
**RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION
AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES**

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
1. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie</i>	24 août 2001	4 pages.
2. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de Laval</i>	30 août 2001	2 pages.
3. <i>Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement</i>	31 août 2001	3 pages.
4. <i>Pêches et Océans Canada, Région laurentienne</i>	31 août 2001	1 page.
5. <i>Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, Direction de la santé publique</i>	31 août 2001	4 pages.
6. <i>Environnement Canada, Division des évaluations environnementales</i>	21 septembre 2001	5 pages.
7. <i>Société de la faune et des parcs du Québec, Direction de l'aménagement de la faune</i>	23 octobre 2001	2 pages.
8. <i>Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Direction de l'aménagement et du développement local</i>	15 novembre 2001	2 pages.
9. <i>Pêches et Océans Canada, Région laurentienne</i>	7 décembre 2001	5 pages.
10. <i>Ministère de l'Industrie et du Commerce, Direction des Politiques</i>	11 mars 2002	1 page.
11. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière, Laurentides</i>	11 mars 2002	1 page.
12. <i>Ministère de l'Environnement, Direction régionale de Laval</i>	15 mars 2002	3 pages.
13. <i>Ministère de la Culture et des Communications, Direction de Montréal</i>	18 mars 2002	1 page.
14. <i>Régie régionale de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre, Direction de la santé publique</i>	18 mars 2002	1 page.
15. <i>Environnement Canada, Division des évaluations environnementales</i>	22 mars 2002	1 page.
16. <i>Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière, Laurentides</i>	4 juin 2002	4 pages.



Montréal, le 24 août 2001

Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Madame,

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 à Laval et à Montréal, laquelle vous a été soumise par le ministère des Transports du Québec.

Tel que demandé dans votre lettre du 11 juillet 2001, je vous transmets ci-joint l'avis de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie, du ministère de la Sécurité publique, préparée par monsieur Robert Lapalme de la Direction territoriale de la sécurité civile, quant à la recevabilité de cette étude d'impact.

En résumé, telle que présentée, l'étude d'impact reliée à ce projet est incomplète à plusieurs égards et par conséquent irrecevable.

N'hésitez pas à communiquer avec le soussigné pour toute information additionnelle.

Veuillez agréer, madame Tapin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Marc Lavallée
Directeur régional

cc. : Monsieur Bernard Dubois, directeur territorial
Monsieur Jean Beaudette, conseiller en sécurité civile
Monsieur Robert Lapalme, conseiller en sécurité civile

Projet de prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Dossiers 3211-05-380 de la Direction des évaluations environnementales
du Ministère de l'Environnement

Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact

Par Robert Lapalme, M.Sc.
Coordonnateur de la gestion des risques majeurs
Direction territoriale de la sécurité civile
Ministère de la Sécurité Publique

Montréal, le 22 août 2001

Le MENV publie et met à jour le document intitulé « Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route », afin que le promoteur (MTQ) puisse déposer des études d'impact conformes aux exigences du MENV et des autres ministères qui ont été consultés pour l'élaboration de cette directive. Parmi ces exigences, il y en a trois qui nous apparaissent essentielles et qui n'ont malheureusement pas été abordées dans l'étude d'impact déposée par le promoteur (MTQ) pour le projet de prolongement de l'autoroute 25.

1- Analyse des conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses transportées sur ce nouveau pont et tronçon d'autoroute.

Au chapitre 4.1 : « Détermination et évaluation des impacts » de la directive du MENV, il est indiqué, au tableau 5 : « Principaux impacts du projet » que le promoteur doit notamment porter attention, dans l'étude d'impact, aux « conséquences et risques d'accidents majeurs pour la clientèle et le voisinage, en accordant une attention spéciale au transport de matières dangereuses » (p.17, dernier paragraphe).

Le MTQ, s'il a réalisé une telle analyse, ne l'a pas incluse dans son étude d'impact.

2- Plan des mesures d'urgence

Lorsque les conséquences d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses sont connues, il est alors possible de préparer un plan de mesures d'urgence qui permettra d'y faire face et de diminuer les conséquences qu'un tel événement peut avoir pour la population et l'environnement. C'est pourquoi, au chapitre 5 de la directive du MENV, il est indiqué que l'étude d'impact « présente un plan des mesures d'urgence prévues afin de réagir adéquatement en cas d'accident. Ce plan expose les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte. Il décrit clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées » (p.19).

Le MTQ, s'il a réalisé un tel plan, ne l'a pas inclus dans son étude d'impact.

3- Étude hydrogéologique et programme de compensation du MTQ pour les citoyens dont l'alimentation en eau potable pourrait être affectée par la construction et/ou l'entretien de ce nouveau pont et tronçon d'autoroute.

Au chapitre 2 de la directive du MENV, chapitre intitulé : « Description du milieu récepteur », sous-chapitre 2.2 : « Description des composantes pertinentes », Tableau 2 : « Principales composantes du milieu », on mentionne entre autres les composantes suivantes de l'étude d'impact :

- « le contexte hydrogéologique (identification des formations aquifères, classification des eaux souterraines, qualité physico-chimique des eaux souterraines, direction régionale de l'écoulement, etc.) »
- « les sources d'alimentation en eau, incluant les puits privés, les puits municipaux et tout ouvrage de captage d'eau souterraine et de surface »
- « les périmètres de protection (immédiat, rapproché, éloigné) autour des ouvrages de captage d'eau souterraine et de surface ».

Au chapitre 4.1 : « Détermination et évaluation des impacts », Tableau 5 : « Principaux impacts du projet » il est mentionné l'élément suivant :

- « les effets sur la qualité des sols, des eaux de surface et des eaux souterraines (particulièrement pour les eaux d'alimentation) ».

À la Figure 1 : « Démarche d'élaboration de l'étude d'impact » de la directive du MENV, il est indiqué, à l'item : « Analyse des impacts de la variante ou des variantes sélectionnées » que le promoteur doit, dans l'étude d'impact « présenter les mesures de compensation » (p.5).

Le MTQ, s'il a effectué l'étude hydrogéologique recommandée, s'il a identifié des conséquences potentielles pour les sources d'alimentation en eau souterraine, s'il a prévu le cas échéant des mesures de compensation, s'il a estimé le coût de ces mesures de compensation, s'il a un programme de compensation pour les citoyens qui seraient affectés, s'il prévoit que les municipalités et/ou les citoyens et/ou la DGSCSI (décret d'assistance financière) doivent assumer une partie ou la totalité des coûts associés à un tel sinistre, n'a pas inclus ces informations dans son étude d'impact.

