
Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact

**Projet de prolongement de l'autoroute 25
entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-380

27 juin 2002

INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, à l'étape de l'avis sur la recevabilité, la Direction des évaluations environnementales a le mandat de vérifier si l'étude d'impact concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, par le ministère des Transports (MTQ), répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle émise pour ce projet.

Le présent document résulte de cette vérification et constitue l'avis du ministère de l'Environnement (MENV) sur la recevabilité de l'étude d'impact.

Ce document présente un historique des principales étapes de la procédure réalisées à ce jour, une description sommaire du projet, la liste des organismes consultés, l'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact et finalement la recommandation au ministre.

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Le tableau suivant présente la chronologie des principales étapes franchies par le projet, dans le cadre de la procédure administrative d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

DATE	ÉVÉNEMENT
2000-06-29	Réception d'un avis de projet
2000-07-24	Transmission de la directive finale
2001-06-29	Réception de l'étude d'impact
2001-07-11	Début de la consultation publique sur l'étude d'impact
2001-11-08	Transmission des questions et commentaires à l'initiateur de projet
2002-02-08	Réception du document complémentaire contenant des réponses aux questions et commentaires
2002-02-14	Début de la consultation sur le document complémentaire
2002-04-30	Transmission d'une deuxième série de questions et commentaires
2002-05-08	Réception des réponses à la deuxième série de questions et commentaires

2. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet consiste à :

- construire une autoroute sur 9,1 km entre l'autoroute 40 et l'autoroute 440, plus précisément entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 440 ;
- compléter les voies de desserte sur l'île de Montréal ;
- construire les étagements et les échangeurs nécessaires ;
- construire un pont enjambant la rivière des Prairies ;
- établir un lien de transport en commun intégré qui permettra une desserte intégrée en transport en commun jusqu'aux stations de métro Anjou et Radisson.

Le MTQ soutient que l'ampleur de la circulation automobile sur l'autoroute 40 et l'autoroute 25 entre le pont-tunnel et l'autoroute Métropolitaine témoigne du fort développement des secteurs desservis par ces liens routiers et plus particulièrement de la partie est de la région métropolitaine.

Le MTQ vise donc l'atteinte des objectifs suivants :

- amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval (route 125, autoroutes 19, 15 et 13) ;
- déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15 ;
- amélioration des conditions de circulation routières et de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord Est (via l'île de Laval) et l'île de Montréal ;
- amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble ;
- optimisation de l'utilisation du boulevard Henri-Bourassa en complémentarité avec l'autoroute 40 ;
- amélioration de la desserte des villes limitrophes sur le territoire de la CMM.

Le MTQ souligne par ailleurs que ce projet se veut un projet pilote de partenariat public-privé, ceci afin de réaliser des économies, d'avoir accès à des nouvelles sources de financement et ainsi permettre le devancement et l'accélération de projets jugés prioritaires. Les coûts prévus d'un tel projet sont d'environ 325 millions de dollars.

3. ÉVALUATION DE LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'évaluation de la recevabilité de l'étude d'impact a été réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère de l'Environnement, les ministères et les organismes suivants :

- la Direction régionale de Montréal ;
- la Direction des politiques du secteur industriel :
 - le Service des matières dangereuses ;
 - le Service de l'assainissement de l'eau ;
 - le Service de la qualité de l'atmosphère (bruit) ;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement :
 - le Service des avis et des expertises ;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux ;
- le ministère de la Culture et des Communications ;
- le ministère du Tourisme ;
- le ministère de l'Industrie et du Commerce ;
- le ministère des Affaires municipales et de la Métropole ;
- le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ;
- le ministère des Régions ;
- le ministère de la Sécurité publique ;
- la Société de la Faune et des Parcs du Québec ;
- Environnement Canada ;
- Pêches et Océans Canada.

L'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact a été formulé à partir de l'analyse des documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *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. Rapport d'analyse d'impacts*, préparé par SNC-LAVALIN Environnement et DESSAU-SOPRIN, juin 2001, pagination multiple ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *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. Documents annexes*, préparé par SNC-LAVALIN Environnement et DESSAU-SOPRIN, juin 2001, 10 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *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. Rapport de justification*, avril 2001, 62 p. et 1 annexe ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *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*, février 2002, 36 p. et 1 annexe ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *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. Résumé*, préparé par SNC-LAVALIN Environnement et DESSAU SOPRIN, mars 2002, pagination multiple.

- **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** *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, Précisions*, mai 2002, 16 p. et 1 annexe ;
- Deux séries de questions et commentaires visant à apporter des précisions à l'étude d'impact ont été transmises au MTQ qui y a répondu dans deux documents qui complètent l'étude d'impact, le tout a été reçu au Ministère le 8 février 2002 et le 8 mai 2002.

L'analyse qui a été faite du dossier en consultation avec les ministères et organismes démontre que l'étude d'impact, y incluant les documents complémentaires, répond de façon satisfaisante aux exigences de la directive du ministre du 24 juillet 2000.

RECOMMANDATION AU MINISTRE

Considérant que l'étude d'impact déposée répond de façon satisfaisante à la directive ministérielle émise pour ce projet, nous recommandons que celle-ci soit rendue publique et que soit entreprise l'étape d'information et de consultation publiques.

Original signé par :

Jean Mbaraga, M.Sc.,
Chargé de projet
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre