



Crédit photo: Éco-Nature

## **MÉMOIRE SUR LE PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'A-19 SUR LE TERRITOIRE DES VILLES DE LAVAL ET DE BOIS-DES-FILION**

Présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

par Éco-Nature

Octobre 2014

## TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Qui nous sommes</b> .....	<b>5</b>
<b>2. L'objet de notre intervention</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Nos constats</b> .....	<b>7</b>
<b>3.1 Le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles</b> .....	<b>8</b>
<b>3.2 Les mesures d'atténuation proposées par le MTQ</b> .....	<b>9</b>
3.2.1 La perturbation des milieux naturels.....	10
3.2.2 La perte des milieux naturels après les travaux.....	10
3.2.3 La compensation des pertes résiduelles.....	11
3.2.4 Le suivi des compensations.....	11
3.2.5 Intervention sur le climat sonore.....	12
3.2.6 Intervention sur le paysage.....	12
3.2.7 Le programme de surveillance .....	13
<b>4. Nos recommandations</b> .....	<b>14</b>
<b>4.1 Prévenir et minimiser les impacts environnementaux</b> .....	<b>14</b>
<b>4.2 Mettre en œuvre des solutions novatrices d'atténuation des impacts</b> .....	<b>14</b>
4.2.1 Réduire la pollution sonore.....	14
4.2.2 Réduire la pollution diffuse.....	15
<b>4.3 Sensibiliser la collectivité au corridor faunique et récréatif</b> .....	<b>15</b>
<b>4.4 Réaliser des interventions dans le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles</b> .....	<b>16</b>
4.4.1 Réaliser des aménagements cohérents et protéger des habitats .....	16
4.4.2 Réaliser des interventions de compensation .....	16
<b>5. Conclusion</b> .....	<b>17</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>18</b>
<b>Annexe 1 : Extrait des minutes d'une résolution</b> .....	<b>19</b>
<b>Annexe 2 : CMM, Projet de mise en valeur et de développement</b> .....	<b>19</b>
<b>Annexe 3 : Agence métropolitaine de transport, mesures de mitigation</b> .....	<b>20</b>
<b>Annexe 4 : Revêtement phonoabsorbant</b> .....	<b>21</b>

## RÉSUMÉ

Planifié au début des années 1970, le parachèvement de l'A-19 est un projet attendu depuis longtemps. C'est aussi un projet qui s'inscrit dans un nouveau contexte environnemental et social. En effet, depuis 1985 Éco-Nature et plusieurs autres organisations environnementales ont sensibilisé la collectivité à la protection des milieux naturels de la région et ont permis de reconnaître la richesse exceptionnelle de la rivière des Mille Îles et de ses abords. Grâce à une mise en valeur respectueuse du milieu naturel, la rivière des Mille Îles demeure une destination écotouristique de choix.

Le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles est une entité physique reconnue formellement par les municipalités, par la Communauté métropolitaine de Montréal et par le gouvernement du Québec sous le vocable du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. Il est essentiel que le MTQ le reconnaisse également.

Éco-Nature reconnaît le besoin d'accroître la fluidité du transport entre Laval et la rive nord, mais se préoccupe des enjeux environnementaux et sociaux liés au projet de parachèvement de l'A-19. Dans l'objectif de soutenir le MTQ dans une démarche de développement durable, Éco-Nature souhaite que le projet tienne compte de la richesse et de la fragilité des milieux naturels de même que de leur vocation et leur importance au sein de la collectivité. Éco-Nature propose les recommandations suivantes :

- Prévenir et minimiser les impacts environnementaux, principalement en aval, mais aussi dans la zone sensible du corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles dans lequel le projet s'inscrit.
  - Réduire au maximum la perte (superficie et qualité) et la dégradation des milieux naturels et des milieux humides.
  - Instaurer des mesures de protection des espèces à statut et de leurs habitats.
  - Prévenir l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans les milieux naturels et les zones perturbés.

