (pluie ou neige) ou entraînés vers ce dernier par le vent ou la turbulence créé par le mouvement des véhicules.

TABLEAU 2 : PRINCIPAUX ÉLÉMENTS POLLUANTS DÉCOULANT DU RUISSELLEMENT DES ROUTES

CLASSIFICATION	EXEMPLES	SOURCES
<i>Particules</i>	<i>Poussières, gravier sable, verre, plastique, métaux</i>	<i>Pavage, véhicules atmosphère, érosion, entretien</i>
<i>Métaux lourds</i>	<i>Plomb, zinc, fer, cuivre, nickel, chrome, mercure</i>	<i>Véhicules, essences, pneus, rouille, atmosphère</i>
<i>Sels inorganiques</i>	<i>CaCl₂, NaCl, SO₄, Br</i>	<i>Sels de déglçage, véhicules</i>
<i>Matières organiques</i>	<i>Végétation, poussières, humus, huiles</i>	<i>Végétation de bordure, véhicules</i>
<i>Pathogènes</i>	<i>Coliformes</i>	<i>Sols, excrétiens des oiseaux</i>
<i>Autres</i>	<i>Amiante, caoutchouc</i>	<i>Véhicules, freins, antigel</i>

Il faut noter qu'aucun plan de drainage n'a été élaboré, les hypothèses suivantes présentent un scénario vraisemblable.

En ce qui concerne le ruisseau De Montigny, le drainage de l'A-25, des voies de service et de la voie réservée sera de type urbain et l'émissaire devrait aboutir dans la rivière des Prairies, ainsi les eaux de drainage n'affecteraient pas ce ruisseau.

À Laval, le drainage sera de type rural (fossés) il est possible qu'une partie des eaux de fossés se draine dans le ruisseau Bas-St-François. Signalons qu'au niveau du ponceau actuel situé sous le boulevard Lévesque, il y a un seuil qui limite la remontée des poissons qui proviendraient de la rivière des Prairies.

Enfin, avant d'utiliser les cours d'eau existants, le concessionnaire devra faire une étude hydraulique pour les aspects reliés au drainage de l'autoroute.

L'entretien et l'exploitation de l'autoroute seront confiés à l'entreprise privée. Le public voyageur circulant sur cette autoroute à péage sera en droit de s'attendre à un état de chaussée à tout le moins équivalent à une route entretenue par l'État. Durant l'hiver, les préoccupations des utilisateurs portent principalement sur les éléments suivants :

PENDANT LA PRÉCIPITATION	APRÈS LA PRÉCIPITATION
<i>? Épaisseur de neige</i>	<i>? Délai de déneigement sur la voie carrossable et les accotements</i>
<i>? Vitesse</i>	<i>? Délai de déglçage</i>
<i>? Visibilité</i>	<i>? État de la chaussée</i>
<i>? État de la chaussée</i>	

Pour les autoroutes dont le débit journalier est supérieur à 25 000 véhicules, le Ministère prévoit son meilleur niveau de service. Ainsi, l'accumulation de neige tolérée

sur la voie carrossable durant la précipitation est de 3 cm et le choix des matériaux de déglacage est présenté au tableau 3.

TABLEAU 3 : CHOIX DES MATÉRIAUX ET TAUX D'APPLICATION

Niveau de service	Déglacage (incluant abrasifs) à l'occasion d'une précipitation			Délai de déglacage		
	Température ⁽²⁾ en °C	Taux d'application (kg/km)		Si T° égale ou sup. à - 15°C ⁽²⁾	Si T° inférieure à - 15°C ⁽²⁾	
		Durant ⁽³⁾ en kg/km	Après en kg/km	Jour	Soir/nuit ⁽⁴⁾	Jour/soir/nuit
1A		Sel aux points critiques	Sel ou abrasifs sur tout le circuit	Précipitation finissant entre 06 :00 et 18 :00	Précipitation finissant entre 18 :00 et 06 :00	Au pavage à la largeur Aussitôt que les conditions le permettent
	0 à - 10 - 10 à - 20 < - 29	100 à 225 (sel) 175 à 300 (sel) —	100 à 225 (sel) 175 à 300 (sel) 400 à 600 (abras.)	Au pavage à la largeur 3 h après	Au pavage à la largeur à 09 :00	

1. Ce tableau donne les taux pour des chaussées à 2 voies. Pour les chaussées à 3 voies, il faut les multiplier par 1,33; pour celles à 4 voies, il faut les multiplier par 1.
2. Températures pendant l'heure suivant l'épandage.
3. Ne pas épandre de sel au début ou durant une précipitation :
 - lorsqu'il vente
 - lorsque la neige est sèche et n'adhère pas à la chaussée
 - lors de chutes de neige abondantes (plus de 2 cm/h)
4. La nuit, il n'est pas recommandé d'épandre du sel, sauf deux heures avant le début de l'heure de pointe.

Tout en étant soucieux des impératifs de la sécurité routière, le ministère des Transports a élaboré et mis en œuvre certaines mesures de contrôle des impacts des sels de déglacage sur l'environnement. Par exemple, les conditions de transport et d'entreposage du sel sont devenues beaucoup plus strictes afin d'éviter la contamination du sol et des eaux souterraines. De plus, les systèmes d'épandage permettent un contrôle des quantités, et la préhumidification du sel en améliore l'efficacité.

Afin d'assurer un service de qualité, le Ministère n'entend pas modifier à court terme les pratiques actuelles, puisqu'il n'y a pas de substitut économique et valable aux sels de déglacage.

Enfin, le Ministère ne compte pas exiger du concessionnaire des mesures supplémentaires à celles qu'ils réalisent lui-même quant à la gestion des eaux de ruissellement.

QUESTION A-16

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?**

RÉPONSE

Ces préoccupations d'Environnement-Canada seront prises en compte dans le cadre des études présentées à la question A-9.

QUESTION A-17

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.

RÉPONSE

La description demandée se rapporte à des méthodes de construction, celles-ci seront élaborées et précisées lors des demandes de certificat de construction en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et d'autorisation en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables.

QUESTION A-18

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 du 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.

RÉPONSE

Le Ministère n'a pas choisi le type de pont à construire et n'a pas non plus réalisé de plans d'avant—projet du pont car dans un partenariat privé-public, il est essentiel de laisser une certaine latitude au concessionnaire afin qu'il puisse faire preuve de créativité et d'initiative qui pourrait permettre de générer des économies et de développer l'expertise québécoise.

La seule précision que nous pouvons apporter se retrouve à la page 58, 1er paragraphe du rapport de justification et indique que les piles seront distancées d'environ 115 mètres pour le pont à poutres caisson et d'un espacement d'environ 250 mètres au-dessus de la fosse de la rivière des Prairies.

