
PR6

Parachèvement de l'autoroute 19 avec
voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion

6211-06-155

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

Liste par ministère ou organisme

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Environnement Canada		Brett Taylor	1 ^{er} août 2013	2 pages.
2.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale Montréal-Laval-Lanaudière	François Perron	29 novembre 2013	1 page.
3.	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation	Direction régionale Montréal-Laval-Lanaudière	François Perron	7 juin 2013	1 page.
4.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Gilbert Lepage	2 décembre 2013	2 page.
5.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Gilbert Lepage	23 mai 2013	2 pages.
6.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	6 décembre 2013	2 pages.
7.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Marion Schnebelen	12 juin 2013	5 pages.
8.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Gilles Desgagnés	10 décembre 2013	1 page.
9.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile et de la sécurité incendie de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Gilles Desgagnés	31 mai 2013	2 pages.
10.	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Direction des affaires métropolitaines	Nicolas Froger	9 décembre 2013	1 page.
11.	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Direction des affaires métropolitaines	Jérôme Unterberg	10 juin 2013	4 pages.
12.	Ministère des Finances et de l'Économie	Direction régionale de Laval	Axel Robinson	6 juin 2013	1 page.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
13.	Ministère des Ressources naturelles	Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides	André B. Lemay	10 mars 2014	2 pages.
14.	Ministère des Ressources naturelles	Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides	André B. Lemay	9 décembre 2013	4 pages.
15.	Ministère des Ressources naturelles	Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides	André B. Lemay	17 juin 2013	19 pages.
16.	Ministère du Conseil exécutif	Secrétariat aux affaires autochtones, Direction générale des relations avec les Autochtones et des initiatives économiques	Lucien-Pierre Bouchard	21 mai 2013	1 page.
17.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Bureau des changements climatiques	Guylaine Bouchard	27 février 2014	2 pages.
18.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Bureau des changements climatiques	Guylaine Bouchard	11 décembre 2013	2 pages.
19.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Bureau des changements climatiques	Guylaine Bouchard	28 mai 2013	3 pages.
20.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Centre d'expertise hydrique, Direction de l'expertise hydrique	Christine Gélinas	9 décembre 2013	3 pages.
21.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Centre d'expertise hydrique, Direction de l'expertise hydrique	Christine Gélinas	15 juillet 2013	3 pages.
22.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels	Yves Rochon	25 juin 2013	2 pages.
23.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres	Johannie Martin	13 août 2013	2 pages.
24.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	France Delisle	6 décembre 2013	2 pages.
25.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	France Delisle	5 août 2013	6 pages.

no	Ministères ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
26.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	28 février 2014	1 page.
27.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	5 décembre 2013	1 page.
28.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	5 décembre 2013	2 pages.
29.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	5 juillet 2013	4 pages.
30.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	26 juin 2013	2 pages.
31.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Jean-Pierre Laniel	24 mai 2013	2 pages.
32.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	Agathe Cimon	15 mai 2013	1 page.
33.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du suivi de l'état de l'environnement	Gilles Boulet	16 décembre 2013	1 page.
34.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction du suivi de l'état de l'environnement	Gilles Boulet	28 juin 2013	1 page.
35.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction générale du développement et des opérations régionales, Secteur de la faune	Jacob Martin-Malus	6 mars 2014	2 pages.
36.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Marilou Tremblay	6 décembre 2013	5 pages.
37.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Geneviève Pépin	14 juin 2013	5 pages.
38.	Tourisme Québec	Direction du partenariat et des programmes d'aide financière en tourisme	Francine Lacroix	14 juin 2013	1 page.

Brett

From: johannie.martin@mddefp.gouv.qc.ca [mailto:johannie.martin@mddefp.gouv.qc.ca]
Sent: August 1, 2013 2:14 PM
To: Taylor,Brett [NCR]
Cc: Herve.Chatagnier@mddefp.gouv.qc.ca
Subject: RE : RE : Air quality model used in the EIS for the Highway 19 project

Hi M. Taylor,

I just uploaded the file named "Vol2_Annexes_A19_Final_Oct2012.pdf" on your ftp account. Let me know if there is any problem with the file.

Regards,

Johannie Martin

Chargée de projets
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable, de l'Environnement,
de la Faune et des Parcs
675 René-Lévesque Est, 6ème étage, boîte 83
Québec (Québec) G1R 5V7
(418) 521-3933 poste 4654
johannie.martin@mddefp.gouv.qc.ca

-----Message d'origine-----

De : Taylor,Brett [NCR] [mailto:Brett.Taylor@ec.gc.ca]
Envoyé : 1 août 2013 14:00
À : Chatagnier, Hervé
Cc : Martin, Johannie
Objet : RE: RE : Air quality model used in the EIS for the Highway 19 project

Salut M. Chatagnie,
With respect, I must write in English, as my written French is very poor.

Unfortunately, I cannot access Dropbox from my work account.

Could you please upload the file to my personal FTP account?

The FTP site is here (you can just type this into your web browser);
<ftp.shannonelliot.com>

user/login: btenviro
password: Ottawa#13

If you're able to put it there today, I'll be able to access it tonight.

Thank you,

Martin, Jhannie

De: Taylor, Brett [NCR] [Brett.Taylor@ec.gc.ca]

Envoyé: 7 août 2013 15:10

À: Martin, Jhannie

Cc: Chatagnier, Hervé

Objet: RE: RE : RE : Air quality model used in the EIS for the Highway 19 project

Bonjour Jhannie et Hervé,

I have reviewed the report you provided (Annex C), and I find the emission rates to be reasonable. The consultant used a known model (MOBILE) and used mostly the default parameters. As such, there is little doubt the emission rates are reasonable.

I felt the value reported in the Annex for PM_{2.5} was a bit higher than I expected. Not significantly, but enough to make me look a bit deeper. It is possible that the choice of 15ppm for Diesel sulphur level led to slightly higher levels. 15ppm is a reasonable choice, but for the most part in Canada we consider 10ppm the limit. Or perhaps the higher PM rate is due to the inclusion of fugitive PM (tire and brake ware). I wasn't exactly clear. For the most part, the numbers presented in tables 2 and 3 seem reasonable.

Selecting Chomedey (Laval) air quality site for the background values is a good choice. The meteorological data from MDDEP is also fine.

The model used for the dispersion of road emissions is current, based on CALINE3 which has been in use for a long time. In the user guide for that model (CAL3QHCR), they mention the capability of modelling PM_{2.5} and CO, but they don't mention NO_x. The NO_x concentration from dispersion modelling is more or less useful since these compounds (NO and NO₂) react and reach equilibrium with ozone and VOC. The numbers presented in tables 4, 5, 6 and 7 seem reasonable.

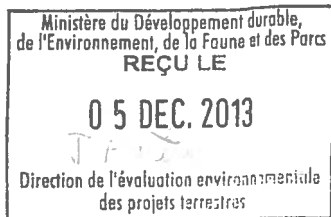
I originally felt that VOC should be included in the analysis. But after reading more, I understand better. There are hourly ambient standards for PM_{2.5}, CO and NO₂ but not for VOC. NO₂ has recently come into focus and new hourly NO₂ standards were enacted in the US. Project-level NO₂ would be modeled from NO_x (NO_x is the sum of NO and NO₂). There isn't an ambient VOC standard; VOC is an ozone precursor (and a PM_{2.5} precursor top). But I wouldn't expect to see a microscale evaluation of VOC concentrations with CAL3QHCR, in part due to a lack of an ambient VOC standard and in part because VOC is a complex mixture of compounds of varying reactivities. CAL3QHC assumes inert compounds or negligible atmospheric reactivity when quantifying hourly concentrations.