- Mettre en place un programme de surveillance adapté au corridor faunique et récréatif.
- Mettre en œuvre des solutions novatrices pour atténuer les impacts environnementaux et sociaux du projet.
  - Réduire la pollution sonore par des interventions originales telles que l'utilisation d'une chaussée phonoabsorbante.
  - Réduire la vitesse sur le tronçon de l'OA-19 qui surplombe la rivière des Mille Îles.
  - Réduire la pollution diffuse
  - Considérer les recommandations et les alternatives proposées par le CRE de Laval afin de réduire les impacts du projet.
- Sensibiliser la collectivité à la présence du corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles (Refuge faunique, aires protégées, route bleue).
- Réaliser des interventions de réhabilitation des milieux naturels et de compensation dans le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles (CMM et gouvernement du Québec) qui sont cohérent avec le corridor faunique et récréatif.

## 1. QUI NOUS SOMMES

Fondée en 1985, Éco-Nature est un organisme à but non-lucratif qui a pour mission **la protection et la mise en valeur de la rivière des Mille Îles et ses affluents, avec l'aide de la communauté et pour le bénéfice de la collectivité.** Éco-Nature gère le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, qui offre des activités d'éducation relative à l'environnement, de nombreuses activités récréotouristiques en plus de promouvoir les initiatives d'entraide et de citoyenneté pour la conservation des milieux naturels du territoire.

### *La conservation*

Éco-Nature veille à la protection de plus de 400 hectares de milieux naturels sensibles, reconnus parmi les habitats rares et exceptionnels de l'écosystème du Saint-Laurent et vise à ajouter aux territoires déjà protégés, l'ensemble des milieux naturels de la rivière des Mille Îles. En 1998, Éco-Nature a participé à la création du Refuge faunique de la Rivière des-Mille-Îles, dont il est le gestionnaire. L'organisme mène le projet d'agrandissement du refuge faunique, en collaboration avec de nombreux partenaires municipaux, avec l'appui du gouvernement du Québec depuis 2011.

### *La mise en valeur*

Plus de 150 000 visiteurs fréquentent le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, autant l'été que l'hiver. En plus des circuits nautiques autoguidés, des activités encadrées pour les groupes scolaires, les camps de jour et le centre d'interprétation, Éco-Nature propose des croisières animées par un naturaliste à bord du Héron Bleu, un bateau pouvant accueillir 48 passagers. L'organisme anime aussi la Route bleue des voyageurs, une section du Sentier maritime du Saint-Laurent, qui se déploie du barrage de Carillon jusqu'à St-Sulpice.

Éco-Nature organise et collabore à plus d'une dizaine d'événements annuels sur le territoire de la rivière des Mille îles : des activités environnementales (nettoyage des rives, plantations d'arbres, restauration de rives et de milieux naturels), des activités culturelles, historiques (kiosques, expositions, événements, etc.), des activités scientifiques (colloques,

partenariats de recherche, études scientifiques suivies et inventaires écologiques ou biophysiques, etc.).

### ***Gestion et financement***

Éco-Nature est dirigée par un conseil d'administration de 12 personnes, incluant un représentant de chacune des quatre (4) MRC de la région et huit (8) membres issus de la collectivité. Ses interventions sont réalisées par une équipe de 18 employés réguliers, de 85 employés occasionnels et plus d'une centaine de bénévoles. Doté d'un budget annuel de plus de 1,4 million \$, Éco-Nature se finance par la vente de produits et de services et par des ententes de services avec des partenaires municipaux et gouvernementaux. En plus du soutien des villes de Laval et de Rosemère, Éco-Nature bénéficie du soutien technique et financier de plus de 150 partenaires et collaborateurs, dont les principaux sont le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada et la Fondation de la faune du Québec.

## **2. L'OBJET DE NOTRE INTERVENTION**

Le conseil d'administration d'Éco-Nature appuie la demande de parachèvement de l'OA-19, avec l'intégration de voies réservées pour le transport collectif (voir « Extrait des minutes de la réunion du CA/ 2009-11-26 d'Éco-Nature » en annexe).