QUESTION A-19

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?

RÉPONSE

En 1992, le ministère des Transports avait commandé une étude d'avant-projet d'un pont au-dessus de la rivière des Prairies à la firme Dessau afin de mieux connaître la faisabilité d'un pont dans l'axe de l'A-25.

En plus de devoir tenir compte du fait que le pont soit économique et esthétique, il devait tenir compte de la présence de la fosse à poisson, de la nature du lit de la rivière ainsi que de la nécessité d'assurer la libre circulation des glaces pour la partie profonde de la rivière avec des portées minimales de 107 mètres entre les piles.

Cette problématique était déjà prise en compte en 1992 et ce, depuis 1974-75, année où le Service responsable des structures au ministère des Transports a fait réaliser une étude sur l'influence du futur pont sur les régimes en eau libre et avec glaces, par le laboratoire hydraulique La Salle.

Il est évident que cet item sera pris en compte lors de la confection des plans du pont. Le concessionnaire devra aussi tenir compte de l'emplacement des piles d'Hydro-Québec et de l'interaction avec les piles du pont sur l'écoulement des glaces.

COMMENTAIRES A-3

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.

RÉPONSE

Le Ministère prend note du commentaire et signale que lors des travaux effectués sur un cours d'eau, par exemple, un ponceau ou un réalignement, le lit est stabilisé de façon à éviter l'affouillement.

QUESTION A-20

Page 4-17 : Dans la mesure où l'on ne vise 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)?

RÉPONSE

Pour le projet de l'A-25, le ministère des Transports n'a entrepris aucune démarche visant l'acquisition de terrain à l'extérieur de la propriété et de ses emprises destinées à accueillir le projet de l'A-25.

Lors de l'acquisition de terrain destiné à une « vocation écologique », le Ministère remet habituellement ce terrain à la municipalité ou à un organisme public. Dans le cas des Îles du Mitan, ces Îles appartiendraient déjà à la Ville de Laval...

COMMENTAIRE A-4

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.

RÉPONSE

Le Ministère prend note du commentaire, toutefois, compte tenu qu'il n'y a pas de plans d'avant-projet, que la géométrie des échangeurs et la localisation des piles ne sont pas définitives et en absence d'analyse géotechnique, on ne peut préciser les aménagements compensatoires et le Ministère maintient que les concepts seront présentés lors de la préparation des plans et devis qui seront soumis au ministère de l'Environnement lors de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Quant au statut de protection de la fosse à esturgeon, la Loi fédérale sur les pêches et la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune ne lui confère que la protection accordée à n'importe quel cours d'eau fréquenté par le poisson. Le Ministère ne veut pas minimiser son importance, ce que l'on voulait indiquer c'est que la fosse ou la rivière des Prairies dans ce secteur n'a pas un statut de protection particulier : réserve écologique, réserve faunique, refuge faunique, sanctuaire, etc.

COMMENTAIRE A-5

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.

RÉPONSE

Se référer au premier paragraphe de la réponse au commentaire précédent.

COMMENTAIRE A-6

Page 4-23, 1er 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.

RÉPONSE

Lors de l'élaboration des esquisses de ponts présentées dans l'étude, c'est ce que l'on tente de faire. La conception du pont ne doit pas seulement tenir compte de la question faunique, mais également de l'impact visuel, de l'écoulement des glaces et des coûts. Techniquement, il est possible de construire un pont sans pile dans la rivière, mais à des coûts très élevés. De plus, les piles une fois construites n'auront pas nécessairement un impact négatif sur l'ensemble de la ressource ichtyologique.

QUESTION A-21

Page 4-25 et fig. A-13 : Est-ce que le ministère des Transports a déjà déposé sa demande de certificat d'autorisation auprès de la CPTAQ pour l'utilisation du terrain zoné agricole?

RÉPONSE

Le Ministère n'a pas à produire de demande de certificat d'autorisation à la CPTAQ, car il bénéficie d'un droit acquis reconnu par la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles, puisque les lots visés avaient fait l'objet d'une autorisation d'acquisition, par arrêté en conseil du gouvernement pour une fin d'utilité publique au moment où la Loi a été rendue applicable sur ces lots.

QUESTION A-22

Pages 4-30 et 4-76 : Sur les figures A-12 et A-20, on constate que la propriété du ministère des Transports 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 ministère des Transports 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?

RÉPONSE

Le Ministère doit disposer des terrains excédentaires en vertu du «Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires des ministères et des organismes publics.. Loi sur l'administration financière (L.R.Q., c.A-6, a.49) »

QUESTION A-23

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

RÉPONSE

Que ce soit un pont uniquement à haubans, à poutres précontraintes ou un jumelage des deux, l'impact sonore ne devrait pas être différent si le tablier du pont est toujours localisé au même endroit, à la même élévation et qu'il a une dalle de béton d'épaisseur similaire.

QUESTION A-24

Page 4-51, 5e 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?

RÉPONSE

L'étude concernant le bruit radié par les structures des ponts a été réalisée, mais le rapport n'est pas encore complètement finalisé. Toutefois, certains résultats de l'étude peuvent être fournis jusqu'à présent :

- *L'étude de bruit a été réalisée en bordure de deux ponts traversant la Rivière des Prairies, soit le pont Pie IX et le pont de l'A-15 en bordure duquel sont construits des écrans antibruit. Cette étude visait à vérifier la contribution du bruit radié par la structure d'un pont sur le climat sonore environnant et de vérifier si le logiciel TNM (Traffic Noise Model) tient compte de cet élément et dans quelle proportion;*
- *des mesures de bruit ont été réalisées sous la structure des deux ponts et en s'éloignant de ces derniers;*
- *il en ressort que lorsqu'on utilise le logiciel TNM pour calculer les niveaux sonores à proximité d'un pont, le résultat obtenu est sensiblement le même que si l'on calcule les niveaux sonores pour une autoroute sur terre et que l'on additionne le niveau sonore obtenu sous la structure du pont (niveau mesuré sur le site), auquel on ajoute l'atténuation de distance relative à l'endroit où l'on désire évaluer le niveau sonore global;*
- *ainsi, les modélisations réalisées pour déterminer l'impact sonore du projet de prolongement de l'A-25, tiennent compte du bruit radié par la structure du pont, avec et sans les écrans antibruit;*
- *le bruit radié sous la structure d'un pont augmente le niveau sonore global de l'ordre de 2 dB(A) jusqu'à une distance d'environ 8 à 10 mètres du pont et de 1 dB(A) de 10 à plus de 33 mètres. Ces augmentations doivent toutefois dépendre de la hauteur du pont et du niveau sonore ambiant au point d'évaluation..*

QUESTION A-25

Page 4-76, 4e par. : Pourquoi à l'analyse de l'impact sonore avez-vous chois 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?