Pour évaluer la recevabilité de l'étude d'impact liée à ce projet, nous avons besoin que le promoteur (MTQ) se conforme à la directive du MENV relativement aux trois exigences décrites précédemment. Lorsque ces éléments se retrouveront dans l'étude d'impact, nous pourrons alors évaluer si elle est recevable, c'est-à-dire si elle comporte suffisamment d'informations nous permettant ultérieurement de nous prononcer sur l'acceptabilité de ce projet dans le cadre du mandat assumé par la DGSCSI.

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Jacques Michaud
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 30 août 2001

OBJET : Commentaires sur la recevabilité de l'étude d'impact
Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Comme demandé dans la note signée par de M^{me} Linda Tapin le 11 juillet 2001, je vous transmets les commentaires de la Direction régionale de Laval et de Montréal concernant l'objet cité en rubrique.

- 1- Les données sur la qualité de l'eau du ruisseau de Montigny devraient être actualisées;
- 2- Les eaux des ruisseaux Bas Saint-François et Corbeil devraient être aussi caractérisées;
- 3- Il est important de protéger les ruisseaux de Montigny, Bas Saint-François et Corbeil lors des travaux ainsi que lors de l'utilisation de l'infrastructure (débit, qualité de l'eau, faune, flore, rives);
- 4- À la page 4-7, on peut lire qu'une étude hydrogéologique détaillée sera réalisée lors de la phase de préparation des plans et devis du projet. L'étude hydrogéologique ainsi que les plans et devis devraient faire partie intégrante de l'étude d'impact;
- 5- Pour l'inventaire de l'avifaune, les clubs d'ornithologie locaux et la banque de données ÉPOQ (Étude des Populations d'Oiseaux du Québec) devraient être consultés;
- 6- Les eaux de drainage de l'autoroute devront être récupérées et traitées avant d'être leur rejet dans le milieu naturel;



Année internationale
des bénévoles 2001
au Québec

Direction régionale de Laval
Service municipal, agricole et hydrique

850, boulevard Vanier
Laval (Québec) H7C 2M7

Téléphone : (450) 661-2008 304
Télécopieur : (450) 661-2217
Internet : <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel : eric.cote@menv.gouv.qc.ca

- 7- Selon la réglementation municipale de Laval, la mise en place de l'autoroute ne nécessiterait pas de dérogation à la carte des risques d'inondation. Le promoteur devra vérifier s'il en est de même du côté de Montréal, Si ce n'est pas le cas, il devra faire les démarches nécessaires pour obtenir une dérogation;
- 8- L'étude devrait inclure le choix du type de pont et la justification, ainsi que le nombre de piles et leur localisation dans la rivière, si du remblai est nécessaire pour les approches, une description de la méthode de travail préconiser (caissons, batardeaux, chemin d'accès pour la machinerie, etc.). Pour le choix du type de pont, le critère d'impact visuel doit être considéré afin d'harmoniser la structure du pont au milieu environnant;
- 9- Les milieux humides touchés par le projet doivent être mieux caractérisés (inventaire de la faune et de la flore);
- 10- Des mesures seront nécessaires afin de réduire les divers impacts que subiront les résidents de Montréal à l'ouest et surtout à l'est de la future autoroute à proximité du boulevard Gouin. Élaborer sur les solutions retenues.

Enfin, certains aspects du projet méritent une attention particulière :

- La mise en place d'une voie réservée pour le transport en commun;
- La préservation du milieu naturel;
- Les travaux en rive, en littoral et en plaine inondable devront respecter la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables;
- Une surveillance rigoureuse et en tout temps lors des travaux.

Je demeure à votre disposition pour toute information additionnelle.

Original signé par : Éric Côté

ÉC/éc

Éric Côté, biol., M.Sc.
Analyste

NOTE

DESTINATAIRE : Madame Linda Tapin, Dir. évaluations environnementales

EXPÉDITEUR : André Lachance

DATE : Le vendredi, 31 août 2001

OBJET : *Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal
(3211-05-380)*

Voici mes commentaires à ce sujet :

4.1.5 Milieu hydrique

Selon le promoteur, les ouvrages temporaires pourront demeurer en plan durant la période de basses eaux, de crues automnales et de crues printanières. Au chapitre 5 (performance environnementale), il mentionne (page 5-11), que durant la construction d'un ouvrage de franchissement d'un cours d'eau, sa section d'écoulement ne doit pas être réduite de plus de 2/3.

Le promoteur peut-il 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.

4.1.5.2 Régime hydraulique

Pour une meilleure compréhension, le promoteur pourrait-il, soit en annexe A ou G, produire une coupe de la section d'écoulement sur laquelle seraient ajoutées les deux options de ponts. 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.



...2

Direction du suivi de l'état de l'environnement
Service des avis et des expertises

Édifice Marie-Guyart, 7^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : (418) 521-3820
Télécopieur : (418) 646-8483
Internet: <http://www.menv.gouv.qc.ca>
Courriel: manon.laplante@menv.gouv.qc.ca

Régime des glaces

Le promoteur mentionne que l'espace prévu entre les piles ne créera pas de contraintes au passage des glaces. A-t-il tenu en compte la proximité des piles d'Hydro-Québec?

4.2.1.1 Impacts milieu biologique, période de construction, milieu terrestre

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 à priori, d'aménager le fond du cours d'eau de façon à recréer un habitat propice à la faune aquatique locale.

4.2.2 Faune

Page 4-18

Le promoteur mentionne que les concepts d'aménagement des habitats compensatoires pour la faune seront déterminés à l'étape de préparation des plans et devis.

- Selon nous, le but d'une étude d'impacts est, entre autres, de déterminer ce genre d'aménagement.

Le promoteur affirme que la fosse côté nord ne fait l'objet d'aucune mesure de protection légale ou réglementaire.

- Cette affirmation est fautive puisque cette fosse fait partie de l'habitat du poisson et est protégée en vertu de la Loi fédérale sur les Pêches et la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune.

Page 4-19

Le promoteur mentionne « à titre de mesure d'atténuation spécifique, il est recommandé de recréer les conditions similaires à celles existantes... »

- Nous croyons plutôt que toutes interventions devraient être dans le but de recréer un habitat propice à la faune locale.

Page 4-19 Avifaune, herpétofaune et mammifères

Le promoteur doit spécifier plus clairement les mesures compensatoires pour la perte d'un tel marais.

Chapitre 5 Performance environnementale

Intervention en eau et en rive

- La largeur de la section d'écoulement ne doit pas être réduite de plus du tiers. Le promoteur indique les 2/3;
- Il faut ajouter que les méthodes de travail en milieu aquatique doivent être approuvées par le MENV.

Pour terminer, nous considérons que le choix du type de pont doit se faire de façon à minimiser les interventions et les structures en milieu aquatique. La protection de la fosse côté nord doit être priorisée lors de ce choix.

Nous n'avons pas d'autres commentaires à formuler.

AL/ml

c.c. M. Yves Grimard, DSEE-SAVEX
M. Michel Groleau, DSSE-SAVEX

Pêches et Océans
CanadaFishes and Oceans
Canada

Garde côtière Coast Guard
Région Laurentienne Laurentian Region
Programmes maritimes Marine Programs
Protection eaux navigables Navigable Waters Protection Program

Classif. sécurité / Security
PAR TÉLÉCOPIEUR

Le 31 août 2001

Votre réf./Your ref.

Madame Linda Tapin
Chef de service
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^{ième} étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec, QC G1R 5V7

Notre réf./Our ref.
8200-01-4310

Objet: Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Madame,

La présente se réfère à votre lettre du 11 juillet dernier relativement au projet mentionné en rubrique.

Au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, nous sommes d'avis que les éléments requis pour la direction ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Veuillez agréer, madame Tapin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Michel Demers
Surintendant

SP/mft

p. j.

c.c. Monsieur Daniel Hardy, Division de la gestion de l'habitat du poisson, P & O

Canada

101 boul. Champâin (3^e étage) Québec QC G1K 7Y7
Tél: (418) 648-5403 Fax: (418) 648-7640 Internet: demersm@dfo-mpo.gc.ca



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
DE MONTRÉAL-CENTRE

TÉLÉCOPIE

DESTINATAIRE(S)

Monsieur Jacques Michaud

No DE TÉLÉCOPIE

418-644-8222

EXPÉDITEUR(TRICE)

Serge Asselin

No DE TÉLÉPHONE

514-528-2400 poste 3283

NOMBRE DE PAGES INCLUANT CELLE-CI

4

DATE

Le 31 août 2001

MESSAGE

Bonjour,

Vous trouverez ci-joint les commentaires conjoint des Directions de la santé publiques de Laval et de Montréal-Centre concernant l'avis de recevabilité du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

La version originale vous parviendra prochainement.

Serge Asselin
Conseiller en santé environnementale

Note: L'information contenue dans ce message est de nature privilégiée et confidentielle et est strictement réservée à l'usage de son destinataire. Si vous n'êtes pas ce destinataire, prenez avis, par la présente, que tout usage, divulgation, distribution ou copie de ce message demeurent strictement interdits. De plus, si vous avez reçu cette communication par erreur, veuillez nous en aviser immédiatement par téléphone et nous retourner ces feuilles par la poste ou par courrier interne. Merci!

Santé au travail et environnementale
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone : (514) 528-2400
Télécopieur : (514) 328-2459
<http://www.santepub-mtl.qc.ca>

**DIRECTION
DE LA SANTÉ
PUBLIQUE**

*Garder notre
monde en santé*



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
DE MONTRÉAL-CENTRE

Le 31 août 2001

Monsieur Jacques Michaud
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^{ème} étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Télécopieur : (418) 644-8222

**Objet : Avis de recevabilité pour l'étude d'impact du projet de
prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le
boulevard Henri-Bourassa**

Monsieur,

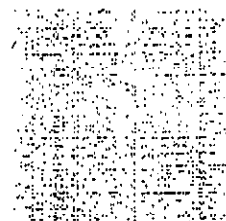
Dans le présent projet de développement routier, les directions de la santé publique de Laval et de Montréal sont concernées. Nous avons convenu de produire conjointement une réponse à la présente demande de recevabilité.

Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact du projet cité en objet et nous constatons qu'en rapport aux aspects reliés à la santé publique, la majorité des éléments n'ont pas été traités de façon très élaborée. Vous trouverez ci-dessous quelques commentaires qui devraient être acheminés au promoteur en vue de bonifier l'étude d'impact.

1. La qualité de l'air

L'étude présente les impacts locaux sur la qualité de l'air du projet de prolongement de l'autoroute 25, mais ne décrit aucunement les impacts régionaux appréhendés de ce nouveau lien entre Laval et Montréal. En effet, la réalisation de ce projet, incluant la construction d'un pont, permettra de réduire la congestion sur tous les ponts entre Laval et Montréal (pour un certains temps) et donc réduire les polluants émis par les véhicules automobiles à ces endroits.

Santé au travail et environnementale
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone: (514) 528-2400
Télécopieur: (514) 528-2459
<http://www.santepub-mtl.qc.ca>



Cependant, il est à prévoir qu'une plus grande quantité de véhicules pourront se diriger vers le centre-ville de Montréal à l'heure de pointe principalement avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Cet achalandage supplémentaire, en plus de celui occasionné par d'autres projets comme la construction d'un pont entre Montréal et la Rive-Sud, pourrait provoquer une congestion sur le réseau routier local du centre-ville et ainsi détériorer la qualité de l'air de cet endroit. Il serait intéressant de connaître l'impact global du prolongement de l'A-25 sur la qualité de l'air tant au niveau régional que local (aux endroits où on observe un changement dans l'achalandage automobile : ponts et centre-ville).

Il existe dans la littérature des études épidémiologiques concernant les impacts sur la santé humaine de la pollution atmosphérique en général et d'autres plus spécifiques au trafic routier. Un résumé des conclusions de ces études permettrait de mettre en perspective les risques potentiels à la santé associés à ce projet.

De plus, il serait intéressant d'estimer les émissions de gaz à effet de serre, principalement le CO₂, compte tenu des scénarios de déplacement prévus sur un horizon 2016.

2. Le transport en commun

La construction du nouveau lien autoroutier entre Laval et Montréal permettra de réduire la congestion sur les différents ponts reliant ces deux villes et par conséquent diminuera le temps de transit de plusieurs usagers entre la maison et le bureau. Plus de gens seront donc intéressés à prendre leur véhicule pour aller travailler au centre-ville. Bien entendu, ce nouveau lien aura probablement une influence négative sur l'achalandage du transport en commun et par conséquent sur la qualité de l'air. Quel sera l'impact de ce projet sur l'utilisation du transport en commun ? Quels sont, en conséquence, les projets de transport en commun qui pourraient être influencés par la construction de ce nouveau lien routier ? Ce projet aura-t-il un impact sur l'achalandage du prolongement du métro qui sera construit à Laval ? À cet effet, tel que rapporté par les données d'enquêtes origine-destination, une réduction continue de la part modale du transport en commun a été observée. Y aura-t-il une réduction encore plus importante suite à la réalisation de ce projet ?