Toutefois, nous voulons nous assurer que le MTQ comprenne bien la nature des enjeux soulevés par la traversée d'un corridor faunique et récréatif exceptionnel par un axe de transport important.

Nous allons rappeler certains de ces enjeux et proposer des recommandations de nature à réduire et à compenser pour les impacts négatifs du projet de parachèvement de l'OA-19 et sensibiliser la collectivité au corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles.

### 3. NOS CONSTATS

**L'utilisation croissante des ponts.** La traversée de la rivière des Mille Îles par des ponts est une nécessité et les besoins augmentent avec l'étalement urbain et l'intensification du développement au nord de la rivière. En ce sens, il est important de faciliter le transport le long de l'axe de l'autoroute 19.

**Des impacts sur les milieux naturels.** Les impacts environnementaux et sociaux du parachèvement de l'A-19 et du pont Athanase-David sur les milieux naturels de la rivière des Mille Îles ne sont pas tous connus et documentés. Toutefois, l'accroissement de la circulation, la pollution (ex. sels de déglacage, pollution sonore), les changements d'usage des propriétés et les impacts sur la qualité et la disponibilité des habitats fauniques et floristiques sont appréhendés.

**Un corridor faunique et récréatif exceptionnel.** Le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles est un territoire exceptionnel dans la grande région de Montréal dont l'importance est maintenant reconnue par la CMM (CMM, Projet de mise en valeur et de développement, le Parc de la Rivière des Mille Îles, février 2013) et progressivement admise par les autorités publiques. La richesse faunique et floristique est aussi scientifiquement démontrée et fait l'objet de suivis réguliers (Programme d'entendance de l'habitat (PIH), depuis 2000). Le territoire offre des habitats à 83 espèces en péril et inclus des éléments fauniques et floristiques uniques au Québec ou au Canada.

**Des pertes de milieux naturels sans mesures compensatoires.** La construction, la réfection et le parachèvement de ponts dans le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles a souvent été effectuée sans mesures compensatoires (A-15, A-13) ou a impliqué la réalisation d'interventions compensatoires très localisées (A-25, frayères artificielles).

Notre propos ne vise pas à documenter ces constats mais de faire valoir que les enjeux ont changé et que tout projet d'intervention sur le corridor faunique et récréatif de la rivière

des Mille Îles doit être réalisé en tenant compte de sa fragilité, de sa richesse exceptionnelle et des impacts potentiels en aval.

### 3.1 Le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles

Le MTQ indique que son objectif est « Conformément à la mission et au plan stratégique du ministère des Transports, [de] définir un corridor de transport permettant des déplacements efficaces et sécuritaires pour tous les modes (routier, collectif, actif) **en cohérence avec les réseaux métropolitains et en respectant les principes du développement durable.** » (MTQ, p. 11).

Dans le document de consultation du MTQ, à la page 21, « description du milieu, section nord », nous constatons que le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles n'est pas identifié. Alors que la rivière puisse être perçue comme un obstacle à franchir, elle devrait être reconnue comme une ressource exceptionnelle à protéger.

En effet, en aval du pont Athanase-David se retrouvent des habitats du poisson, notamment du dard de sable, du chevalier cuivré, un sanctuaire de pêche, des habitats essentiels pour la tortue géographique et la tortue serpentine (hibernacle, sites de ponte, zones de lézardage), des habitats fauniques, en plus d'éléments floristiques de grande importance tel que 99% de l'effectif canadien de la carmantine d'Amérique et de la plus vaste colonie de lézardelle penchée de la province.