RÉPONSE

L'évaluation d'impact a été faite généralement sur la variante ayant le plus d'impact. Ainsi, pour les activités récréatives la variante à haubans cause plus d'inconvénient au mouvement des hydravions. Lorsqu'il n'y a pas de différences significatives, c'est la variante à poutre voussoir qui sert de variante de référence pour déterminer les impacts.

COMMENTAIRE A-7

Page 4-77, 4e 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.

RÉPONSE

Suite à différents calculs d'atténuation, il n'est pas possible de conserver le climat sonore actuel dans ces secteurs, même en ajoutant des écrans antibruit le long des infrastructures projetées. Toutefois, le climat sonore dans les lieux actuellement habités sera d'au plus 55 dB(A) Leq (24h). Voir critères de performance exigés ci-après (commentaire A-11.).

COMMENTAIRE A-8

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

RÉPONSE

Nous prenons note du commentaire. Un comité interministériel est prévu afin de mettre en œuvre ce projet à être réalisé dans le cadre d'un partenariat Privé-Public. Il est prévu que le ministère de l'Environnement fasse partie de ce comité. Ce dernier pourra déterminer les modalités d'intervention des ministères lors de la réalisation du projet.

COMMENTAIRE A-9

Page 5-11, 1er 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 ministère de l'Environnement.

RÉPONSE

Le critère « 2/3 » présenté dans l'étude d'impact est celui que l'on retrouve au Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports, au règlement sur les normes d'intervention en milieu forestier ainsi qu'à la Loi fédérale sur les Pêches; seul le règlement sur les habitats fauniques préconise une restriction inférieure au tiers. Toutefois, il nous apparaît peu vraisemblable que des digues ou batardeaux bloqueront la rivière des Prairies du plus du tiers lors de la réalisation du projet.

Comme il a déjà été mentionné, la détermination des méthodes de travail appartient au futur partenaire privé qui les présentera lors de ces demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et de la Loi fédérale sur la protection des eaux navigables.

COMMENTAIRE A-10

Page 5-13, 1er 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 ministère de l'Environnement au plus tard une semaine après leur acquisition.

RÉPONSE

Se référer à la réponse du commentaire A-8 concernant la mise en place du comité interministériel.

QUESTION A-26

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

RÉPONSE

On ne peut actuellement répondre à cette question. Il est vraisemblable de penser qu'il s'agira des sites autorisés situés le plus près du chantier et les trajets utilisés respecteront la réglementation municipale.

QUESTION A-27

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'A-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 ministère des Transports, 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 55 dB(A) en particulier pour les zones institutionnelles.

RÉPONSE

L'approche de planification intégrée de la Politique sur le bruit du Ministère des transports prévoit que les mesures d'atténuation doivent permettre de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dBA sur une période de 24 heures lorsqu'il y a un impact significatif soit lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté (horizon 10 ans) aura un impact moyen ou fort selon la grille d'évaluation qui se trouve dans la politique.

Le projet de prolongement de l'A-25 aura un impact faible sur le climat sonore du complexe scolaire Leblanc, ce qui ne nécessite pas de mesures d'atténuation d'après l'approche de planification intégrée du ministère des Transports.

Le climat sonore actuel du complexe scolaire est principalement attribuable à l'A-440 et à la route 125. Les niveaux sonores étant inférieurs à 65 dBA, ce secteur ne serait pas admissible à la mise en place des mesures d'atténuation prévues dans l'approche corrective de la politique du Ministère.

Même si des écrans antibruit étaient implantés en bordure de l'A-25, le climat sonore demeurerait sensiblement le même dans le secteur du complexe scolaire.

COMMENTAIRE A-11

Page 5-21, 7e 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.

RÉPONSE

Les critères de bruit à respecter après la mise en service du prolongement de l'A-25 de Montréal à Laval et qui devront être inclus dans le devis de performance ont été établis après plusieurs simulations informatiques d'écrans antibruit. Les critères de bruit reliés à l'infrastructure projetée sur les zones sensibles actuellement bâties sont les suivants:

- *Secteur Marie-Victorin: Niveau sonore maximal de 55 dB(A) Leq (24h) aux bâtiments les plus proches de l'A-25 projetée.*
- *Secteur de l'Hôpital de Rivière-des-Prairies: Niveau sonore maximal de 55 dB(A) Leq (24h) à 90 mètres de l'A-25 projetée, soit du côté ouest du ruisseau de Montigny.*
- *Secteur de Duplessis: Niveau sonore maximal de 55 dB(A) Leq (24h) dans les cours arrières des résidences situées en bordure de l'autoroute.*
- *Secteurs Gouin Est:*
 - *Niveau sonore maximal de 60 dB(A) Leq (24h) aux résidences de la 4^{ème} avenue;*
 - *Niveau sonore maximal de 60 dB(A) Leq (24h) aux résidences du boul. Gouin, sauf pour les trois (3) résidences situées en bordure du pont dont le niveau sonore maximal devra être d'au plus 62 dB(A) Leq (24h).*

- Secteur Gouin Ouest:
 - Niveau sonore maximal de 55 dB(A) Leq (24h) sur la rue Gertrude-Gendreau;
 - Niveau sonore maximal de 60 dB(A) Leq (24h) sur le côté sud-est des bâtiments résidentiels situés sur le boul. Gouin.

COMMENTAIRES A-12, A-13 ET A-14

Page 5-22, 3e par. : La deuxième phrase ainsi que la dernière devraient se compléter comme suit : ...devra être remis au ministère des Transports et au ministère de l'Environnement.

Page 5-24, 5e par. : Un représentant du ministère de l'Environnement doit être invité à cette première réunion de chantier.

Page 5-25, 3e par. : La première phrase doit se compléter comme suit : ... et rédige un rapport de surveillance : copie de ce rapport est également transmise au ministère de l'Environnement.

RÉPONSE

Concernant ces trois commentaires, se référer à la réponse au commentaire A-8, concernant la mise en place du comité interministériel.

QUESTION A-28

Page 5-26, 3e 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.).

RÉPONSE

Comme l'avenue actuellement préconisée pour ce projet est de confier à un partenaire, la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement de ce tronçon d'autoroute, le concessionnaire devra préciser, lors de sa demande de certificat d'autorisation, les différences significatives de son projet par rapport à celui évalué dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts et de préciser certaines mesures d'atténuation. Alors, le Ministère estime que c'est le concessionnaire qui devra élaborer son programme de surveillance et de suivi environnemental. Le comité interministériel pourrait aussi en fixer les principes généraux.

Compte tenu de l'état d'avancement du dossier, il est vraisemblable que les problématiques suivantes pourront faire l'objet d'un suivi : le bruit, les mesures de compensation ou d'aménagement d'habitats fauniques.