Quels seront les impacts de la voie réservée sur le pont de l'A-25 tant au niveau de l'achalandage de ce système de transport en commun que de la sécurité routière de ce lien ?

3. La sécurité routière

Quel est l'impact du prolongement de l'autoroute 25 au niveau de la sécurité routière ? Ce point nous intéresse tant au niveau des pertes en vies humaines et en dommages corporels qu'au niveau du risque d'accidents technologiques liés

au transport des matières dangereuses. Est-ce que des mesures pour réduire ces risques seront prises dès la conception du projet ?

4. Le climat sonore

L'étude d'impact indique que des mesures d'atténuation seront proposées afin de réduire le niveau de bruit ambiant le plus près possible de 55 dB(A) – $N_{eq\ 24h}$. Il serait essentiel d'obtenir l'information sur les mesures d'atténuation prévues ainsi que l'efficacité de ces mesures pour réduire le bruit et permettre une évaluation des impacts pour les populations concernées.

5. L'aménagement du territoire

Le prolongement de l'autoroute 25 aura des impacts négatifs important sur le climat sonore de certains secteurs résidentiels situés à proximité de l'autoroute, principalement sur l'île de Montréal. Du côté de Laval, l'autoroute sera construite dans un secteur agricole et le développement résidentiel de ce secteur sera probablement accéléré par l'arrivée de ce nouveau lien autoroutier. Le schéma d'aménagement de Laval prévoit la construction de ce lien routier. Cependant, l'étude d'impact ne donne aucune information du développement prévu dans le schéma d'aménagement de Laval près de l'autoroute. Le projet ne devrait-il pas désigner des zones tampon considérées comme impropre à la construction résidentielle ? Ne devrait-on pas prévoir les impacts de ce projet si des résidences sont construites près de l'autoroute ? Ne devrait-on pas lier un tel projet à un engagement préalable des municipalités concernées ainsi que de la nouvelle Commission du Montréal Métropolitain en rapport à l'aménagement du territoire ?

En espérant que ces quelques questions vous seront utiles, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations les meilleures.



Serge Asselin, M.Sc.
Conseiller en santé environnementale

c.c. Madame Michèle Bélanger, MSSS
Dr Louis Drouin, DSP de Montréal-Centre
Dr Gilles Poupart, DSP de Laval



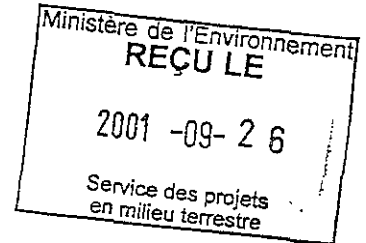
Environnement Canada
Environment Canada

Division des évaluations environnementales
1141, route de l'église (8^e étage)
C.P. 10100 succursale Sainte-Foy
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4H5

V/réf. : 3211-05-380
N/réf. : 6900-340-M/28

Sainte-Foy, le 21 septembre 2001

Monsieur Jacques Michaud
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7



-Objet : Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Monsieur,

En réponse à la demande de Mme Linda Tapin adressé à M. Claude Saint-Charles le 11 juillet dernier, nous avons procédé à l'analyse de recevabilité du projet cité en rubrique.

Nous avons examiné la documentation qui nous a été transmise en fonction du mandat, des lois et des règlements de notre ministère. Notre analyse a porté principalement sur les oiseaux migrateurs ainsi que les possibilités de rejets de produits toxiques dans l'environnement et plus particulièrement dans le milieu aquatique.

La description de l'avifaune et des espèces à statut précaire est incomplète et ne permet pas d'apprécier scientifiquement les impacts sur ces composantes.

Concernant l'impact des sel de déglacage sur le milieu aquatique, le promoteur propose aucune mesure d'atténuation, pourtant, les sels de déglacages (sels de voirie) sont réputés toxiques pour l'environnement et plus spécialement le milieu aquatique comme les cours d'eau, les petits lacs et les nappes d'eau souterraine. D'ailleurs, Environnement Canada recommandait récemment qu'ils soient ajoutés à la deuxième Liste de substances d'intérêt prioritaire (LSIP2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE).

Nous sommes d'avis que l'étude est actuellement irrecevable et que l'initiateur devrait répondre aux questions que vous retrouverez dans le document en annexe.

Espérant le tout à votre entière satisfaction et veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Louis Breton, biologiste - analyste

p.j. Analyse de recevabilité

c.c. Mme Maryse Lemire (Pêches et Océans Canada - Gestion de l'habitat du poisson)
M. Michel Demers (Garde côtière canadienne)



Canada



Analyse de recevabilité

Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Cette analyse est basée sur la documentation suivante :

Ministère des transport 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 transport 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 transport 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.

DESCRIPTION DU MILIEU BIOLOGIQUE

VÉGÉTATION ET MILIEUX HUMIDES

La réalisation du projet occasionnera la perte d'un milieu humide dans le secteur de l'avenue Marcel-Villeneuve. Comme les milieux humides sont une composante valorisée de l'environnement ; le promoteur devrait décrire les fonctions du milieu humide qui sera remblayé.

Recommandation :

- i) décrire les fonctions des milieux humides qui seront affectés par la réalisation du projet (cf. Directive pour les évaluations environnementales relatives aux milieux humides)

AVIFAUNE

Dans la section description de l'avifaune, le lecteur devrait trouver une liste exhaustive des espèces observées dans la zone d'étude en période de nidification, mais également, toute l'information nécessaire pour interpréter les données : abondance et répartition des espèces, date des inventaires, durée des inventaires, la ou les méthodes d'inventaire, habitats inventoriés, une carte qui illustre les points d'écoute, etc. Cette information est nécessaire afin d'apprécier scientifiquement l'importance des impacts du projet sur les oiseaux et leurs habitats.

Commentaires :

- i) la liste présentée dans le tableau 2.15 n'est pas exhaustive, par exemple plusieurs espèces font l'objet d'une mention dans le texte et on ne les retrouve pas dans le tableau (exemple : les espèces vulnérables, inventaire de l'été 2000) ;
- ii) il y a peu d'information quant au statut des espèces qui fréquentent dans l'aire d'étude, c.-à-d. est-ce que la nidification a été confirmée pour toutes les espèces énumérées ;
- iii) Il y a aucune ou très peu de donnée concernant l'abondance et la répartition des espèces qui fréquentent l'aire d'étude, c.-à-d. combien de couples nicheurs utilisent l'aire d'étude ;
- iv) l'information présentée dans cette section ne nous permet pas de connaître les espèces qui seront les plus affectées par la réalisation du projet ;
- v) il y a peu de d'information sur les habitats et les espèces qui utilisent ces habitats et en particulier pour les oiseaux terrestres, par exemple, combien de couples nicheurs seront affectés par le déboisement des friches (relation espèce-habitat).