I also wondered why they chose a January run to represent the entire calendar year. Selecting July might have been a more conservative approach, given the expected increase in VKT in summer over winter. Still, the impact won't be large enough to be influential. At most, I'd perhaps recommend a small note explaining the choice of January conditions over July.

Generally, the study shows that CAC emissions from the traffic on A19 is responsible for only a small fraction of the ambient concentrations and does not appear as an issue. The emission rates used seem reasonable.

Note that I have solicited additional insight from some of my trusted colleagues and they have informed some of what I've written here.

Please let me know if I can be of further use,



L'Assomption, le 29 novembre 2013

Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Ministère du Développement durable, de l'Environnement,
De la Faune et des Parcs
Édifce Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées aux transports collectifs sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Fillion

Monsieur le Directeur,

Faisant suite au premier examen de recevabilité que nous avons effectué en juin 2013 et tel que proposé, nous avons vérifié si les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable dans le document « Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP ». En effet, les réponses du promoteur sont satisfaisantes en ce qui concerne le champ de compétence du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation.

Je vous prie d'accepter, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur régional,



François Perron, ing., agr., M.Sc.

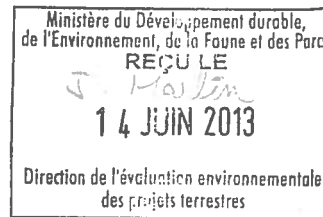
MCB/FP/lb



Direction régionale Montréal-Laval-Lanaudière

L'Assomption, le 7 juin 2013

Monsieur Hervé Chatagnier, Directeur
Ministère du Développement durable, de l'Environnement,
De la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Fillion

Monsieur,

Comme demandé dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons pris connaissance de l'étude d'impact déposée et citée en rubrique. De manière générale, l'étude d'impact est bien documentée et complète. Cependant, certains points méritent des éclaircissements.

Nous constatons que le prolongement de l'A-19 entraînera une réduction de superficie sur les terres agricoles sur une portion des champs déjà cultivés. Le promoteur peut-il documenter davantage cet aspect en indiquant combien d'hectares de terre en cultures seraient touchés? Si cela implique une perte de revenu pour les producteurs visés, est-il envisageable de prévoir un dédommagement pour les producteurs agricoles et si oui, de quelle manière?

Le prolongement de l'autoroute 19 implique la construction de nouveaux échangeurs, ce qui aura comme effet d'allonger le temps de parcours pour certains producteurs afin de rejoindre leurs terres situées de part et d'autre de l'autoroute (secteur de l'échangeur Saint-Saëns et de l'avenue des Perron). Il est important que le choix du type d'échangeur soit adapté à la zone agricole afin de faciliter l'accès des producteurs à leurs terres, notamment les terres situées de chaque côté de l'autoroute 19. De plus, un lien doit être conservé pour permettre à la machinerie agricole de traverser la rivière des Mille Îles. Par ailleurs, la cohabitation sur la route entre la machinerie agricole et l'automobile pourrait s'avérer compliquée et dangereuse. La machinerie agricole étant de plus en plus imposante, certaines mesures devront être mises en place pour une plus grande sécurité.

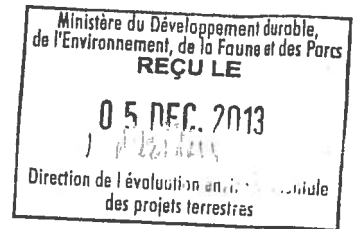
Le développement d'infrastructures autoroutières est un facteur majeur contribuant à l'étalement urbain et à la pression sur la zone agricole. Notons qu'une portion de la zone agricole située dans le quartier D'Auteuil à Laval, à l'ouest du corridor d'étude, est enclavée et fait déjà l'objet de pressions de la part du milieu.

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

Le directeur régional,

François Perron, ing., agr., M.Sc.

MCB/FP/lb



Sainte-Thérèse, le 2 décembre 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le
territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
(Dossier 3211-05-448)**

Monsieur,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel pour l'étude de recevabilité du projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion, élaborée par le ministère des Transports et transmis à la direction régionale de Laval, de Lanaudière et des Laurentides du ministère de la Culture et des Communications, le 18 novembre 2013.

Sur la base des documents (rapport principal et addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP) soumis à l'attention du ministère de la Culture et des Communications, nous sommes favorables au projet et convenons de sa recevabilité en ce qui concerne les variables qui relèvent de nos responsabilités.

Le présent avis est émis en fonction des données disponibles à sa date et ne présuppose aucunement le contenu d'un avis ultérieur que le Ministère pourrait être amené à donner.

Pour toute information additionnelle relative à cet avis, nous vous invitons à communiquer avec Isabelle Huppé, responsable de ce dossier à notre direction, au 450 430-6832.

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

Le directeur,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Gilbert Lepage', written over the printed name. The signature is stylized with a large initial 'G' and a long horizontal stroke extending to the right.

Gilbert Lepage

Sainte-Thérèse, le 23 mai 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute
640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des
villes de Laval et de Bois-des-Filion
(Dossier 3211-05-448)**

Monsieur,

La présente fait référence à votre demande d'avis ministériel pour l'étude de recevabilité du projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion, élaboré par le ministère des Transports et transmis à la direction régionale de Laval, de Lanaudière et des Laurentides du ministère de la Culture et des Communications, le 7 mai 2012.

Sur la base des documents soumis à l'attention du ministère de la Culture et des Communications et sur les sujets qui relèvent de ses champs de compétence et dans la mesure où le ministère des Transports s'engage à respecter les conditions formulées ci-dessous, nous sommes favorables au projet et convenons de sa recevabilité en ce qui concerne les variables qui relèvent de nos responsabilités.

- Bien que cinq inventaires archéologiques aient été réalisés dans la zone d'étude par le passé, aucun inventaire n'a été réalisé dans le périmètre du tracé du projet. Conséquemment, et tel qu'il est recommandé dans l'étude de Bêty, Gagnon, Rochefort et Cortes de 2011, nous demandons à ce qu'un inventaire archéologique soit réalisé à l'intérieur des limites de l'emprise du projet n'ayant fait l'objet d'aucun inventaire archéologique antérieur, et ce, préalablement aux travaux de construction. La possibilité de faire une découverte fortuite demeurera, c'est pourquoi nous tenons à rappeler au ministère des Transports qu'en vertu de l'article 74 de la *Loi sur le patrimoine culturel*, le MCC doit être informé de toutes les découvertes, qu'elles surviennent ou non dans le contexte de fouilles et de

Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
27 MAI 2013
Direction de l'évaluation environnementale

Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
REÇU LE
27 MAI 2013
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres

recherche, de biens ou de sites archéologiques, faites durant les interventions archéologiques de terrain ou lors des travaux subséquents.

- Le 19 octobre 2012, la *Loi sur le patrimoine culturel du Québec* (LPC) est entrée en vigueur. Cette dernière remplace la *Loi sur les biens culturels* (LBC). La réalisation du projet sera assujettie aux paramètres de la LPC même si l'étude d'impact a été préparée sous l'ancienne Loi.
- Tel que demandé dans la Directive des évaluations de septembre 2011 à la page 11, le patrimoine bâti et paysager « doi[t] être déterminé[] notamment par une documentation photographique qui permet d'évaluer l'impact visuel du projet. » Ainsi, la caractérisation des paysages de la zone d'étude doit être enrichie de documents photographiques. Il en est de même pour les bâtiments patrimoniaux et les secteurs d'intérêt patrimonial identifiés par les municipalités et par le MCC.