COMMENTAIRES A-15 ET A16

En ce qui concerne la sécurité publique, les deux exigences suivantes de la directive ministérielle n'ont pas été répondues.

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.

Plan des mesures d'urgence (même s'il est en version préliminaire).

RÉPONSE

L'analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses n'a pas été réalisée spécifiquement pour le projet de l'A-25. Par contre, le Ministère, pour faire face à toute urgence a établi un plan ministériel de mesures d'urgence et des plans régionaux. De plus, il existe un plan national de sécurité civile et les villes de Montréal et de Laval ont aussi des plans d'urgence pour répondre aux situations d'urgence. Le concessionnaire choisi devra élaborer son plan d'urgence de concert avec les intervenants majeurs concernés dans ce dossier. De plus, il devra, suite à des observations-terrains, raffiner son plan d'intervention en fonction des matières dangereuses les plus couramment transportées sur ce lien.

COMMENTAIRE A-17

En ce qui concerne la sécurité publique, l'exigence suivante de la directive ministérielle n'a pas été répondue.

Étude hydrogéologique et programme de compensation du ministère des Transports 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 hydrologique (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).***

RÉPONSE

La carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution (MENV 1986) révèle que dans tout le secteur la roche de fond a une perméabilité élevée et les débits probables disponibles des aquifères sont supérieurs à 5,5 m³/h. La majeure partie du tracé passe sur des unités argileuses (2) dont la vulnérabilité à la pollution est faible, les unités 3 et 4 présentent une plus grande porosité. Il n'existe aucune station de pompage des eaux souterraines dans l'aire d'étude.



Carte de vulnérabilité des eaux souterraines à la pollution

À Montréal, tous les approvisionnements en eau potable se font par aqueduc. À Laval, le réseau d'aqueduc est présent sur le rang du bas St-François, traverse l'A-25 au niveau de l'échangeur de la Montée Masson (route 125) pour desservir le complexe scolaire Leblanc et revient vers le sud sur la Montée Masson. La municipalité de Laval n'a pas de données sur les puits privés.

Le Ministère a un programme de compensation. Dans tous les cas où les ouvrages peuvent avoir une influence sur les puits ou les nappes aquifères, des travaux correctifs appropriés sont définis. L'approvisionnement en eau doit être maintenu et au besoin, l'installation d'un nouveau système d'approvisionnement devra être réalisée conformément à la réglementation du ministère de l'Environnement. Ainsi un puits de surface peut être remplacé par un autre puits de surface si les probabilités de succès sont bonnes. Cependant, si cette solution s'avère impossible, le forage d'un puits artésien ou un branchement à un nouveau réseau d'aqueduc pourront alors être envisagés. Un protocole de suivi de la qualité des eaux potables est toujours appliqué dans les cas où les travaux risquent d'affecter les puits existants.

B) QUESTIONS ET COMMENTAIRES DU MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE EN DATE DU 15 NOVEMBRE 2001

COMMENTAIRE B-1

Le ministère des Transports aurait intérêt à exposer les solutions de rechange qu'il a examiné et écarté avant de retenir le prolongement de l'A-A-25 comme solution privilégiée pour remédier aux problèmes identifiés. Ainsi, il aurait intérêt à exposer son analyse de la gestion de la demande d'autant plus que dans son plan de gestion des déplacements, le ministère des Transports indique que les mesures de gestion de la demande doivent faire partie des solutions à privilégier.

RÉPONSE

- **Mise en contexte**

*Dans son **Plan de gestion des déplacements pour le région métropolitaine de Montréal** (PGDM) le ministère des Transports s'est donné comme objectifs de «diminuer le nombre de points de congestion», «d'augmenter l'utilisation du transport en commun», «d'accroître l'efficacité du transport des marchandises» et de «gérer la demande plutôt qu'y réagir». Ces objectifs et les solutions proposées dans la stratégie d'intervention prioritaire soutiennent donc une approche intégrée misant à la fois sur la gestion de la demande, l'augmentation de l'offre en transport en commun et l'amélioration du réseau routier.*

Dans la perspective de soutenir la compétitivité régionale et nationale des entreprises et le développement de l'est de l'agglomération, le prolongement de l'A-25 entre l'A-40 et l'A-440 s'est imposé comme la seule solution pouvant remédier officiellement à la discontinuité du réseau autoroutier. Le projet répond notamment aux objectifs de diminution des points de congestion et d'accroissement de l'efficacité du transport des marchandises. Au niveau de l'objectif d'augmentation de l'utilisation du transport en commun tant pour l'est de l'agglomération que pour l'axe nord-sud, la stratégie d'intervention prioritaire comprend plusieurs projets visant à augmenter l'offre y compris un corridor rapide de transport en commun dans l'emprise du projet.

En matière de gestion de la demande, le PGDM présente trois voies d'action : la mise en place des programmes-employeurs, l'évaluation de nouvelles mesures fiscales favorables à l'utilisation du transport en commun et la promotion d'une vision d'ensemble et d'actions complémentaires en matière de stationnement.

La gestion de la demande vise une optimisation de l'utilisation des réseaux de transport. En ce sens le Plan de gestion des déplacements positionne cette approche en complémentarité aux autres projets.

- **Programmes-employeurs**

Le programme-employeur fait appel aux employeurs pour gérer les déplacements de leurs employés de façon à réduire les besoins de déplacement, à moduler la période du déplacement ou à favoriser les déplacements vers leur entreprise

autrement que seul en automobile. Un montant de 10,3 M\$ est prévu au Plan de gestion des déplacements afin de soutenir les entreprises ou les groupes d'entreprises qui mettront sur pied un programme-employeur.

Dans la zone d'influence immédiate du projet, le ministère des Transports participe financièrement à la mise sur pied du Centre de gestion des déplacements Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles. La mission de ce centre de gestion est d'améliorer l'accessibilité des travailleurs à ces zones et parcs industriels en coordonnant les efforts des partenaires publics et privés. Le Centre de gestion est sous la responsabilité de la Société de développement économique de Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles et composé de représentants des entreprises du secteur. Il compte notamment mettre en œuvre des projets de covoiturage et faire la promotion du transport en commun, de mesures de gestion du stationnement et de gestion du temps de travail.

Le Ministère participe également à la réalisation d'une étude de marché sur le territoire de Laval visant à identifier des mesures de gestion de la demande appropriées aux caractéristiques du territoire et évaluer l'intérêt des gens d'affaire de Laval pour l'implantation d'un Centre de gestion des déplacements.

- Mesures fiscales favorables à l'utilisation du transport en commun

La stratégie de gestion de la demande du Plan de gestion des déplacements comprend également l'évaluation de mesures fiscales visant à encourager l'utilisation du transport collectif. Des analyses démontrent que même si la fourniture d'un espace de stationnement à un employé est un avantage imposable, dans la réalité, bien peu d'employeurs déclarent cet avantage. Par contre, dans le cas où l'entreprise fournirait des titres de transport collectif à ses employés, elle serait contrainte de déclarer cet avantage.

Des scénarios visant à favoriser la fourniture de titres de transport en commun par les employeurs sont présentement à l'étude au ministère des Transports et devront faire l'objet de discussions avec les autorités fiscales.

- Vision d'ensemble et actions complémentaires en matière de stationnement

La plupart des intervenants en transport s'entendent pour dire que le stationnement est un facteur déterminant dans le choix des modes de transport. La disponibilité, la gratuité ou le faible coût du stationnement à destination favorisent l'utilisation de l'automobile comme moyen de transport. Dans la perspective d'une gestion de la demande des déplacements le ministère des Transports a proposé, dans le Plan de gestion des déplacements, que les autorités métropolitaine et locales unissent leurs efforts pour doter la région de Montréal d'une vision d'ensemble du stationnement.

La création de la Communauté métropolitaine de Montréal et les récentes fusions municipales sont certainement des facteurs qui devraient faciliter l'identification de mesures intégrées de gestion du stationnement et une harmonisation des pratiques.

COMMENTAIRE B-2

« Le modèle utilisé par le Ministère pour évaluer la demande future ne semble pas prendre en considération l'effet dissuasif possible qu'exerce la congestion sur le choix modal et l'impact d'une amélioration de la fluidité sur ce choix. »

Il devrait analyser le nombre de déplacements (autos–camions) qui seraient progressivement induits par le projet et leurs destinations possibles.

RÉPONSE

Le modèle de planification régional de la région de Montréal (MOTREM98) utilisé par le ministère des Transports tient compte, dans l'évaluation de la demande future, du niveau de service offert par les réseaux de transport tels qu'ils se présenteront. C'est en particulier à partir du modèle de transfert modal que la demande future est réajustée pour tenir compte des réseaux futurs. Ce modèle permet d'évaluer la demande automobile qui transfère au transport collectif et à l'inverse le modèle estime également la demande en transport collectif qui est sujet à transférer à l'automobile.

Cela nous permet en particulier d'analyser l'impact en transport collectif du projet de prolongement de l'A-25 en déterminant la demande en transport collectif pour la nouvelle voie réservée associée avec le projet en question.

L'impact de l'ensemble des projets routiers et en transport collectif prévus (PGDM) par l'utilisation du modèle de transfert modal tend à faire diminuer légèrement le volume automobile sur le nouveau pont de l'A-25 en période de pointe du matin (6 h à 9 h).

Ainsi, un des projets de transport collectif les plus importants touchant le corridor de l'A-25, soit le projet de prolongement du métro à Laval, va attirer plusieurs automobilistes qui iront se stationner près d'une station de métro ou bien qui délaisseront complètement l'automobile pour se déplacer seulement en transport collectif. Beaucoup de ces automobilistes sont localisés dans le corridor de l'A-25, donc une clientèle potentielle pour le nouveau pont. Le modèle de transfert modal nous permet alors de réajuster la demande automobile pour ce secteur en considérant l'attrait du métro à Laval et en considérant aussi l'attrait d'une nouvelle route que représente le projet de l'A-25.

En simulant sur le réseau routier la demande automobile prévisionnelle sans tenir compte des projets de transport nous obtenons un volume automobile sur le nouveau pont de l'A-25 un peu plus élevé que le résultat de la simulation de la demande automobile prévisionnelle avec transfert modal. Pour la période de pointe du matin en 2006 avec un tarif au nouveau pont de 1 \$, il y a une différence d'environ 500 automobiles alors qu'en 2016 cette différence est d'environ 1000 automobiles. Il est à noter que cela est également le cas pour les autres ponts entre Laval et Montréal en concurrence avec le métro à Laval.

COMMENTAIRE B-3

Le Ministère devrait également expliquer où ira l'augmentation des débits de circulation pendant les périodes de pointe, à la suite de la construction du projet,

tant en aval ou qu'en amont de l'échangeur d'Anjou, et préciser les risques possibles de déversement de nouveaux véhicules sur le réseau local.

RÉPONSE

Les figures 20 et 21 de l'étude d'impact (rapport de justification) fournissent la réponse complète à cette question. Par contre, l'échangeur d'Anjou a été construit de manière à répondre aux besoins créés par le prolongement de l'A-25 vers Laval. Suite à l'ouverture de l'A-25, le Ministère réévaluera le fonctionnement de l'échangeur d'Anjou au besoin.

COMMENTAIRE B-4

Enfin, il devrait démontrer que la voie réservée aux autobus planifiée dans le projet constitue une condition pour la réalisation du projet dans un contexte de partenariat avec le secteur privé et indiquer si cette voie réservée sera financée dans le cadre du partenariat privé-public.

RÉPONSE

La présence de la voie réservée aux autobus est une condition essentielle à la réalisation du projet de l'A-25. Sur l'Île de Montréal, elle devrait être en opération à l'ouverture du projet autoroutier alors que sur le pont et dans Laval, l'espace requis devra être conservé pour répondre aux besoins futurs. Le financement de cette voie réservée n'a pas encore fait l'objet de discussions gouvernementales.

COMMENTAIRE B-5

De même, en terme de transport de marchandises, le ministère des Transports pourrait exposer s'il a évalué d'autres moyens de régler les problèmes identifiés, comme la possibilité de gérer le transport des marchandises en dehors des heures de pointe.

RÉPONSE

Des efforts ont déjà été consentis par les entreprises pour adapter les horaires aux problèmes de congestion durant les périodes de pointe. Un certain nombre d'établissements demeurent ouverts la fin de semaine – le samedi surtout – particulièrement ceux de plus de 199 employés, qui, de par leur taille, génèrent de plus nombreux mouvements de camions.

Certains des plus grands établissements ouvrent leurs portes entre 6 et 7 heures le matin, tant pour les réceptions que pour les livraisons. Ce sont, plus généralement, les entreprises de moins de 50 employés dont les horaires sont moins souples et dont les services de livraison et de réception ouvrent au cœur de la période de pointe du matin qui peuvent ressentir et participer à la congestion routière. Toutefois, ces problèmes sont plus généralisés et donc plus critiques en fin d'après-midi : les horaires de réception et de livraison s'achèvent, dans la grande majorité des cas, en pleine période de pointe du soir.