Recommandations :

- i) refaire le tableau 2.15 afin d'inclure toutes les espèces observées dans l'aire d'étude, c'est-à-dire d'élaborer un tableau qui fait la synthèse de toutes les sources d'information consultées. ;
- ii) inclure dans le tableau 2.15 le statut des espèces qui fréquentent l'aire d'étude, c.-à-d. est-ce que la nidification a été confirmée, elle est possible ou probable ;
- iii) procéder à un inventaire sur le terrain en période de nidification afin d'évaluer l'abondance des espèces qui fréquentent l'aire d'étude ;
- iv) utiliser les données de l'inventaire de terrain pour identifier les principaux habitats qui sont utilisés par les oiseaux en période de nidification ;
- v) identifier les espèces qui seront principalement affectées par la réalisation du projet.

Nous recommandons donc généralement de procéder à un inventaire de terrain (2 à 3 sorties) afin de disposer d'informations valables pour apprécier scientifiquement l'importance des impacts sur la ressource avienne. Nous suggérons à l'initiateur de consulter notre guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux afin de planifier son inventaire et de présenter les résultats.

À cet égard, les directives génériques du Ministère de l'environnement sont très claires : « Si les données disponibles chez les organismes gouvernementaux ou autres sont insuffisantes ou ne sont pas représentatives, l'initiateur complète la description du milieu par des inventaires basés sur des méthodes conformes aux règles de l'art. ».

ESPÈCES MENACÉES OU VULNÉRABLES

La section sur les oiseaux devrait cibler davantage les espèces qui ont été observées dans l'aire d'étude ou susceptibles d'utiliser cette dernière. Cette section devrait être complétée avec des données récentes afin de connaître précisément le statut des espèces. Est-ce que des espèces d'intérêt (Rares, menacées, vulnérables ou valorisées scientifiquement ou socialement) se reproduisent effectivement dans les secteurs qui seront touchés par le projet (exemple : l'Épervier de Cooper) ?

Recommandations :

- i) 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 ;
- ii) localiser les sites de nidification pour les espèces à statut précaire.

ÉVALUATION DES IMPACTS

EAUX DE SURFACE, SOUTERRAINES

en route
niveau de
pic

L'évaluation des impacts ne précise pas quelle sera la qualité des eaux de drainage et de ruissellement et les effets environnementaux des contaminants qu'elles pourraient contenir (Huiles, graisses, chlorures, etc.) sur le milieu récepteur et plus spécialement le milieu aquatique. On reste au niveau qualitatif, augmentation de la salinité sans préciser le niveau.

2

L'étude d'impact du projet de prolongement de l'autoroute 25 devrait évaluer les effets environnementaux des eaux de drainage (les eaux de pluie et les eaux de fonte) et proposer des mesures d'atténuation par l'emploi de techniques spécialement conçues à cet effet.

30/09/02
à l'attention de

Par ailleurs les chlorures contenus dans les sels de déglacage ont fait l'objet récemment d'un rapport d'évaluation dans le cadre de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE). Ce rapport, encore à l'étape préliminaire, révèle une problématique préoccupante associée aux chlorures dans l'environnement et pourraient éventuellement être déclarés « toxiques » au sens de la LCPE.

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 cet égard nous recommandons de consulter le guide du ministère de l'environnement de l'Ontario : « Guidelines for Evaluating Construction Activities Impacting on Water Resources », lequel propose des technologies novatrices pour réduire la contamination des écosystèmes aquatiques et des plans d'eau par les eaux de ruissellement.

Recommandations :

- i) déterminer la qualité physicochimique des eaux de drainage ;
- ii) évaluer l'impact des eaux de drainage et des contaminant qu'elle pourraient 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 Montigny ;
- iii) proposer des mesure d'atténuation afin limiter l'apport de contaminant dans le milieu aquatique.

AVIFAUNE

La zone d'étude est fréquentée par plus de 50 espèces d'oiseaux aquatiques et terrestres et notamment 7 espèces à statut précaire (la Pie-grièche migratrice, le Petit Blongios, le Faucon pèlerin, l'Épervier de Cooper, la Buse à épaulette, le Pic à tête rouge et le Tohi à flancs roux).

Comme la réalisation du projet occasionneront des perturbations et la perte d'habitats pour les oiseaux ; et que la perte d'habitats par le grignotage est l'une des principales cause du déclin des espèces. Cette section de l'étude d'impact sur l'environnement devrait permettre au lecteur d'apprécier quantitativement et non seulement qualitativement l'importance de la perte d'habitats pour les oiseaux qui fréquentent la zone d'étude.

Recommandations :

- i) distinguer les répercussions pour chaque espèce d'oiseau et les effets sur des communautés aviennes entières;

- ii) examiner la possibilité que la modification des habitats accroisse la compétition pour la nourriture, les sites de nidification et les aires de repos ;

Questions :

- i) En se basant sur les résultats d'inventaires et en tenant compte de paramètres scientifiques (Rareté, distribution, etc.), socio-économiques (Espèces chassées, etc.) et culturels (Espèces valorisées par la population), quelle est l'importance des impacts du projet sur les différentes espèces d'oiseaux qui perdront leur habitat de nidification ?
- ii) Quelles sont les mesures d'atténuation applicables aux espèces qui perdront leur habitat
- iii) Quelles sont les mesures de compensation applicables aux espèces sensibles répertoriées qui perdront leur habitat ?

RÉFÉRENCES :

Environnement Canada, (Mai 1997). Guide pour l'évaluation des impacts sur les oiseaux. Division des évaluations environnementales et Service Canadien de la Faune. Serge Lemieux. 50 pages et annexes.
<http://www.qc.ec.gc.ca/biblio/deenq.html>

Environnement Canada 1998. Directive pour les évaluations environnementales relatives aux milieux humides Par Robert Milko. Direction de la protection de la biodiversité. Service canadien de la faune 20 pages
http://www.cws-scf.ec.gc.ca/eass/wetl/index_f.html

Préparé par
Louis Breton (Environnement Canada)

Le 23 octobre 2001

Monsieur Jean Mbaraga
Direction des évaluations environnementales
Services des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement du Québec
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
Québec, (Québec) G1R 5V7

Objet : Pont de l'autoroute 25 sur la rivière des Prairies
N/Réf. : 000-9018-03-25

Monsieur,

Tel que convenu, veuillez trouver ci-dessous les préoccupations de notre société quant au projet de pont promu par le ministère des Transports.