De plus, nous tenons à souligner que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a reconnu le « Parc de la Rivière-des-Mille-Îles » parmi les cinq (5) projets métropolitains retenus pour la réalisation de la première étape de la Trame verte et bleue du Grand Montréal, tel que prévu au Plan métropolitain d'aménagement et de développement pour le Grand Montréal (PMAD), en février 2013 (en annexe). La protection et la mise en valeur de la rivière des Mille Îles est un projet bien engagé qui poursuit son cours depuis plus de 25 ans. Éco-Nature possède une excellente connaissance des milieux naturels et des habitats fauniques et floristiques de son territoire ; plusieurs sont cartographiés et



caractérisés, des recherches scientifiques y sont réalisées, les espèces en péril y sont suivies et un Programme d'entendement pour l'habitat des espèces en péril (PIH) est en place depuis 2000. Un projet d'agrandissement du Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles comprenant des îles, des milieux humides, des rives et des habitats fauniques est présentement à l'étude par le Gouvernement du Québec. La zone sensible dans laquelle s'inscrit le parachèvement de l'A-19 comprend également une réserve écologique, un habitat floristique désigné et des sites protégés ou à fort potentiel de conservation (ex. les trois grandes îles).



**Figure 1.** Le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles s'étendant sur 42 km avec l'emplacement de l'A-19 et de la zone sensible dans laquelle le projet s'inscrit (identifié par le encadré noir).

### 3.2 Les mesures d'atténuation proposées par le MTQ

Le MTQ reconnaît d'emblée que des travaux de construction de routes et de ponts causent des impacts et que des mesures d'atténuation doivent être prévues.

Les mesures d'atténuation sont « [des] actions que le donneur d'ouvrage planifie pour diminuer l'impact des travaux, des accidents ou d'un événement quelconque sur la fluidité

de la circulation et la sécurité des usagers et des travailleurs » et Formation AQTR et Gestion des impacts des travaux routiers sur la circulation (AMT, 2012, en annexe).

En plus des mesures d'atténuation régulières, le MTQ prévoit des mesures d'atténuation des impacts environnementaux et des mesures de compensation pour la perte de milieux naturels dans le cadre des travaux du parachèvement de l'A-19.

Certaines de ces mesures abordent nos préoccupations et nous voulons profiter de l'occasion qui nous est offerte pour les commenter et proposer des améliorations.

### **3.2.1 La perturbation des milieux naturels**

Le MTQ prévoit réduire la perturbation des milieux naturels durant les travaux (MTQ, p. 26). Nous sommes d'accord avec les mesures proposées mais croyons qu'en raison du débit de la rivière des Mille Îles et de son régime très variable, les impacts de la construction peuvent se faire sentir loin en aval, dans des habitats sensibles (frayères, habitats de tortues, etc.). Une révision des mesures de conservation et d'intervention durant les travaux est donc de mise.

Éco-Nature est favorable à collaborer avec le MTQ pour identifier les perturbations potentielles en aval dans le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles.

### **3.2.2 La perte des milieux naturels après les travaux**

Le MTQ prévoit compenser pour les pertes de milieux naturels après les travaux (MTQ, p. 27). Cette compensation serait effectuée de la manière suivante :

- ajustement du tracé définitif pour réduire les pertes,
- réalisation d'aménagements à l'intérieur de l'emprise.

Nous croyons qu'il est essentiel de prévenir et de réduire au maximum les pertes de milieux naturels. C'est pourquoi nous proposons :

- que le tracé soit ajusté de façon à réduire au maximum les pertes et l'empiètement dans les milieux naturels ;
- que la partie excédentaire de l'emprise du MTQ située à l'intérieur du corridor limité au nord par la R-344 et au sud par le boulevard des Mille Îles soit incluse dans le Refuge faunique de la RMI ;
- que les aménagements réalisés à l'intérieur de l'emprise du secteur décrit ci-haut, soient réalisés en conformité avec les exigences du corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles (Refuge faunique de la RMI).

### 3.2.3 La compensation des pertes résiduelles

Le MTQ prévoit des compensations pour les pertes résiduelles (milieux humides, superficies boisées, espèces végétales à statut précaire, habitat du poisson) après les travaux (MTQ, p. 27).