Enfin, pour résumer la perception des transporteurs, les propos tenus lors d'une séance de la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud par monsieur Claude Pigeon, vice-président de l'Association du Camionnage du Québec, étaient très révélateurs : «Il est important de rappeler qu'aucun camion ne se trouve dans la congestion routière ou sur les ponts aux heures de pointe par plaisir. C'est une contrainte qui nous est imposée [...] par l'expéditeur, et on n'a pas d'autre choix, d'autant plus que ça coûte au minimum 60 \$ de plus de l'heure pour opérer un camion dans la congestion routière.» Ces propos indiquent comment l'industrie du camionnage réagit aux conditions de circulation dans la région de Montréal. Or, les entreprises peuvent imposer des pénalités en cas de retard et certaines vont même jusqu'à réclamer un taux de 98 % de respect de l'horaire. Le fait de rétrécir la plage horaire disponible aux transporteurs dicterait une restriction supplémentaire sur leurs temps de livraison.

Les contraintes associées au transport ne retiennent que marginalement l'attention des entreprises manufacturières, en général, parce que ces difficultés sont assumées par les transporteurs, et non les entreprises. Le réseau utilisé pour les transports est sollicité pour des usages multiples, parfois contradictoires et pour lesquels il peut y avoir une absence d'unité autant dans l'expression des problèmes que dans la définition des solutions.

COMMENTAIRE B-6

Enfin, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole remarque que le ministère des Transports indique que l'effet net du projet sur le réseau routier de la région de Montréal permettra de réduire, avec péage de 1 \$, à l'horizon 2006, de 43 350 le nombre de véhicules-km et d'environ 9 910 le nombre de véhicules-heure pour la période de pointe du matin alors que le tableau 9 indique que l'effet net ne permettra de réduire, cette fois avec péage de 2 \$, à l'horizon 2006, que de 31 220 le nombre de véhicules-km, et de 4 840 le nombre de véhicules-heure pour la période de pointe du matin. Le ministère des Transports devrait expliquer cette différence.

RÉPONSE

L'effet net est directement relié à l'attractivité exercée par le projet d'un pont à péage, et comme cette attractivité diminue grandement quand le prix du péage double, l'effet net des gains pour l'ensemble des usagers du réseau autoroutier de la région métropolitaine, tant en véhicules-heure qu'en véhicules-km, varie en conséquence et le tableau 9 de l'étude de justification reflète bien cette réalité.

C) QUESTIONS ET COMMENTAIRES DE PÊCHES ET OCÉANS CANADA

Les documents analysés s’attardent principalement aux répercussions sur les milieux physique et humain, et donnent peu d’information sur les impacts potentiels sur l’habitat du poisson. Parmi les éléments manquants ou qui requièrent des précisions, nous avons noté l’absence d’une description détaillée du calendrier des travaux prévus, les superficies occupées (temporaires et permanentes) par les divers aménagements selon les différentes cotes de récurrence d’inondation, les données de relevés ichtyologiques des ruisseaux Corbeil, Bas-St-François et du marais, la description de la nature et la localisation des chemins d’accès durant la phase de construction (nombre de ponceaux temporaires, superficie d’empiètement sur l’habitat du poisson), la localisation sur les plans les sections des ruisseaux Corbeil et de Montigny qui seront redressées et les nouveaux tracés qu’ils emprunteront, ainsi que la description des effets cumulatifs des bases de pylônes et des piles du pont projeté sur la perturbation du milieu.

Il est à noter que la frayère et la zone d’alevinage de l’esturgeon jaune située à l’ouest de l’île Rochon est d’une importance capitale pour maintenir l’intégrité de cette population et que, par conséquent, le concept du pont retenu devra faire en sorte qu’aucune infrastructure temporaire ou permanente ne sera mise en place dans cette zone.

N.B. : Les questions et commentaires ci-dessus ont été transmis au ministère de l’Environnement et sont un condensé des questions détaillées de Pêche et Océans Canada qui ont été transmis à la Direction de Laval — Mille-Îles du ministère des Transports. Ces questions détaillées sont incluses à l’annexe 1.

RÉPONSE

L’ensemble des questions liées aux impacts, au calendrier de réalisation et aux méthodes de travail sont de la responsabilité du concessionnaire qui assurera la conception, la construction, l’exploitation, l’entretien et le financement de ce tronçon d’autoroute.

Pour répondre à ces questions, il faut au minimum des plans d’avant-projet et même des plans et devis, la préparation de ces documents sera de la responsabilité du concessionnaire. Ainsi, l’ensemble de l’information pourra être fourni dans le cadre de l’autorisation fédérale relative à la Loi sur la Protection des Eaux Navigables; une demande sera faite à la Garde Côtière par le concessionnaire.

En ce qui concerne la fosse à esturgeon, nous tenons à préciser que les esquisses de pont présentées proposent des portées plus longues dans ce secteur, afin d’éviter la perturbation de cet habitat. Sans minimiser son importance, signalons que cette fosse est une aire d’alimentation privilégiée pour l’esturgeon jaune et non une frayère.

D) QUESTIONS ET COMMENTAIRES SUPPLÉMENTAIRES DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT EN DATE DU 19 DÉCEMBRE 2001

QUESTIONS D-1 ET D-2

- 1) **« Quel est le modèle informatique utilisé pour projeter les débits de circulation en 2006 et 2016 »?**
- 2) **« Il est mentionné à la page 4-39, section 4.3.9.1 2e paragraphe ce qui suit » : « Pour ce projet, comme la variation de débits de circulation prévus entre la mise en service (2006) et sur un horizon de 10 ans (2016) est relativement faible, soit environ 4000 véhicules/jours soit 4%. Quels sont les critères ou données retenus pour justifier cette projection des débits de circulation et que l'instauration d'un scénario de péage se traduit par une diminution de l'ordre de 34 à 38 % des débits de circulation? »**

RÉPONSE

Le modèle de planification régional de la région de Montréal (MOTREM98) utilisé par le ministère des Transports consiste en un ensemble de bases de données, de modèles et de logiciels spécialisés en transport. Mentionnons les modèles de prévisions démographiques, de prévisions des déplacements et de transfert modal. Essentiellement pour la demande de transport, les déplacements futurs sont estimés à partir des prévisions démographiques et de l'enquête Origine-Destination 1998 de la région de Montréal et réajustés en fonction des projets futurs de transport collectif et routiers décrit par le Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal (PGDM) du Ministère.

Le logiciel spécialisé en transport Emme/2 nous permet de charger sur le réseau routier les déplacements futurs des automobilistes pour la période de pointe du matin (6h à 9h). Évidemment, le réseau routier futur utilisé est bonifié par les projets routiers prévus dans le PGDM pour l'horizon considéré. Cette simulation sur le réseau routier produit entre autres des débits de circulation sur les différentes routes.

De 2006 à 2016, le grand constat résultant de l'application du modèle de prévisions démographiques est le vieillissement de la population. En période de pointe du matin, il y a beaucoup de travailleurs et d'étudiants qui se déplacent. Dans des horizons futurs, il y aura de moins en moins d'étudiants et de plus en plus de retraités. En conséquence, une croissance moins marquée du nombre de déplacements en automobile ressort de nos modèles. Cela explique la faible variation de débits de circulation dans le corridor du prolongement de l'A-25 de 2006 à 2016 pour la période de pointe du matin.

Puisque le péage est considéré comme une contrainte supplémentaire aux automobilistes dans le choix de leur route, le tarif doit être converti en pénalité de temps. Nous utilisons une valeur du temps de 10 \$/h pour cette conversion. Ainsi un tarif de 1 \$ équivaut à une pénalité de 6 minutes. Cela veut dire que le nouveau chemin sur le prolongement de l'A-25 doit être plus attrayant de 6 minutes par rapport

à un chemin alternatif pour être choisi. Le logiciel Emme/2 charge la demande automobile sur les chemins en fonction des temps de parcours. Pour le cas d'un péage, est ajouté au temps de parcours de ce chemin la pénalité du tarif. En conséquence, plus la tarif augmente, plus le débit de circulation diminuera.

QUESTION D-3

La modélisation du climat sonore projeté ne tient pas compte du bruit causé par la vibration du pont (bruit radié par la structure). Il est mentionné à la page 5-22, paragraphe 3, ce qui suit : « Pour ce faire, une analyse comparative sera réalisée au printemps 2001 en bordure d'une infrastructure similaire (ex : pont de l'A-15 traversant la Rivière des Prairies) etc. Cette étude est-elle réalisée? Si oui, nous aimerions obtenir les résultats sur l'évaluation de la contribution du bruit sur le niveau de bruit global et sur la faisabilité de mettre en place des mesures d'atténuation.

RÉPONSE

L'étude concernant le bruit radié par les structures des ponts a été réalisée et la première partie de la question concernant le bruit radié a été répondue à la question A-24.

- Concernant la faisabilité de construction d'écran antibruit sur le pont, il est possible d'installer des écrans antibruit (sur des parapets de type New Jersey) sur le pont en les prévoyant dès la conception du pont. Des écrans pouvant atteindre une hauteur de 5 mètres peuvent être installés dans la partie sud du pont (en poutres précontraintes). Même pour des écrans de 5 mètres de hauteur, les efforts dus au vent seront inférieurs aux efforts dus à l'impact d'un véhicule sur l'écran. Comme les efforts sont analysés indépendamment, comme stipulés dans le Code canadien sur le calcul des ponts routiers (CAN/CSA-S6-00, tableau 3.5.1 A), utilisé par le ministère des Transports, il ne devrait donc pas y avoir de problèmes à installer des écrans sur le pont.

QUESTION D-4

Dans la modélisation du climat sonore projeté, expliquer les raisons pour ne pas avoir pris en considération les voies de service suivantes :

- Pour le secteur de Montréal, différentes bretelles entre le boulevard Henri-Bourassa et les chemins de service de l'autoroute ainsi que les voies réservées au transport en commun. Puisqu'il est mentionné qu'aucune donnée de circulation est connue, comment justifier que ces bretelles devraient avoir un impact négligeable sur le climat sonore prévu?
- Pour le secteur de Laval, bretelles d'accès entre le boulevard Lévesque et l'autoroute projeté ainsi que la voie réservée au transport en commun.

RÉPONSE

Ce qu'il faut comprendre, ce n'est pas qu'il n'y a pas de données disponibles mais plutôt que la précision apportée pour le DJMA ou le DJME sur les bretelles ne sont

qu'indicatives et ne serviraient qu'à alimenter une analyse fine du niveau de bruit alors que nous n'avons pas de plan précis de l'emplacement des bretelles.

De plus, tous les débits utilisant les bretelles se retrouvent déjà dans le total des débits voies rapides et voies de service, et ont été par le fait même pris en compte dans la modélisation du climat sonore projeté.

Enfin, l'évaluation du climat sonore incluse dans l'étude d'impact ne vise qu'à établir un seuil atteignable à inclure dans le devis de performance que devra respecter le futur concessionnaire.

QUESTION D-5

À la page 4-50, expliquer les calculs qui sous tendent que de passer de 45 000 à 120 000 véhicules par jour génèrent une augmentation de 2.2 dBA au point d'impact #5 et de 3.1 dBA au point d'impact #13.

RÉPONSE

La différence entre les augmentations du niveau sonore aux points 5 et 13, soit 2,2 et 3,1 dB(A) respectivement, suite à une augmentation du débit de 45 000 à 120 000 véhicules par jour, peut s'expliquer par le fait que le point 5 est localisé derrière la butte antibruit existante d'une hauteur d'environ 2,5 mètres et que l'autoroute est en tranchée dans ce secteur, comparativement au point 13 qui est en champ direct avec l'autoroute. Ainsi, comme le niveau sonore au point 5 est relativement bas pour tous les débits étudiés, le bruit généré par les boulevards Perras et Maurice-Duplessis contribue à augmenter le niveau de bruit global au point 5, ce qui réduit la contribution provenant uniquement de l'autoroute. Au point 13 toutefois, comme le niveau sonore est relativement élevé, le bruit généré par les boulevards Perras et Gouin ne contribue que très légèrement au niveau de bruit global pour les débits de véhicules sur l'autoroute variant jusqu'à 75 000 véhicules/jour. Pour des débits supérieurs, le bruit généré par les boulevards ne modifie pas le niveau de bruit global au point 13, donc ce dernier est alors directement relié à la variation des débits sur l'autoroute.

COMMENTAIRE D-1

Compte tenu que l'A-25 longe des secteurs résidentiels, le promoteur propose certaines mesures d'atténuation (butte, mur ou combinaison butte et mur), le promoteur devra préciser les détails relatifs à l'aménagement et à la conception des écrans acoustiques ou autres mesures et fournir une évaluation sonore des niveaux de bruit (modélisation et cartographie iso phonique perçus aux zones résidentielles en tenant compte des différentes mesures d'atténuation proposées. De plus, le promoteur devra indiquer les critères de bruit qu'il entend respecter aux zones sensibles.

RÉPONSE

Les critères sont définis à la réponse au commentaire A-11. La détermination des mesures d'atténuation fait partie des concepts d'avant-projet qui sont de la responsabilité du concessionnaire.

QUESTION D-6

Pour les vibrations induites par le dynamitage, s'il y a lieu, nous recommandons les normes du USBM comme critère à respecter. Pour les pressions d'air, nous recommandons le critère adopté par le ministère de l'Environnement de la province de l'Ontario qui fixe des pressions d'air à 120 décibels linéaires lors d'un dynamitage.

RÉPONSE

Nous prenons note du commentaire, mais nous tenons à rappeler que pour les vibrations induites par le dynamitage, le Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports du Québec (édition 1997) traite de cet item à l'article 12.4.4 qui correspond sensiblement aux normes du USMB.

En ce qui concerne les pressions d'air, nous suivrons la recommandation du MENV en tenant compte aussi que le critère adopté par le ministère de l'Environnement de la province de l'Ontario spécifie que la limite de 120 dB peut être élevée à 128 dB si le responsable des sautages procède à un monitoring des sautages.

COMMENTAIRE D-2

L'étude ne fait mention aucunement des vibrations qui pourraient être induites par la circulation routière. Dans le dossier de la modernisation de la rue Notre-Dame, il a été recommandé pour les vibrations induites par la circulation routière, de restreindre les vitesses vibratoires sous le seuil de 1 mm/sec durant le jour et au niveau actuel (bruit de fond) pour la nuit. À notre connaissance, ce sont des critères acceptables.

RÉPONSE

Nous prenons note du commentaire, mais, en ce qui concerne les vibrations induites par la circulation routière, il est difficile actuellement de restreindre celles-ci à un seuil quelconque car les données géotechniques et les plans ne sont pas disponibles et ne le seront que lorsque le concessionnaire aura élaboré son projet.

Quant au niveau actuel pour la nuit, il sera impossible de le respecter car actuellement, il n'y a qu'une route à deux voies sans pont vers Laval, alors que lorsque le projet sera réalisé, ce sera une autoroute avec voies de service de part et d'autre dans Montréal.

**DEMANDE D'INFORMATIONS ADDITIONNELLES
DE PÊCHES ET OCÉAN CANADA**

2001-12-07



Le 7 décembre 2001

Monsieur Paul-André Fournier
Direction de Laval – Mille-Îles
Ministère des Transports du Québec
1725, boul. Le Corbusier
Laval (Québec) H7S 2K7

Votre réf./Your ref.
602354

Noire réf./Our ref.
9510-001-35-015

Objet: Demande d'informations additionnelles
Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440

Monsieur,

La Division de la Gestion de l'habitat du poisson (GHP) du ministère des Pêches et des Océans a reçu le 14 novembre dernier du ministère de l'Environnement du Québec l'information en regard du projet cité en rubrique.

Nous avons procédé à l'analyse de recevabilité en fonction du mandat, des lois et des règlements de notre ministère.

L'analyse a été basée sur les documents suivants :

Ministère des Transports du Québec, avril 2001. Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au Ministère de l'environnement. Rapport de justification. 62 pages + annexes.

Ministère des Transports du Québec, juin 2001. Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au Ministère de l'environnement. Rapport d'analyse des impacts. Pagination multiple.

Ministère des Transports du Québec, juin 2001. Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au Ministère de l'environnement. Documents annexes. Pagination multiple.

Le mandat de la GHP est de s'assurer qu'aucun projet ne contrevienne au paragraphe 35(1) de la Loi sur les pêches (LP) qui se lit comme suit :

« Il est interdit d'exploiter des ouvrages ou entreprises entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson. »

.../3



Dans le cas contraire, il est possible d'émettre une autorisation en vertu du paragraphe 35(2) de la Loi sur les pêches. Il est à noter que l'émission de cette autorisation est assujettie à une évaluation environnementale en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (LCÉE).

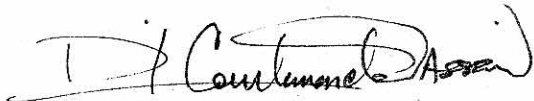
Afin que nous puissions réaliser l'analyse du projet en vertu de la LP et de la LCÉE, les informations suivantes devront faire partie de l'étude d'impacts :

- la description détaillée du calendrier et des travaux prévus pour la mise en place et le démantèlement des digues et batardeaux, ainsi que la construction des piles et assises;
- l'estimation de la quantité (superficie) de sédiments qui risquent de se déposer à proximité des piles, lors des travaux et à long terme suite au changement hydrologique induit par la présence des piles;
- nombre et superficie occupée par les piles, assises, batardeaux, caissons, digues et ponceaux, temporaires et permanents (selon la cote de récurrence d'inondation 2 ans et 5 ans);
- les superficies situées sous la ligne de récurrence d'inondation de 2 ans et de 5 ans qui seront affectées par les travaux pour les trois ruisseaux et les berges nord et sud;
- les détails établissant l'équivalence d'une base de pylône et une pile lors des simulations hydrologiques;
- données récentes sur la présence de poissons dans les ruisseaux (sauf ruisseau Montigny) et marais touchés par le projet;
- description de la nature et la localisation des chemins d'accès durant la phase de construction (nombre de ponceaux temporaires, superficie d'empiètement sur l'habitat du poisson);
- précisions sur les mesures prises afin de contenir et prévenir les déversements accidentels d'hydrocarbures;
- localisation sur les plans les sections des ruisseaux Corbeil et de Montigny qui seront redressées, ainsi que les nouveaux tracés qu'il emprunteront;
- la nature et les dimensions des structures de confinement des piles;
- au point 4.2.2.1, au premier paragraphe, il est mentionné que l'intégrité des aires d'alevinage ne sera pas compromise par l'implantation des piles. Mentionner les raisons qui justifient cette position;
- effet anticipé des contaminants (sels de déglçage, abat-poussières et huiles) drainés de l'autoroute et des chemins d'accès sur l'utilisation du ruisseau Corbeil par les populations de poisson;
- la localisation des piles des 2 alternatives de construction et des pylônes d'Hydro-Québec sur la figure A-21;
- effet cumulatif des bases de pylônes et des piles du pont projeté sur la perturbation du milieu
- mesures de compensation envisagées;

Il est à noter que la frayère et la zone d'alevinage de l'esturgeon jaune située à l'ouest de l'île Rochon est d'une importance capitale pour maintenir l'intégrité de cette population, et que par conséquent, le concept du pont retenu devra faire en sorte qu'aucune infrastructure temporaire ou permanente ne sera mise en place dans cette zone.

Pour toute question, n'hésitez pas à communiquer avec le soussigné au (418) 775-0673, par télécopieur au (418) 775-0658, ou par courriel à courtemanched@dfo-mpo.gc.ca.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos meilleurs sentiments.



David Courtemanche
Biologiste-Analyste, Protection de l'habitat
Division de la gestion de l'habitat du poisson

DCA/dca

c.c. Louis Breton
Francois Villeneuve
Michel Demers
Jacques Michaud

Environnement Canada
Pêches et Océans
Loi sur la protection des eaux navigables
Ministère de l'Environnement du Québec