La section de la rivière des Prairies où se situe l'emprise du pont présente des conditions vitales à de nombreuses espèces de poissons et devrait être conséquemment l'objet d'une attention environnementale de l'habitat de cette faune tant lors de la conception du pont, de sa construction et de son exploitation. Également, notre société se préoccupe des milieux naturels attenants et vitaux aux espèces des écotones mais aussi très importants pour la population urbaine.

En matière de conception, une attention particulière devra être apportée sur la présence des milieux humides et inondables de cette rivière.

Dans le cas où le pont est constitué de piliers, ceux-ci devront être produits de manière à réduire au minimum les augmentations de courant (courantométrie). Un suivi devra être assuré à ce chapitre afin de connaître les impacts résiduels.

La méthodologie d'exécution des travaux devra être l'objet d'une planification afin de réduire, voire d'éliminer l'émission de sédiment.

Nous croyons que le bruit devrait faire l'objet d'une attention particulière puisqu'il qu'il influe sur le comportement animal.

Enfin, et dans la mesure où il ne pourrait y avoir **aucune perte nette dans l'habitat du poisson** sis sur le littoral et que toutes les mesures techniquement plausibles auront été prises, nous recommandons l'acquisition de milieux humides sis sur les rives de la rivière afin de compenser cette perte. Nous conseillons l'acquisition d'îles, peu nombreuses de cette rivière, telles celles du Mitan.

Pour de plus amples informations, nous vous invitons à communiquer avec moi.

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

La direction de l'aménagement
de la faune de Montréal, de Laval
et de la Montérégie,

Original signé par

SL/bv

Sylvain Laramée, M.Sc.A. (civil)
Biologiste



Québec, le 15 novembre 2001

Monsieur Jean Mbaraga
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
675, boul. René-Lévesque Est
Édifice Marie-Guyart
6^e étage, boîte 83
Québec (Québec)
G1R 5V7



OBJET: Prolongement de l'autoroute A-25

V/Dossier: 3211-05-380

N/Dossier: X4 105 078

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole a procédé à l'analyse de la recevabilité provisoire de l'étude d'impacts relative au projet de prolongement de l'autoroute A-25. Les présents commentaires ne constituent pas un avis d'opportunité sur le projet en cause. Ils ne visent qu'à indiquer, pour l'ensemble des préoccupations du ministère, si tous les éléments requis pour évaluer adéquatement les impacts du projet ont été fournis par le promoteur. Mme Louise Dion et M. Luc Brunelle du Sous-ministériat aux politiques et à la concertation métropolitaine ont également participé à l'élaboration de ces commentaires.

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole rappelle qu'il se préoccupe de l'intégration du projet aux options d'aménagement véhiculées dans les outils de planification et la réglementation municipale des lieux touchés par le projet. Il rappelle également que le projet devra être apprécié en regard des orientations gouvernementales pour la région métropolitaine de Montréal, traduites dans le Cadre d'aménagement métropolitain rendu public en juin 2001, qui expose, entre autres, qu'en ce qui a trait au transport des personnes, il y a lieu de susciter et de soutenir une forme urbaine visant une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile.

Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole rappelle finalement les orientations gouvernementales en matière de gestion de l'urbanisation. Aussi, est-il préoccupé par l'évaluation des impacts de l'amélioration du réseau routier prévue sur les déplacements des résidents de la Rive-Nord vers l'Île de Montréal et,

... 2

Direction de l'aménagement
et du développement local

Édifice Jean-Baptiste-De La Salle
10, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Québec (Québec) G1R 4J3
Téléphone : (418) 691-2004
Télécopieur : (418) 643-4749

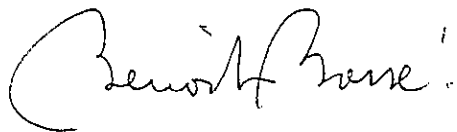
conséquent, sur le développement de l'est de la Communauté urbaine de Montréal, sur la consolidation de l'agglomération et sur la pression au développement urbain de la zone agricole.

À cet égard, 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'autoroute 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. 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. 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. 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.

De même, en termes de transport des 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.

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 véhicule - heure pour la période de pointe du matin. Le ministère des Transports devrait expliquer cette différence.

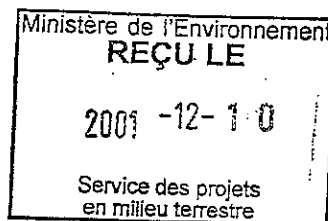
Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Benoît Bossé
urbaniste



Le 7 décembre 2001



Votre réf./Your ref.
3211-05-380

Monsieur Jacques Michaud
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement du Québec
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Notre réf./Our ref.
9510-001-35-015

Objet: Analyse de recevabilité de l'étude d'impact
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.

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

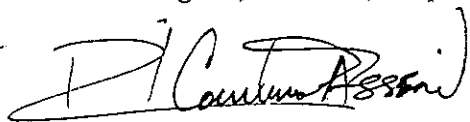
.../2

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'il 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.

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
Paul-André Fournier

Environnement Canada
Pêches et Océans
Loi sur la protection des eaux navigables
Ministère des Transports du Québec



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

Notre 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).

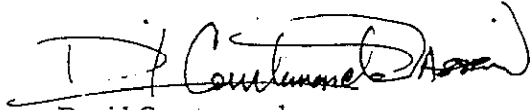
Afin que nous puissions réaliser l'analyse du projet en vertu de la LP et de la LCÉE, les informations suivantes devront faire partie de l'étude d'impacts :

- 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 déglacage, 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

Direction des Politiques



Québec, le 11 mars 2002

Madame Linda Tapin
Chef de service
Ministère de l'Environnement
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET: Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440
et le boulevard Henri-Bourassa
(3211-05-380)

Madame,

En réponse à votre lettre du 14 février dernier, concernant le projet cité en objet, veuillez prendre note que le ministère de l'Industrie et du Commerce n'a aucun commentaire spécifique à formuler en regard de l'étude de potentiel archéologique lié à ce projet et du document complémentaire contenant les réponses aux questions et commentaires adressés à l'initiateur du projet.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

A handwritten signature in cursive script that reads "Marc Leduc".

Marc Leduc
Directeur par intérim

Direction régionale de la sécurité civile
de Montréal, Laval, Lanaudière, Laurentides

Le 11 mars 2002

Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, Boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal
(3211-05-380)**

Madame,

Nous avons pris connaissance du document complémentaire contenant les réponses aux questions et commentaires que vous avez adressés au ministère des Transports sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 à Laval et à Montréal.

Tel que proposé dans votre lettre du 14 février 2002, je vous transmets ci-joint les commentaires de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du ministère de la sécurité publique, préparés par monsieur Robert Lapalme de la Direction territoriale de la sécurité civile quant à notre satisfaction et à la valeur des informations complémentaires transmises par rapport à celles demandées.

En résumé, les informations additionnelles reçues ne correspondent pas à celles demandées et nous considérons qu'à notre point de vue, l'étude d'impact demeure irrecevable.

Veillez agréer, madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional

Original signé par :
Marc Lavallée

cc. : M. Bernard Dubois
M. Jean Beaudette
M. Robert Lapalme



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Jean Mbaraga
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 15 mars 2002

OBJET : Commentaires sur les documents complémentaires de l'étude d'impact
Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Comme demandé dans la note signée par de M^{me} Linda Tapin le 14 février 2002, je vous transmets les commentaires de la Direction régionale de Laval et de Montréal concernant l'objet cité en rubrique.

Commentaires généraux

À notre avis, l'objectif d'un processus d'évaluation des impacts sur l'environnement et le contenu d'une étude d'impact est d'identifier tous les impacts potentiels générés lors de la réalisation d'un projet et lors de son exploitation ou de son utilisation, d'évaluer l'intensité et le degré d'acceptabilité de ceux-ci et de proposer des mesures d'atténuation ou compensatoire afin de rendre le projet acceptable au niveau environnemental et humain. Reporter le choix de l'ouvrage (pont), l'évaluation des impacts, le choix de la méthode de travail, le choix des mesures d'atténuation et compensatoires à une étape ultérieure rend le processus insignifiant, voir inutile.

La grande majorité des questions des sections A et C portant sur la caractérisation du milieu naturel (cours d'eau, milieux humides, zones inondables, inventaires fauniques et floristiques), sur les mesures d'atténuation (rejets de fondants et débris dans les cours d'eau, détournement de cours d'eau, intervention majeure dans un milieu humide, impacts sur la flore et la faune) ainsi que la proposition de mesures compensatoires n'a pas été répondue de façon satisfaisante. Plusieurs des questions sont même restées sans réponse.

Commentaires spécifiques

- 1- La mise en place d'une voie réservée pour le transport en commun du côté de Montréal demande un détournement du cours d'eau de Montigny. Où et comment seront relocalisées certaines portions de cours d'eau de Montigny? Quelles seront les mesures d'atténuation et de compensations retenues? Il en est de même pour le ruisseau Corbeil. Où et comment seront relocalisées certaines portions dudit cours d'eau? Quelles seront les mesures d'atténuation et de compensation retenues?
- 2- Commentaires A-2. Les eaux des ruisseaux Bas Saint-François et Corbeil devraient être caractérisées. Comment pourra-t-on évaluer l'impact spécifique aux activités de l'autoroute si nous n'avons pas de données actualisées avant la réalisation du projet? Il me semble peu approprié de prétexter l'origine des eaux d'alimentation pour ne pas réaliser la caractérisation;
- 3- Il est important de protéger les ruisseaux de Montigny, Bas Saint-François et Corbeil lors des travaux ainsi que lors de l'utilisation de l'infrastructure (débit, qualité de l'eau, écoulement, faune, flore, rives). Proposer des mesures de protection;
- 4- Nous croyons toujours qu'une étude hydrogéologique ainsi que les plans et devis devraient faire partie intégrante de l'étude d'impact;
- 5- Les eaux de drainage de l'autoroute devront être récupérées et traitées à un niveau acceptable avant d'être rejetées dans le milieu naturel;
- 6- L'étude devrait inclure le choix du type de pont et la justification, les plans et devis, le nombre de piles et leur localisation dans la rivière, si du remblai est nécessaire pour les approches, une description de la méthode de travail préconiser (caissons, batardeaux, chemin d'accès pour la machinerie, etc.);
- 7- Le milieu humide numéro 40* touchés par le projet devra être caractérisé et les impacts du projet sur celui-ci devront être identifiés. Des mesures de protection devront être proposées. Pour les pertes estimées, des mesures compensatoires seront à élaborer;

* Pelletier, Richard; (mars 2002) Caractérisation des milieux humides de la ville de Laval; Conseil régional de l'environnement de Laval.

- 8- Question A-20. Après vérification au module de consultation des unités d'évaluation de la ville de Laval, les îles composant l'Archipel du Mitan sont de propriétés privées. La réponse me semble donc inappropriée.

Je demeure à votre disposition pour toute information additionnelle.

Original signé par : Éric Côté

ÉC/éc

Éric Côté, biol., M.Sc.
Analyste

Le 18 mars 2002



Monsieur Jean Mbaraga
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

OBJET: Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal
(3211-05-380)
Analyse de la recevabilité de l'étude d'impact-document
complémentaire

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons pris connaissance du document complémentaire ainsi que de l'étude de potentiel intitulée "Prolongement de l'autoroute A-25 à Laval et à Montréal. Étude de potentiel archéologique", février 2002.

Nous vous confirmons que cette nouvelle étude correspond à nos attentes.

L'étude d'impact est donc recevable pour le ministère de la Culture et des Communications.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Anne-Marie Balac".

Anne-Marie Balac, archéologue



RÉGIE RÉGIONALE
DE LA SANTÉ ET DES
SERVICES SOCIAUX
DE MONTRÉAL-CENTRE

Le 18 mars 2002

Madame Linda Tapin
Chef de service
Ministère de l'environnement du Québec
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^{ième} étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Avis de recevabilité du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa (3211-05-380)

Madame,

De façon générale, les informations comprises dans le document « Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement » répondent aux interrogations soulevées par les représentants du ministère de la Santé et des Services sociaux. Cependant, deux points n'ont pas obtenu de réponses satisfaisantes.

Premièrement, à la question A-13 (page 12), le promoteur indique qu'il n'est pas en mesure de présenter les résultats concernant la qualité de l'air au niveau régional parce que l'étude est présentement en cours. Il serait important d'obtenir les résultats de cette étude avant le début des audiences publiques afin d'être en mesure d'apprécier les impacts potentiels des polluants atmosphériques sur la santé de la population.