Dans la mesure où les pertes de milieux naturels ne peuvent être évitées, nous sommes d'accord avec la notion de compensation pour les pertes résiduelles. Éco-Nature souhaite être consulté et impliqué lors des décisions sur la compensation des pertes résiduelles. Il est essentiel que le calcul de la compensation pour les pertes résiduelles tienne compte de l'impact spécifique des ouvrages sur le corridor faunique et récréatif, notamment la perte de milieux naturels (en termes de qualité ou de disponibilité) et les impacts sur la qualité de l'offre de service récréotouristique.

Une compensation monétaire pourrait être envisagée pour soutenir le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles (CMM, 2013).

### 3.2.4 Le suivi des compensations

Le MTQ prévoit mettre en place un programme de suivi des compensations sur cinq ans (MTQ, p. 27).

Nous sommes d'accord avec cette mesure et croyons qu'elle devrait s'insérer dans le

Programme d'entendances de l'habitat (PIH) mis en œuvre dans ce secteur par Éco-Nature, lequel pourra, en collaboration avec ses partenaires établir les priorités d'intervention dans le corridor faunique et récréatif.

### 3.2.5 Intervention sur le climat sonore

Le MTQ prévoit intervenir sur le climat sonore après les travaux par la construction de nouveaux écrans antibruit et par le suivi des impacts résiduels (MTQ, p. 29).

La pollution sonore sur les routes qui traversent le corridor faunique et récréatif est particulièrement intense sur les A-13 et A-15 et dérangeante pour les usagers récréatifs. À la lumière de ces exemples, des mesures d'atténuation doivent nécessairement être réalisées sur les approches et sur le pont de l'A-19.

Dans le contexte où le corridor faunique et récréatif est une ressource exceptionnelle qui doit être vue et perçue par les usagers du corridor de transport où on passe au-dessus d'un important corridor faunique et récréatif où il est essentiel que le corridor de transport s'intègre bien dans le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille îles et que les écrans anti-bruit permettent un contact visuel et sensoriel avec la nature. Ce qui n'est actuellement pas le cas de sur certaines approches et ponts de la région de Laval.

Nous croyons que les mesures d'atténuation implantées doivent être adaptées au corridor faunique et récréatif. Nous proposons de nouvelles avenues en ce sens, notamment l'utilisation d'un revêtement phonoabsorbant. Il s'agit d'une opportunité d'innover afin que les infrastructures de transports aux abords de milieux naturels s'intègrent mieux dans l'environnement.

### 3.2.6 Intervention sur le paysage

Le MTQ prévoit intervenir sur le paysage après les travaux par des aménagements paysagers et des plantations, par un traitement architectural des ouvrages d'art et par l'intégration d'écrans anti-bruit (MTQ, p. 31).

Éco-Nature se préoccupe de ces propositions du MTQ qui apparaissent plutôt comme une approche traditionnelle à l'implantation d'ouvrages d'art.

Nous tenons à ce que le projet reconnaisse la spécificité du corridor faunique et récréatif et souhaitons profiter de la traversée d'un pont pour améliorer le contact visuel et sensoriel des usagers avec la rivière des Mille Îles. En somme, nous aimerions que cette section du trajet soit considérée comme une section « panoramique ».

Une attention particulière devra être accordée à tout projet de construction d'écran anti-bruit. Elles pourraient ne pas s'avérer nécessaires si d'autres mesures d'atténuation originales étaient mise en place sur la traversée du corridor faunique et récréatif.

Dans un contexte de réhabilitation des milieux naturels riverains, les aménagements et les plantations devraient s'intégrer au paysage, recréer des habitats propices à la faune et à la flore locale, être bien adapté au milieu naturel et contribuer aux fonctions écologiques des écosystèmes. De plus, ces aménagements ne devraient pas nuire aux « vues », mais devraient « encadrer les vues » afin de favoriser l'expérience du transport actif (des piétons et des cyclistes).

### **3.2.7 Le programme de surveillance**

Le MTQ prévoit mettre en place un programme de surveillance (MTQ, p.33).

Nous sommes en faveur du programme de surveillance proposé par le MTQ. Nous souhaitons que les mesures d'atténuation, tel que mentionné plus haut dans le mémoire, comprennent des mesures adaptées au corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles.

## 4. NOS RECOMMANDATIONS

### 4.1 Prévenir et minimiser les impacts environnementaux

Afin de prévenir la perturbation des habitats fauniques et floristiques en aval et dans la zone sensible du corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles, Éco-Nature offre sa collaboration au MTQ afin de:

- réduire au maximum la perte (superficie et qualité) et les perturbations des milieux naturels dans le corridor faunique et récréatif et ce, avant et pendant les travaux.
- Instaurer des mesures de protection des espèces à statut et de leurs habitats.
- Prévenir l'introduction d'espèces exotiques envahissantes dans les milieux naturels et les zones perturbées.
- Mettre en place un programme de surveillance du MTQ adapté au corridor faunique et récréatif.

### 4.2 Mettre en œuvre des solutions novatrices d'atténuation des impacts

En plus des recommandations émises ci-dessous, nous invitons le MTQ à considérer les recommandations et alternatives proposées par le CRE de Laval afin de réduire les impacts environnementaux et sociaux du projet.

#### 4.2.1 Réduire la pollution sonore

La pollution sonore constitue un dérangement non-négligeable pour la faune et les usagers de la rivière des Mille Îles.

Afin de réduire cette pollution, Eco-Nature propose deux mesures originales qui devraient être étudiées par le MTQ :

- l'utilisation d'un revêtement phonoabsorbant sur la section qui traverse le corridor faunique et récréatif. De tels revêtements peuvent réduire jusqu'à 7dB le bruit à la source (voir Revêtement phonoabsorbant, en annexe) ;
- la réduction de la vitesse de circulation au-dessus du corridor faunique et récréatif à

70km/h à 70km/h sur une section d'environ 1km, de part et d'autre de la rivière des Mille Îles. À vitesse réduite, la génération de bruit est fortement réduite.

Une attention particulière devra être portée sur tout projet de construction d'écran anti-bruit.

#### **4.2.2 Réduire la pollution diffuse**

Éco-Nature se préoccupe de la qualité des habitats de la rivière des Mille îles depuis près de 30 ans et œuvre à l'amélioration de la qualité de l'eau et des milieux naturels pour la faune, la flore et les usagers de la rivière. Nous recommandons au MTQ de faire preuve d'innovation à l'égard de la mise en place de mesures permettant de réduire la pollution diffuse de l'eau, de l'air et des milieux naturels lié au parachèvement de l'A-19 (ex. sédimentation, envasement), et généré par un accroissement de la circulation sur cet axe routier (ex. sels de déglacage, hydrocarbures). Non seulement les répercussions de la pollution peuvent être ressenties sur la qualité et la disponibilité des habitats fauniques et floristiques adjacents au pont et en aval, mais elles ont également une incidence sur la qualité de l'offre récréotouristique.

### **4.3 Sensibiliser la collectivité au corridor faunique et récréatif**

Nous proposons que :

- le MTQ reconnaisse l'importance du corridor faunique et récréatif, que constitue le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles dans la planification du projet,
- le MTQ profite de la traversée sur le pont pour améliorer le contact visuel et sensoriel des usagers avec le corridor faunique et récréatif,
- la section du trajet qui surplombe la rivière des Mille Îles soit considérée comme une section « panoramique ». Le MTQ identifie déjà le Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles sur le réseau routier supérieur ; nous proposons qu'il fasse de même pour le projet de l'A-19.