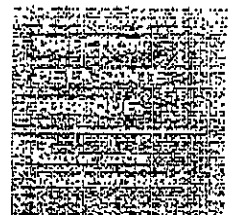
En second lieu, nous aimerions obtenir des informations concernant les mesures d'atténuation proposées par le promoteur pour diminuer le bruit ainsi que la modélisation des niveaux attendus de bruit en tenant compte de ces mesures d'atténuation. Cette question est soulevée à la fin de la page 1 du document « Complément aux questions et commentaires » et rejoint un point soulevé par les représentants du ministère de la Santé et des Services sociaux.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs

Serge Asselin
Conseiller en santé environnementale

c.c. Madame Michèle Bélanger, Ministère de la Santé et des Services sociaux
Dr Louis Drouin, Direction de la santé publique de Montréal-Centre
Dr Gilles Poupart, Direction de la santé publique de Laval

Santé du travail et environnementale
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone: (514) 528-2400
Télécopieur: (514) 528-2459
<http://www.santepub-mtl.qc.ca>





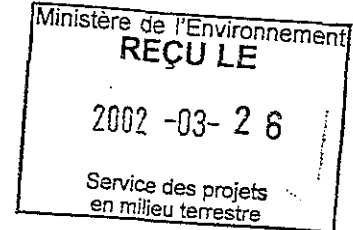
Environnement Environment
Canada Canada

Division des évaluations environnementales
1141, route de l'église (8^e étage)
C.P. 10100 succursale Sainte-Foy
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4H5

V/réf. : 3211-05-380
N/réf. : 6900-340-M/28

Sainte-Foy, le 22 mars 2002

Monsieur Jean Mbaraga
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec)
G1R 5V7



Objet : Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Monsieur,

En réponse à la demande de Mme Linda Tapin adressée à M. Claude Saint-Charles le 14 février dernier, nous avons procédé à l'examen du document :

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. Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement 36 pages + 1 annexe.

Nous désirons vous informer que l'initiateur n'a pas répondu à nos questions concernant l'avifaune et les impacts du projet sur cette composante (cf. questions A-9 et A-16). Cependant, il mentionne qu'il procédera à des inventaires sur le terrain ultérieurement et qu'un rapport sera disponible.

Actuellement, sans les résultats des inventaires prévus, il nous est impossible d'apprécier, sur une base scientifique, les impacts du projet sur la composante avifaune. En conséquence, nous sommes d'avis que l'étude d'impact sur l'environnement est encore irrecevable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

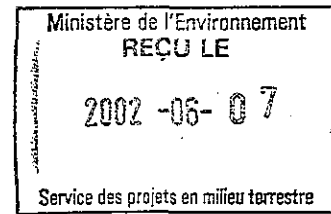
Louis Breton, biologiste - analyste
Division des évaluations environnementales
Tél. (418) 648-4857 / téléc. (418) 649-6030
Courrier électronique : Louis.Breton@ec.gc.ca

c.c. M David Courtemanche (Pêches et Océans Canada - Gestion de l'habitat du poisson)
M. Michel Demers (Garde côtière canadienne)



Le 4 juin 2002

Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, Boul. René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



**Objet : Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal
(3211-05-380)**

Madame,

Nous avons pris connaissance du document complémentaire fourni par le Ministère des Transports du Québec en daté de mai 2002, contenant les réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement.

Vous trouverez en annexe à la présente notre second avis complémentaire sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par le promoteur, telle que préparée par monsieur Robert Lapalme de nos services.

En résumé, les informations additionnelles reçues sont insuffisantes afin de nous permettre de se prononcer sur l'acceptabilité du projet mentionné en rubrique.

Veillez agréer, madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional



Marc Lavallée

cc. : M. Bernard Dubois
M. Jean Beaudette
M. Robert Lapalme

Direction des opérations territoriales de la sécurité civile

NOTE DE SERVICE

DESTINATAIRE : Monsieur Marc Lavallée, Directeur des régions de Montréal, Laval,
Lanaudière, Laurentides

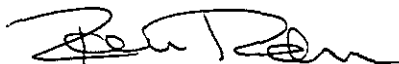
EXPÉDITEUR : Robert Lapalme

DATE : Le 30 mai 2002

OBJET : Projet de prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Vous trouverez, joint à la présente et tel que demandé le 27 mai, notre second avis complémentaire sur la recevabilité de l'étude d'impact soumise par le MTQ, que vous pourrez transmettre au MENV suite à leur lettre du 17 mai 2002 sur le sujet.

Tel que demandé également le 27 mai, il me fera plaisir de participer avec vous et/ou Jean Beaudette à la rencontre du 6 juin convoquée par le sous-ministre adjoint M. Liguori Hinse. Cette rencontre ayant pour but, selon le libellé de la lettre que M. Hinse vous a transmise le 15 mai, de recueillir nos commentaires et préoccupations à l'égard de ce projet, nous transmettrons à cette occasion au MTQ nos préoccupations exprimées dans nos analyses de recevabilité.



Robert Lapalme M.Sc.
Coordonnateur de la gestion des risques majeurs
Direction territoriale de la sécurité civile

c.c. M. Bernard Dubois, Directeur des opérations territoriales
Jean Beaudette, conseiller

Projet de prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal

Dossiers 3211-05-380 de la Direction des évaluations environnementales
du Ministère de l'Environnement

Second avis complémentaire sur la recevabilité de l'étude d'impact

Par Robert Lapalme, M.Sc.
Coordonnateur de la gestion des risques majeurs
Direction territoriale de la sécurité civile
Ministère de la Sécurité Publique

Montréal, le 30 mai 2002

Dans nos avis de recevabilité du 22 août 2001 et 8 mars 2002 nous avons fait part pour ce projet du MTQ des trois préoccupations majeures suivantes reliées aux mandats de la DGSCSI et incluses dans la Directive du MENV sur la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet de route :

- 1- Absence dans l'étude d'impact du MTQ d'une analyse des conséquences, pour la clientèle et le voisinage, d'accidents majeurs impliquant des matières dangereuses transportées sur ce nouveau pont et tronçon d'autoroute;
- 2- Absence dans l'étude d'impact du MTQ d'un plan des mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident majeur impliquant des matières dangereuses transportées sur ce nouveau pont et tronçon d'autoroute, plan qui expose les principales actions envisagées pour faire face à de telles situations, de même que les mécanismes de transmission de l'alerte et qui décrit clairement le lien avec les autorités municipales et, le cas échéant, son articulation avec le plan des municipalités concernées;
- 3- Absence dans l'étude d'impact du MTQ des mesures de compensation prévues (programme d'assistance financière) s'il y a contamination des eaux souterraines résultant d'un accident majeur impliquant des matières dangereuses transportées sur ce nouveau pont et tronçon d'autoroute

Ces préoccupations demeurent les mêmes après examen du document de mai 2002 que nous a fait parvenir le MENV, le MTQ n'ayant pas abordé dans ce document ces préoccupations. L'étude d'impact, telle que présentée, ne comporte donc pas suffisamment d'informations nous permettant ultérieurement de nous prononcer sur l'acceptabilité de ce projet dans le cadre des mandats assumés par la DGSCSI.