#### **4.4 Réaliser des interventions dans le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles**

##### **4.4.1 Réaliser des aménagements cohérents et protéger des habitats**

Dans un contexte de protection et de réhabilitation des milieux naturels riverains cohérent avec le corridor faunique et récréatif, nous proposons que :

- Les aménagements et les plantations réalisés dans la section incluse dans le Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles soient propices à la faune et à la flore locale, être bien adapté au milieu naturel et contribuer aux fonctions écologiques des écosystèmes complémentaires et;
- les aménagements et les plantations se fondent dans le corridor faunique, qu'ils ne nuisent pas aux « vues », mais « encadrent les vues » et favorisent l'expérience de transport actif (piétons et cyclistes).
- la partie excédentaire du territoire aux abords de la rivière des Mille Îles, entre la R-344 et le boulevard des Mille Îles, soit incluse dans le Refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles.

##### **4.4.2 Réaliser des interventions de compensation**

Le MTQ prévoit des compensations pour les pertes résiduelles après les travaux. Nous suggérons que :

- une compensation monétaire soit envisagée pour soutenir la mise en œuvre du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles identifié au PMAD de la CMM (CMM, 2013). Cette compensation pourrait servir à des aménagements ou à des acquisitions.
- Éco-Nature invite le MTQ à collaborer au Programme d'entretien de l'habitat (PIH). Le programme de suivi des compensations sur 5 ans prévu par le MTQ pourrait s'intégrer dans les activités de surveillance et de suivi réalisés par Éco-Nature depuis 2000. Le MTQ, en collaboration avec Éco-Nature et ses partenaires, pourra établir les priorités d'intervention dans ce secteur du corridor faunique et récréatif.



## 5. CONCLUSION

Planifié au début des années 1970, le parachèvement de l'A-19 est un projet attendu depuis longtemps. C'est aussi un projet qui s'inscrit dans un nouveau contexte environnemental et social. En effet, depuis 1985, Éco-Nature et plusieurs autres organisations environnementales ont sensibilisé la collectivité à la protection des milieux naturels et ont mené à la reconnaissance de la richesse exceptionnelle de la rivière des Mille Îles. Grâce à une mise en valeur respectueuse du milieu naturel, la rivière des Mille Îles est devenue une destination écotouristique de choix qui attire plus de 150 000 visiteurs annuellement.

Le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille îles est une entité physique reconnue sous le vocable du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles par les municipalités, par la Communauté métropolitaine de Montréal et par le gouvernement du Québec. Éco-Nature possède une excellente connaissance de son territoire et se préoccupe d'assurer la protection de milieux naturels de qualité et des écosystèmes sains profitables à la collectivité.

Le MTQ précise dans l'objectif du projet de parachèvement de l'A-19 qu'il sera effectué en respectant les principes du développement durable. Éco-Nature souhaite soutenir le MTQ dans cette démarche par souci de protéger la valeur faunique et récréative de la rivière des Mille Îles au profit de tous.

Nous invitons le MTQ à tenir compte de nos préoccupations et à considérer les recommandations émises, afin que le projet de parachèvement de l'A-19 devienne un exemple d'innovation en matière de réduction des impacts environnementaux et sociaux.

## **ANNEXES**

Annexe 1 :

Extrait des minutes de la réunion du CA/ 2009-11-26 de Éco-Nature

Annexe 2 :

CMM, Projet de mise en valeur et de développement, le Parc de la Rivière des Mille Îles,  
février 2013

Annexe 3 :

AMT, mesures de mitigation en TC, 14 novembre 2012

Annexe 4 :

Revêtement phonoabsorbant

## ANNEXE 1 : EXTRAIT DES MINUTES D'UNE RESOLUTION

DU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ÉCO-NATURE, TENUE LE 26 NOVEMBRE 2009, AU 345  
BOULEVARD SAINTE-ROSE, LAVAL, QUÉBEC.

### (C.A/2009-11-26) PARACHÈVEMENT AUTOROUTE 19 / ROUTE 335 À LAVAL ET BOIS-DES-FILION

- **Attendu** la forte augmentation de la circulation automobile à Bois-des-Filion et dans le secteur ouest de Terrebonne, liée à la forte croissance résidentielle et économique au cours des dernières années dans la région;
- **Attendu** les impacts de cette croissance sur le réseau routier de la région en l'absence d'une desserte efficace par le transport en commun, favorisant ainsi l'utilisation de l'automobile et l'augmentation des gaz à effet de serre produits par celle-ci;
- **Attendu** que le secteur est de la MRC Thérèse de-Blainville et le secteur ouest de Terrebonne demeure le parent pauvre du transport en commun dans la région;
- **Attendu** que la solution de parachèvement de l'Autoroute 19 fait l'unanimité auprès des élus de la région et rallie une très forte partie de la population;
- **Attendu** qu'à priori, la solution proposée ne requiert pas de modifications majeures au Pont Athanase-David, limitant ainsi les impacts sur la rivière des Mille Îles.

En conséquence, il est résolu à l'unanimité, par la résolution (CA/2009-11-26. )

- D'appuyer la demande formulée par la Coalition pour le parachèvement de l'Autoroute A-19, en vue de compléter l'infrastructure de transport déjà existante entre le boulevard Dagenais à Laval et l'Autoroute 640 à Bois-des-Filion, avec intégration de voies réservées pour le transport collectif.

D'appuyer le projet visant à offrir un service régulier, rapide et confortable en transport collectif vers le métro de Laval, de façon à permettre aux citoyens de la couronne nord d'accéder aisément au système de transport collectif.

Original signé \_\_\_\_\_

Pierre Turcotte, secrétaire

## ANNEXE 2 : CMM, PROJET DE MISE EN VALEUR ET DE DEVELOPPEMENT

### le Parc de la Rivière des Mille Îles, février 2013



## ANNEXE 3 : AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT, MESURES DE MITIGATION

14 novembre 2012

# MESURES D'ATTÉNUATIONS

*« Actions que le donneur d'ouvrages planifie utiliser pour diminuer l'impact des travaux, des accidents ou d'un événement quelconque sur la fluidité de la circulation et la sécurité des usagers et des travailleurs » - Formation AQTR - Gestion des impacts des travaux routiers sur la circulation*

## ANNEXE 4 : REVETEMENT PHONOABSORBANT



### CAMAPHONE 4

## Le revêtement phonoabsorbant LNA (Low Noise Asphalt)

### Le Contexte

Le bruit est l'une des nuisances environnementales les plus répandues dans notre pays : on estime qu'environ **1,2 million de personnes sont victimes du seul bruit routier en Suisse**. Cette nuisance, en apparence banale, n'est pas anodine puisqu'elle peut entraîner des atteintes sévères à la santé. La législation fédérale prévoit l'obligation d'assainir les routes les plus bruyantes d'ici à 2018. Afin de limiter ces nuisances et d'atteindre les objectifs fixés par la confédération, différentes actions peuvent être entreprises, comme : les vitrages isolants, les écrans antibruit, les façades absorbantes, la modération du trafic avec réduction des vitesses de circulation ou diminution du trafic etc. Cependant, les **mesures les plus efficaces sont celles qui permettent de réduire le bruit à sa source, comme la pose de revêtements routiers phonoabsorbants** ou l'utilisation de pneus silencieux.



### Surcoûts et subventions

L'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit existe depuis 1986. La Confédération participe aux coûts de l'assainissement du bruit à hauteur de 32%. Pour des travaux d'entretien de ordinaire, l'assainissement du bruit représente 50% du prix d'un renouvellement complet de la couche d'usure d'une chaussée. **La Suisse va consacrer ainsi 23 millions durant la période 2012 à 2016.**

Par sa composition et par l'attention accrue nécessitée lors de sa pose, un enrobé phonoabsorbant coûte environ 15 à 20 % de plus qu'un revêtement standard. La subvention fédérale couvre largement ce surcoût. D'autre part, **la confédération encourage l'utilisation de revêtement phonoabsorbant du type LNA** (Low Noise Asphalt) en offrant une prime supplémentaire par m2 de tapis posé.