Le présent avis est émis en fonction des données disponibles à sa date et ne présuppose aucunement le contenu d'un avis ultérieur que le Ministère pourrait être amené à donner.

Pour toute information additionnelle relative à cet avis, nous vous invitons à communiquer avec Isabelle Huppé, responsable de ce dossier à notre direction, au 450 430-6832.

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

Le directeur,



Gilbert Lepage

Direction générale
de la santé publique

Québec, le 6 décembre 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'Autoroute 19 entre l'Autoroute 440 et l'Autoroute 640
avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et
de Bois-de-Filion (3211-05-448)**

Monsieur,

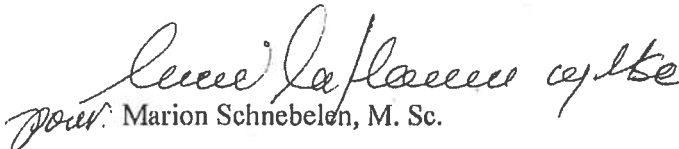
Pour faire suite à votre lettre du 18 novembre dernier, nous vous transmettons notre avis concernant la recevabilité des réponses pour le projet ci-dessus mentionné.

Nous comprenons que vous avez reçu directement la réponse des Directions de santé publique (DSP) des Agences de la santé et des services sociaux de Laval et des Laurentides. Toutefois, la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, lors de la mise en œuvre des grands projets, étant que le ministère de la Santé et des Services sociaux soit consulté, nous vous transmettons notre avis.

Ainsi, d'un point de vue de santé publique le projet est jugé recevable. Par ailleurs, une correction devra être faite à l'addenda 1, telle que spécifiée dans la lettre des DSP jointe à cet envoi.

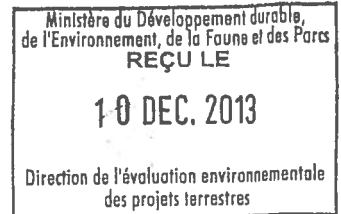
Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La coordonnatrice de l'Unité de santé environnementale,


pour: Marion Schnebeløen, M. Sc.

MS/PGR/lb

p. j.



Le 4 décembre 2013

Madame Johannie Martin
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP)
Édifice Marie-Guyart, 6e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Parachèvement de l'autoroute 19

Madame,

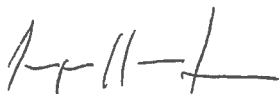
Nous vous remercions de nous avoir rapidement communiqué les renseignements additionnels concernant le projet mentionné en rubrique. Nous comprenons que certains autres documents nous seront transmis ultérieurement afin que nous puissions terminer notre analyse du projet.

Malgré l'absence de certains documents, nous maintenons notre avis de recevabilité de l'étude d'impact. Cependant, une correction devra être apportée au document déposé par le promoteur. À la page 42 de l'addenda 1, « Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP », le promoteur écrit :

« des détecteurs de monoxyde de carbone doivent être mis en place à proximité des drains de plancher au niveau du sous-sol des bâtiments qui sont situés, ou dont le puits d'alimentation en eau est situé, à l'intérieur d'une zone de 50 m de largeur mesurée par rapport aux limites de l'aire de chaque sautage. »

Selon BNQ 1809-350/2012, la zone doit être de 100 mètres.

Nous vous prions de recevoir, Madame, nos meilleures salutations.



Jacques Normandeau, Ph.D
Toxicologue
Direction régionale de santé publique
Agence des Laurentides
1000, rue Labelle
Saint-Jérôme (Québec) J7Z 5N6
Téléphone : 450 436-8622, poste 70533
Jacques_Normandeau@ssss.gouv.qc.ca



Gilles Poupart, M.D, M. Sc., CSPQ
Médecin-conseil
Direction régionale de santé publique
Agence de Laval
800, boul. Chomedey – Tour A
Laval (Québec) H7V 3Y4
Téléphone : 450 978-2126
Gilles_Poupart@ssss.gouv.qc.ca

c. c. Dr Éric Goyer, directeur régional de santé publique, Agence des Laurentides
Dr Éric Goyer, directeur régional de santé publique par intérim, Agence de Laval
M^{me} Marion Schnebelen, coordonnatrice de l'unité santé environnementale, MSSS

JN/GP/nh/mo

Québec, le 12 juin 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est, 6^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'Autoroute 440 et l'Autoroute 640 avec
voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de
Bois-de-Filion (3211-05-448)**

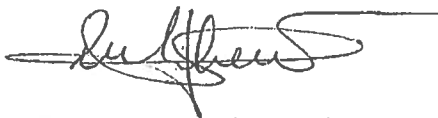
Monsieur,

Pour faire suite à votre correspondance du 7 mai dernier, nous vous transmettons notre avis concernant la recevabilité de l'étude d'impact du projet ci-dessus mentionné. Ce dernier a été rédigé en collaboration avec les Directions de santé publique (DSP) des Agences de la santé et des services sociaux de Laval et des Laurentides, dont vous trouverez les commentaires ci-joints.

Considérée dans son ensemble, la présente étude est recevable; cependant, d'un point de vue de santé publique, des précisions devraient être apportées, entre autres, sur les problématiques en lien avec les dynamitages, la sécurité routière, la pollution lumineuse, la qualité de l'air, l'eau potable et les niveaux sonores. Vous trouverez le détail de ces questionnements dans les commentaires des DSP.

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

La coordonnatrice de l'Unité de santé environnementale,



Marion Schnebelen, M. Sc.

MS/PGR/lb

p. j.

COURRIER ÉLECTRONIQUE

Le 5 juin 2013

Madame Marion Schnebelen
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Sainte-Foy, 11^e étage
Québec (Québec) G1S 2M1

**Objet : Avis de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement
Projet de prolongement de l'autoroute 19 sur le territoire de Laval**

Madame,

En vertu du mandat du directeur régional de santé publique, tel que stipulé à l'article 373 de la Loi sur les services de santé et les services sociaux et en vertu de l'article 54 de la Loi de la santé publique, nous vous transmettons notre avis sur la conformité des aspects de santé publique de l'étude d'impact du parachèvement de l'autoroute 19 sur le territoire de Laval.

Nous considérons recevable l'étude d'impact déposée par le promoteur du projet.

Cependant, nous considérons, d'un point de vue de santé publique, que les points suivants devraient apparaître :

- 1- Le dynamitage, en plus du danger lié aux explosions, peut représenter un risque d'intoxication au monoxyde de carbone. Des études récentes ont également mis en lumière des contaminations de la nappe phréatique par des résidus de matière explosive comme des polychlorates. En conséquence, il faudrait identifier les sites de dynamitage lors des travaux, leur proximité avec les zones habitées et les mesures d'atténuation et de protection pour la population.
- 2- Selon la Ville de Laval, près de quatre mille personnes utiliseraient des puits privés pour avoir accès à l'eau potable. L'étude devrait évaluer l'impact de l'autoroute 19 sur la nappe phréatique. L'étude devrait aussi contenir l'inventaire des puits privés et des prises d'eau potable et l'impact des travaux et des activités futurs sur la nappe phréatique.

...2

- 3- L'étude aborde le sujet de la qualité de l'air (5,4,5) particulièrement sur le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOX) et les particules d'un diamètre inférieur à 2,5 microns (PMS2,5). On y retrouve une modélisation produite à partir d'une station d'analyse de l'air située à 7 kilomètres de l'autoroute. De plus, la modélisation a été produite à partir d'une projection d'augmentation modérée de la circulation en 2016.

Tenant compte des nombreux projets de développement domiciliaires et tenant compte du goulot d'étranglement du boulevard Henri-Bourassa décrit dans l'étude, il faudrait avoir des scénarios d'augmentation plus importante de la circulation et de la modélisation qui en résultera dans les zones résidentielles affectées.

- 4- Il serait nécessaire d'avoir une modélisation sonore de nuit dans les zones habitées. Le niveau sonore de nuit devrait respecter les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé¹
- 5- Un éclairage trop intense la nuit peut avoir des impacts négatifs, particulièrement sur le sommeil. L'étude devrait aborder le sujet et inclure une modélisation de l'intensité lumineuse la nuit pour les habitations à proximité de l'autoroute.
- 6- Les traumatismes routiers sont très peu abordés dans l'étude. À cause de sa configuration actuelle, la route 335 (future A-19) génère des accidents. Un volet traumatisme routier devrait apparaître dans l'étude afin d'en évaluer l'impact.
- 7- Bien que l'on retrouve, à la fin de l'étude, un paragraphe sur les mesures d'urgence, l'étude traite peu du transport de matières dangereuses. Actuellement, la route 335 est rarement utilisée pour ce genre de transport. Le lien que la future A-19 produira entre différentes autoroutes pourrait inciter les camionneurs à emprunter ce lien pour le transport de matières dangereuses. L'étude devrait donc traiter de ce sujet.

De façon plus générale, nous nous devons de soulever la question du transport collectif. L'étude prévoit différentes mesures pour améliorer le transport collectif, particulièrement pour les résidents de la Rive-Nord.

Il faudrait toutefois trouver des solutions face à la surutilisation de la ligne orange du métro de Montréal et de ses stations situées à Laval et à la station Henri-Bourassa. Cette congestion pourrait être dissuasive sur l'utilisation du transport collectif et augmenter la circulation automobile et ses effets potentiels sur la santé des populations avoisinantes.

...3

¹ OMS, Guidelines for Community Noise, Berglund B., Lindvall T., Schewela P.H., 1999

Il aurait été souhaitable qu'un résumé du projet apparaisse au début de l'étude afin de faciliter la compréhension de celle-ci.

En souhaitant le tout conforme, nous vous prions de recevoir, Madame, nos meilleures salutations.

LU ET APPROUVÉ PAR

Gilles Poupart M.D., MSc. CSPQ
Médecin-conseil de l'équipe protection

GP/mo

c. c. D^{re} Alejandra Irace-Cima, directrice régionale de santé publique par intérim
M. Claude Desjardins, président-directeur général

Saint-Jérôme, le 27 mai 2013

Madame Marion Schnebelen
Direction de la protection de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, Chemin Ste-Foy, 11^{ème} étage
Québec (Québec)
G1S 2M1

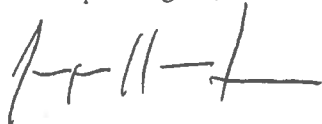
Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 (section Laurentides)

Madame,

La présente vous parvient en vertu du mandat du Directeur régional de santé publique, tel que décrit à l'article 373 de la loi sur les services de santé et les services sociaux. Nous considérons l'étude d'impact déposée par le promoteur recevable, mais incomplète pour les raisons suivantes:

1. La description à la pièce du projet rend sa visualisation difficile. Une brève description du projet envisagé serait souhaitable;
2. La description de l'intersection Adolphe-Chapleau est incomplète;
3. Il n'y a pas d'étude ou de recommandations d'experts pour la localisation de la passerelle à l'est. Empruntant régulièrement cette route, je vois habituellement les cyclistes en provenance de l'ouest, ou en direction de l'ouest;
4. Il n'y a pas d'inventaire du cyclisme, si ce n'est une référence à l'hiver 2008, saison peu propice au cyclisme;
5. Il n'y a pas de modélisation sonore pour la période nocturne. Nous recommandons une intensité sonore maximale de 45 dBA pour cette période, et non pas 55dBA tel que stipulé par le MTQ;
6. Les sites possibles de dynamitage n'ont pas été identifiés;
7. Il n'y a pas d'inventaire des puits privés ou des prises d'eau potable;
8. Aucune étude n'a été réalisée sur les impacts potentiels du projet (régime des eaux, qualité de l'eau) sur les prises d'eau situées en aval du projet (Terrebonne-Mascouche, environ 8,5 kms).

Je vous prie d'agréer, Madame Schnebelen, nos meilleures salutations.



Jacques Normandeau, Ph.D
Toxicologue

c. c. Éric Goyer, Directeur de santé publique des Laurentides
Gilles Poupart, Médecin conseil, Direction de santé publique de Laval

JN/nh



Le 10 décembre 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Direction des évaluations environnementales des projets terrestres
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le
territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
Avis de recevabilité finale de l'étude d'impact
(3211-05-448)**

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 18 novembre 2013 demandant à notre direction de commenter l'addenda numéro 1 déposé par Transport Québec en novembre 2013 pour son projet cité en rubrique, nous avons examiné ce document en fonction des sujets relevant de la compétence du MSP. Après analyse, nous considérons que l'étude d'impact est maintenant complète et, par conséquent, recevable.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Paul Lefebvre, responsable à notre direction régionale du suivi des dossiers d'évaluations environnementales. Vous pouvez joindre M. Lefebvre au 450 752-1396, poste 42690, ou par courriel à paul.lefebvre@msp.gouv.qc.ca.

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

Le directeur régional,

Gilles Desgagnés

GD/PL/ls

c. c. Monsieur Éric Houde, directeur des opérations
Madame Francine Belleau, coordonnatrice PÉEIE, SAP
Monsieur Paul Lefebvre



Le 31 mai 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Direction des évaluations environnementales des projets terrestres
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le
territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
Avis de recevabilité de l'étude d'impact - (3211-05-448)**

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 7 mai 2013 demandant à notre direction de commenter l'étude d'impact déposée par Transport Québec pour son projet cité en rubrique, nous avons examiné ce document en fonction des sujets relevant de la compétence du MSP. Après analyse, nous considérons que l'étude d'impact doit être bonifiée et, par conséquent, la jugeons irrecevable. L'inclusion par le promoteur, dans une version amendée de l'étude, des modifications et renseignements suivants pourra modifier cet avis :

- À la section 9.1 concernant le plan de mesures d'urgence et de sécurité civile durant la phase de construction, la phrase « *Le plan d'intervention **pourra** compter les différentes sections suivantes* » doit être remplacée par « *Le plan d'intervention **devra** compter les différentes sections suivantes* », et ce, afin de se conformer à la norme CAN/CSA-Z731-F03 (C2009) qui rend ces renseignements obligatoires.
- Le promoteur devrait indiquer dans l'étude l'adresse électronique où le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile (PMMUSC) qu'il mentionne peut être consulté, étant entendu selon la directive que l'étude d'impact peut référer à un plan existant si celui-ci est à jour et disponible pour consultation.

... 2

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Paul Lefebvre, responsable à notre direction régionale du suivi des dossiers d'évaluations environnementales. Vous pouvez joindre M. Lefebvre au 450 752-1396, poste 42690, ou par courriel à paul.lefebvre@msp.gouv.qc.ca.

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

Le Directeur régional,



Gilles Desgagnés

GD/PL/ls

c. c. Monsieur Éric Houde, directeur des Opérations
Madame Francine Belleau, coordonnatrice PÉEIE, SAP
Monsieur Paul Lefebvre, conseiller en sécurité civile



Montréal, le 9 décembre 2013

Par télécopieur

Hervé Chatagnier
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement,
de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Télécopieur : 418-644-8222

**Objet : Parachèvement de l'A-19 entre la 440 et la 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
Analyse environnementale, Complément de l'ÉE, Addenda 1
Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP
(Dossier n° 3211-05-448)
SDES2013-00019**

Monsieur,

Pour faire suite à votre demande du 18 novembre 2013, nous avons examiné le complément de l'étude d'impact sur l'environnement, document comprenant les réponses du ministère des Transports du Québec aux questions et commentaires que vous lui avez adressés. Selon ce document, nous constatons que le ministère des Transports du Québec prend bonne note des commentaires que nous vous avons formulés en juin 2013. Par conséquent, nous n'avons pas d'autre commentaire à formuler eu égard aux réponses apportées par le ministère des Transports du Québec.

En espérant le tout conforme à votre demande, veuillez recevoir, Monsieur, mes salutations distinguées.


Nicolas Froger

c.c. M^{me} Johannie Martin, chargée de projet, Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, MDDEFP

Ministère
des Affaires municipales,
des Régions
et de l'Occupation
du territoire

Québec



Direction des affaires métropolitaines

Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
REÇU LE

12 JUIN 2013

Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres

Montréal, le 10 juin 2013

Par télécopieur

Hervé Chatagnier
Chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement,
de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7
Télécopieur : 418-644-8222

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640
avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval
et de Bois-des-Filion
Analyse environnementale, avis de recevabilité de l'étude d'impact
(Dossier n° 3211-05-448)
SDS2013-00019**

Monsieur,

À votre demande, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) a examiné l'étude d'impact d'octobre 2012, concernant le parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion, préparée par le consortium Dessau SNC-Lavalin AECOM, pour le ministère des Transports du Québec.

Ce parachèvement s'inscrit dans un projet global de développement de l'axe de l'autoroute 19 (A-19) qui a connu divers changements. La planification de l'A-19 a débuté en 1960 et différents tronçons ont été réaménagés ou prolongés avec les années. Seule la portion de la route 335, qui joue un rôle de route régionale d'importance, n'a pas été élargie à l'image du reste du tracé de l'A-19 sur le territoire de la Ville de Laval. La présente étude d'impact fait suite à une étude d'opportunité sur cette portion de la route 335, terminée en 2009, et à l'étude d'avant-projet préliminaire terminée en 2012.

...2

Montréal
800, rue du Square-Victoria, bur. 2.00
C. P. 83, succ. Tour-de-la-Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1B7
Téléphone : 514 873-8246
Télécopieur : 514 864-5912
www.mamrot.gouv.qc.ca

La présente note expose ci-après l'analyse de recevabilité de l'ÉIE d'octobre 2012, à la lumière de la directive publiée en septembre 2010 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec (MDDEFP) qui en précise la nature, la portée et l'étendue.

Commentaires généraux

La Direction des affaires métropolitaines (DAM) considère que l'étude d'impact a été réalisée conformément au contenu exigé par la directive de septembre 2010 du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour ce projet autoroutier.

Quant à la présentation générale, la qualité du document, des photos, des vues aériennes et des figures cartographiques est à souligner. La DAM souhaite toutefois formuler quelques commentaires eu égard aux éléments de cette étude se rapportant à l'aménagement du territoire et à la participation du public afin d'en améliorer la recevabilité.

D'une part, on constate que le consortium chargé de rédiger l'étude d'impact a examiné les documents de planification régionale et locale des lieux touchés par ce projet soit, le schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal (l'île de Montréal) et son Plan d'urbanisme; le schéma de Ville de Laval dans sa version de 2^e projet révisé, datant de 2004, qui n'est pas entrée en vigueur, ainsi que son plan d'urbanisme; puis les schémas des MRC Thérèse-De Blainville et Les Moulins ainsi que les plans d'urbanisme de la ville de Bois-des-Filion, Blainville et Sainte-Anne-des-Plaines. Même si le document réfère aux schémas et aux plans d'urbanisme des MRC et villes touchées par le projet, **l'ÉIE ne fait pas de lien avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).** La CMM a été créée en 2001 et son document de planification est entré en vigueur en mars 2012. Plusieurs volets de la présente étude ne traitent pas de cette entité, de ses limites territoriales et de son plan. **Ainsi, une mise à jour du présent document serait nécessaire afin d'assurer une intégration de cette échelle de planification métropolitaine.** En effet, l'ÉIE devrait indiquer de quelle manière le projet répond aux orientations ou est à tout le moins conforme à celui-ci. Seules quelques sections, dont celle traitant de la Politique de protection des rives, du littoral et de la plaine inondable et des cotes de crues l'abordent en surface.

Le chapitre 3 présente les projets en cours ou futurs dans le secteur à l'étude. Toutefois, la carte et les données datent de 2009. Selon le MAMROT certains des projets ont été modifiés de façons importantes, notamment le développement projeté sur le terrain appartenant à la Défense National. Ce dernier ferait plutôt l'objet d'un projet de conservation. Une mise à jour serait donc requise.

Par ailleurs, on remarque au chapitre 4 et aux annexes A-1 à A-4 que plusieurs activités de communication, visant à informer et à consulter le milieu municipal, les organismes socio-économiques et environnementaux ainsi que le public sur la nature du projet et ses impacts sur l'environnement, ont été réalisés. Toutefois, le MAMROT remarque qu'aux sections 4.1.2 et 4.1.3 du document le nombre de rencontre, les dates et les années ne sont pas toujours indiquées.

Le chapitre 5 quant à lui présente un inventaire important des affectations, de l'utilisation du sol, des équipements et des espaces verts. Cependant, certains éléments ayant trait au PMAD ne sont pas intégrés et certaines données sont tirées de documents qui ne sont pas en vigueur, notamment le 2^e projet de schéma révisé de la Ville de Laval datant de 2004.

Ainsi, de l'avis du MAMROT certains éléments présentés dans le document devraient être mis à jour, corrigés et bonifiés.

Voici différents points que le MAMROT souhaite signaler.

Commentaires particuliers

- page 17 : le tronçon de Montréal n'est pas illustré, pourtant ce parachèvement aura un impact à cet endroit puisqu'il y a resserrement des voies;
- page 17 : le réseau de transport en commun devrait être regardé sur une échelle plus grande en tenant compte des projets en cours ou à venir;
- page 57 à 63 : la section 3.3.3.1 mériterait d'être étoffée et mise à jour au regard du PMAD et des données de l'Institut de la statistique du Québec ;
- page 99 : selon nos informations, le terrain appartenant à la Défense Nationale ferait l'objet d'un projet de conservation ;
- page 141 : il serait pertinent dans la section zone d'étude d'inclure une carte identifiant de façon précise la délimitation de la zone d'étude ou de référer à une carte déjà produite ;
- page 149 : les schémas de ville de Laval et de la MRC Thérèse-De Blainville n'ont pas intégré les dernières cotes de crues de 2005 pour la rivière des Milles-Îles ;
- page 149 : en ce qui a trait aux glissements de terrain, de nouvelles cartes sont en cours d'élaboration par le MTQ et le MSP pour le territoire de la MRC de Thérèse-De Blainville, ces dernières devraient être livrées à la fin de 2014 ;
- page 190 et 191 : il serait important de parler du territoire de la CMM et des orientations du PMAD ;
- page 199 : le document aborde le dézonage sans mettre en contexte les attentes et critères du PMAD concernant le resserrement du périmètre métropolitain ainsi que l'élaboration de Plan de développement de la zone agricole (PDZA);
- page 199 : on ne parle pas des boisées d'intérêt métropolitain identifiées au PMAD.

4

Par conséquent, la DAM considère que le ministère des Transports répond à la directive du MDDEFP publiée en septembre 2010. Toutefois, le MAMROT souhaiterait voir une bonification du document puisque, malgré le fait que plusieurs outils permettant de planifier l'aménagement du territoire et de consulter les principaux acteurs du milieu et le public sur le projet ont été utilisés et discutés dans l'EIE, plusieurs éléments sont manquants, notamment les références au PMAD et à la CMM.

En espérant le tout conforme à votre demande, veuillez recevoir, Monsieur, mes salutations distinguées.

Le sous-ministre adjoint aux politiques,



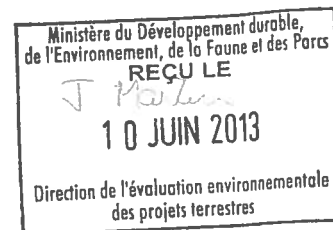
Jérôme Unterberg

c.c. M^{me} Joannie Martin, chargée de projet, Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, MDDEFP



Laval, le 6 juin 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale
Des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, et de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, Boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



**OBJET : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec
voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de
Bois-des-Filion (votre dossier 3211-05-448)**

Monsieur,

Nous avons pris connaissance du rapport principal et des annexes déposés dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640.

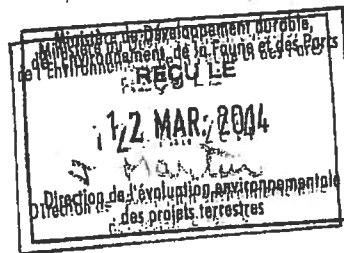
À l'examen du contenu de ce rapport, nous avons été en mesure de constater que les éléments requis par la directive du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact ont été traités conformément à celle-ci.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute information additionnelle. Nous demeurons disponibles pour les projets futurs et autres collaborations.

Le directeur régional par intérim,

Axel Robison

Le 10 mars 2014



Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le
territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
Dossier 3211-05-448**

Monsieur,

Dans le cadre de l'analyse de recevabilité, vous nous avez consultés concernant le document Étude d'impact sur l'environnement, Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion, par le ministère des Transports du Québec, février 2014 (Addenda 2 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP). La présente vise à répondre à la demande d'avis de votre part en lien avec les composantes Forêt et Gestion du territoire public.

Les Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides ont examiné le document de réponses aux questions et commentaires en réponse aux questions de la deuxième recevabilité soumis à leur attention. Elles sont satisfaites des réponses et précisions apportées à leurs demandes. Cependant, elles souhaitent insister sur le fait que les pertes de superficies à vocation forestière devront être compensées par l'initiateur, et non seulement les pertes de boisés (en référence aux réponses aux questions R-82 et R-85, par exemple). Les compensations devront prendre la forme d'un reboisement.



Concernant la question R-24, les renseignements suivants, obtenus de la part du Registre du domaine de l'État (RDE), apportent des précisions sur l'inscription ou non des lots du ministère des Transports (MTQ) au RDE : Seuls les lots rénovés sont entrés dans le RDE en ce qui concerne le MTQ. Les parties de lots en territoire non rénové ne sont pas entrées au système. Il y en a un grand nombre (ex. élargissement de rue). Comme il est connu que la rénovation cadastrale va les intégrer de toute façon, ils ne le sont pas d'avance. Il existe quelques exceptions lorsqu'il y a un impact sur la tenure, il pourrait arriver que soit intégré un terrain en des occasions exceptionnelles. En général, les lots des autres ministères et organismes sont intégrés au système.

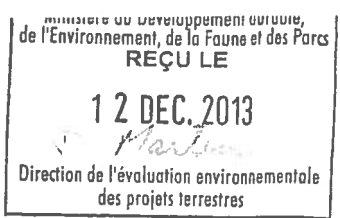
Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le directeur général,



André B. Lemay

ABL/KLS/JR/bd



Le 9 décembre 2013

Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le
territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
Dossier 3211-05-448**

Monsieur,

Dans le cadre de l'analyse de recevabilité, vous nous avez consultés concernant le document Étude d'impact sur l'environnement. Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion, par le ministère des Transports du Québec, novembre 2013 (Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP). La présente vise à répondre à la demande d'avis de votre part en lien avec les composantes Gestion du territoire public et Forêt.

Les Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides ont examiné le document de réponses aux questions et commentaires de la première recevabilité et soumis à son attention. Elles sont satisfaites de constater que plusieurs des éléments demandés ont été documentés par l'initiateur de façon satisfaisante. Cependant, elles jugent que certains éléments demeurent à compléter avant de pouvoir se prononcer sur la recevabilité de l'étude d'impact. Ces questions, commentaires et recommandations sont décrits en détail en annexe qui fait partie intégrante du présent avis.

Les préoccupations soulevées concernent, notamment, la séquence *Éviter, minimiser, compenser* qui demeure à privilégier dans le contexte de peu de boisement dans les régions du projet. En effet, les superficies à vocation forestière ont une importance écologique accrue en milieu périurbain. Leurs pertes permanentes et temporaires prévues sont à comptabiliser. Une gestion écologique des matériaux et débris ligneux

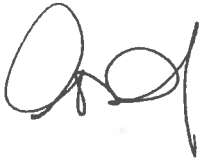


est demandée. L'affichage de la tenure des terres dans l'emprise demeure une demande de précision visant à documenter l'étude d'impact du projet.

En terminant, nos préoccupations s'inscrivent dans un contexte de gestion intégrée des ressources naturelles et du territoire, de rareté du couvert forestier à Laval et dans les basses Laurentides ainsi que de nécessité de conserver les milieux boisés résiduels dans ces régions qui contribuent à la diversité biologique.

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

Le directeur général,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'André B. Lemay'. The signature is stylized with a large initial 'A' and a long, sweeping tail.

André B. Lemay

ABL/KLS/JR/bd

p. j. Annexe

ANNEXE

**Commentaires et questions par le ministère des Ressources naturelles
concernant la recevabilité environnementale de
*Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640
avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval
et de Bois-des-Filion, Étude d'impact sur l'environnement,
Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP,
Ministère des Transports du Québec***

QC-16

Longueur exacte du projet et la superficie totale de son empiètement

L'initiateur répond à la question en présentant les calculs des pertes par écosystème.

- Le Ministère demande que les superficies à vocation forestière dans les différents écosystèmes soient comptabilisées dans un tableau et que soient séparées les pertes permanentes des pertes temporaires.

QC-24 Territoire

Illustrer la tenure des terres dans l'emprise et faire connaître les acquisitions ou expropriations nécessaires au projet

L'initiateur répond qu'hormis un secteur, le projet se situe dans l'emprise du MTQ, expropriée en 1973. Cependant, notre examen des données territoriales disponibles nous indique que la tenure de certaines portions du projet est privée (ailleurs qu'à Laval). Ainsi,

- il est demandé d'illustrer la tenure des terres tout au long de l'emprise et de faire connaître les acquisitions ou expropriations qui seront nécessaires au projet.

QC-51

Évaluation de la valeur écologique des milieux humides

Bien que cette préoccupation émane de notre Ministère d'avant le 1^{er} octobre 2013, le MDDEFP serait maintenant le mieux placé pour évaluer la validité de la méthode et interpréter les résultats.

QC-62

Réponse du projet aux orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)

L'initiateur répond que le projet concorde bien avec le volet Transport du PMAD. Cependant,

- il est demandé d'étudier la concordance du projet avec les volets Aménagement et Environnement du PMAD¹. Cette analyse permettrait de vérifier comment se traduit la concordance du projet avec l'ensemble du PMAD.

¹ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). 2011. Un Montréal attractif, compétitif et durable. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*.
http://pmad.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111208_pmad.pdf

QC-65

Attentes et critères du PMAD concernant le resserrement du périmètre métropolitain ainsi que du Plan de développement de la zone agricole (PDZA)

La réponse à cette question indique que le PMAD veut favoriser l'augmentation des superficies cultivées.(...) Le PMAD suggère que cette augmentation se fasse par la remise en culture des terres en friche, tout en tenant compte des contraintes liées à la protection des bois, des corridors forestiers, des milieux humides, ...

Considérant :

- Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement notamment *La protection du territoire et des activités agricoles*² soulignent qu'à moins de 50 % de boisement, il y a fragmentation des habitats et qu'à moins de 30 % de superficies forestières dans un territoire, des pertes significatives de biodiversité sont observées;
- Les secteurs du projet ne recèlent que 12,2 % de boisement à Laval (PMAD, p. 177) et les milieux naturels comprenant des boisés ne représentent que 8 % de la municipalité de Bois-des-Filion³;
- Le projet contribuera à augmenter la rareté des boisés et des friches à vocation forestière;
- Un pourcentage de 17 % de protection du territoire du Grand Montréal est visé dans le PMAD⁴;

le Ministère souhaite souligner que les terres en friche dans la zone d'étude seraient à privilégier afin de réaliser la compensation pour les pertes de superficies à vocation forestière.

QC-71

Gestion des débris ligneux

Il est indiqué dans la réponse à cette question que l'entrepreneur doit mettre au rebut les matériaux et les débris provenant du déboisement et d'autres activités apparentées comme l'essouchement.

- Dans une optique de développement durable et de gestion intégrée des ressources, le Ministère se questionne sur l'utilisation qui sera faite des résidus de coupe. Tout matériau ou résidu de coupe doit être valorisé, soit par une mise en copeaux et leur épandage dans le cadre du projet ou toute autre avenue de réutilisation. L'initiateur peut-il démontrer qu'il en sera ainsi fait?

QC-82

Identification des pertes de boisés et de superficies à vocation forestière

Bien que les pertes de superficies à vocation forestière aient été évaluées, il est important de rappeler à l'initiateur du projet que la séquence *Éviter, minimiser, compenser* est celle qui est à privilégier. Ainsi, celui-ci doit démontrer qu'il fait tous les efforts nécessaires pour minimiser les pertes de ces superficies. Donc, il est demandé de démontrer que cette séquence d'analyse est suivie dans le choix du tracé et l'atteinte aux milieux naturels.

² MAMROT. 2005. Addenda au document complémentaire révisé. Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement. *La protection du territoire et des activités agricoles*, 23 p. et annexes.
http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/orientations_aménagement_agricole_addenda.pdf

³ Langlois, M. 2011. *Portrait de l'évolution spatio-temporelle des pertes de milieux naturels dans la région des Laurentides, pour le secteur des Basses-terres du Saint-Laurent, de 1999 à 2009*. MDDEP et MRNF, 40 p.

⁴ CMM. 2011. *PMAD*. <http://pmad.ca/orientations/environnement/objectifs/protéger-17-du-territoire-du-grand-montreal/>

D'autre part, l'évaluation de l'impact du projet sur la végétation terrestre est sous-estimée. En effet, peu importe l'importance de l'impact, il faut connaître et évaluer l'état de la composante avant le projet. En effet, il est admis dans les milieux scientifiques que des taux d'occupation du sol en superficies forestières inférieurs à 50 % entraînent une fragmentation des habitats⁵ et, qu'à moins de 30 %, des pertes significatives de biodiversité sont observées^{6,7,8,9}. Ce dernier seuil est d'ailleurs repris dans les orientations du gouvernement en matière d'aménagement sur la protection du territoire et des activités agricoles (MAMROT 2005).

Or, selon plusieurs documents récents, les taux de superficies boisées des territoires traversés par le projet se situent tous en deçà du seuil critique de 30 % :

- Ville de Laval dans PMAD : 12,2 %;
- MRC Thérèse-de-Blainville dans Langlois (2011) : 29 % de milieux naturels comprenant des milieux boisés et;
- Municipalité de Bois-des-Filion dans la même source : 8 %.

À la lumière de ces informations et dans la mesure où l'intensité de l'impact du déboisement est moyenne, que son étendue en est ponctuelle et que sa durée est permanente, le MRN juge que l'impact du déboisement devient, au minimum, d'importance moyenne (et non plus faible). Donc,

- les mesures de compensation pour les pertes de végétation devraient être réévaluées en ce sens.

QC-85 Programme de compensation

Le Ministère souhaite savoir si, après l'émission du certificat d'autorisation (C.A.), le délai de livraison du programme de compensation par l'initiateur sera de deux ans? D'autre part, le Ministère souhaite souligner que le programme de compensation permettra de préciser le ratio de compensation (ex. 1 :1, 1 :2 ou 1 :3) des différents peuplements forestiers selon leur valeur écologique basée sur les essences, l'âge, la forêt d'intérieur, etc.

QC-93 Compensation pour pertes de milieux boisés

Le Ministère souhaite préciser que les pertes de milieux boisés (humides ou secs) devront être compensées par la création d'habitats du même type, en fonction des directives inscrites dans le document *Maintien des espaces boisés dans la plaine du Saint-Laurent*¹⁰. Cette stratégie de compensation relève du ministère des Ressources naturelles et est distincte de celle chapeauté par votre Ministère.

⁵ L. Bélanger et M. Grenier, 1998, *Importance et causes de la fragmentation forestière dans les agroécosystèmes du sud du Québec*, Environnement Canada, Série de rapports techniques no 327, 38 p.

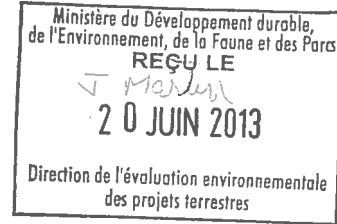
⁶ H. Andrén, 1994, Effects of habitat fragmentation on birds and mammals in landscapes with different proportions of suitable habitat : a review. *Oikos*, 71: 355-366.

⁷ L. Fahrig, 2003, *Effects of habitat fragmentation on biodiversity*, *Annu. Rev. Ecol. Evol. Syst.* 34:487-515.

⁸ C. H. Flather and M. Bevers, 2002, « Patchy reaction-diffusion and population abundance: the relative importance of habitat amount and arrangement », *The American Naturalist*, janvier 2002, Vol. 159, no.1, 17 p.

⁹ Environnement Canada, Service canadien de la faune. 2004. *Quand l'habitat est-il suffisant?* 30 p.

¹⁰ MRNF. 2012. *Maintien des espaces boisés dans la plaine du Saint-Laurent*, 5 p.



Le 17 juin 2013

Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le
territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
Dossier 3211-05-448**

Monsieur,

Dans le cadre de l'analyse de recevabilité, vous nous avez consultés concernant le document *Étude d'impact sur l'environnement. Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion, par le ministère des Transports du Québec, octobre 2012 (Rapport principal et Annexes)*. La présente vise à répondre à la demande d'avis de votre part en lien avec les composantes *Faune* et *Gestion du territoire public*. Il est important de souligner que le Ministère se préoccupe également des aspects forestiers et que notre avis les traitera. Il sera important d'ajouter la composante *Forêt* à la prochaine demande d'avis.

Les Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides ont examiné les documents de l'étude d'impact soumis à notre attention et elles jugent que plusieurs éléments demeurent à compléter par l'initiateur avant de pouvoir se prononcer sur la recevabilité de l'étude d'impact. En annexe qui fait partie intégrante du présent avis, ces questions, commentaires et recommandations sont décrits en détail.



Il s'agit d'un projet d'envergure qui aura des impacts sur les habitats fauniques (dont les friches) et les boisés et qui ne peuvent être minimisés parce que ce projet s'inscrit en secteur agricole et résidentiel où une route existe déjà.

Il ressort de notre analyse, notamment, que la description de la situation des mammifères et l'évaluation de l'impact sur cette composante s'avèrent essentielles, de même que la description du pont qui sera construit dans la rivière des Mille-Îles et qui empiètera dans l'habitat du poisson. Il est important de spécifier ce qu'il adviendra de l'actuelle route 335 (entre autres, la question des portions à démanteler et des raccordements à faire avec la nouvelle structure). De même de préciser la localisation des aires de travail, l'impact des pertes des boisés résiduels dans ce secteur dans un contexte d'importance écologique accrue. Il pourrait être nécessaire de compléter la documentation de plusieurs groupes fauniques dont les couleuvres, les tortues et les amphibiens et il est essentiel de prendre en compte les pertes de leurs habitats (les friches notamment).

En conclusion, nos préoccupations s'inscrivent dans le contexte de la rareté du couvert forestier, humide et naturel à Laval et dans les Basses-Laurentides ainsi que de la nécessité de conserver les milieux naturels résiduels et les espèces fauniques qu'ils recèlent dans ces régions de grande biodiversité.

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

Le directeur général,



André B. Lemay

ABL/KLS/bd

- p. j. Annexe 1 : Commentaires et question du ministère des Ressources naturelles concernant la recevabilité de l'étude d'impact
- Annexe 2 : Maintien des espaces boisés dans la plaine du Saint-Laurent, MRNF, Janvier 2012
- Annexe 3 : Cartographie de l'évolution spatio-temporelle des pertes de milieux naturels – Lanaudière (de 1994 à 2008), MRNF, Août 2010
- Annexe 4 : Portrait de l'évolution spatio-temporelle des pertes de milieux naturels – Laurentides (de 1999 à 2009), MRNF, Août 2011
- Annexe 5 : Recommandations pour les inventaires fauniques, MRNF, Août 2012

ANNEXE 1

**Commentaires et questions par le ministère des Ressources naturelles
concernant la recevabilité environnementale de
*Étude d'impact sur l'environnement : Parachèvement de l'autoroute 19
entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport
collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion,*
ministère des Transports du Québec**

État de situation

- Les études en lien avec ce projet autoroutier ont débuté en 2007, pour certaines, et en 2011 en regard de la faune. L'avis de projet a été émis le 22 septembre 2010.
- L'initiateur du projet est le ministère des Transports du Québec qui a mandaté le consortium DESSAU, SNC LAVALIN et AECOM pour réaliser l'étude d'impact sur l'environnement.
- Ce projet autoroutier s'étendra sur les territoires de Laval et des Laurentides (Bois-des-Filion) entre les autoroutes 440 et 640. Les municipalités régionales de comté où se situera le projet sont Laval, Thérèse-De Blainville et Les Moulins.
- Trois voies seront ajoutées à l'est de l'actuelle route 335 (avenue Papineau) qui en compte deux pour la plus grande partie de son tracé. La voie réservée au transport collectif sera à gauche dans chacune des directions, ce qui fait que ces deux voies se trouveront au centre de l'ensemble autoroutier.
- La construction est prévue durer deux ans, de l'automne 2015 à l'automne 2017.
- Plusieurs boisés, milieux humides et friches qui composent des habitats de la faune seront altérés ou détruits par le projet. Des impacts liés à la présence des infrastructures sont à prévoir.
- Plusieurs espèces fauniques seront affectées par le projet.

Les éléments qui suivent se rapportent au **Volume 1 Rapport principal**.

3 RAISON D'ÊTRE DU PROJET ET VARIANTES D'AMÉNAGEMENT

3.6 Étude des variantes

La justification du projet porte essentiellement sur les besoins de la circulation et du transport dans l'axe de la route 335. Ainsi, les variantes du projet ont été élaborées selon ces problématiques qui sont avant tout de nature sociale et économique. L'étude d'impact sur l'environnement demande également de tenir compte du contexte environnemental dans lequel s'inscrit le projet, notamment en tenant compte des impacts au niveau des fonctions écologiques affectées. Les milieux naturels résiduels de Laval et des Basses-Laurentides ont une grande importance étant donné leur rareté grandissante et les services écologiques qu'ils rendent. Ainsi, les variantes analysées devraient prendre en compte les impacts sur ces milieux. Dans cet optique, il nous apparaît aussi nécessaire d'analyser, ad hoc, des variantes au niveau du tracé du projet, particulièrement pour les bretelles, qui permettraient d'éviter ou de minimiser l'empiètement dans les milieux naturels.

Certains secteurs nous apparaissent plus critiques étant donné leur importance écologique. Une analyse de la faisabilité et des coûts reliés à des tracés alternatifs minimisant ou évitant l'empiètement dans les milieux naturels devraient être réalisées en regard des impacts négatifs qu'elles éviteraient.

Est-ce que l'initiateur peut analyser :

- des tracés alternatifs pour l'échangeur de la rue Saint-Saëns (zone d'impact 6, 7 et 8; carte 6-1)?

Une forme plus compacte pourrait permettre de minimiser les impacts sur les boisés d'intérêt et les espèces végétales à statut précaire.

- des traverses à plus longue portée pour la portion entre le MH 6 et MH 7 (zone d'impact 4; carte 6-1)?

Ceci pourrait permettre de remettre un lien fonctionnel entre les deux habitats et ainsi d'améliorer la pérennité et la qualité écologique de ces milieux.

Ces considérations vont dans le sens des commentaires recueillis lors des consultations publiques concernant les milieux naturels. De plus, à la section 7.6.1.1, l'initiateur mentionne qu'il est difficile pour un projet de ce genre d'avoir un bilan positif au niveau de la conception/construction. Or, nous considérons que des impacts positifs peuvent être générés si la conception vient améliorer le fonctionnement des écosystèmes en corrigeant les ouvrages construits selon d'anciennes normes qui étaient moins respectueuses des écosystèmes naturels plutôt que de viser un statu quo.

Description technique du projet

La présence d'un nouveau pont sur la rivière des Mille-Îles, à l'est du pont Athanase-David déjà présent, peut représenter un impact relativement important pour les habitats et espèces fauniques du secteur. Afin de bien analyser les impacts appréhendés pour cette nouvelle structure, bien que similaire à celle du pont, des plans plus précis de son implantation dans le milieu sont nécessaires. (p. 110)

Nous comprenons que les plans précis de cette structure seront produits dans une étape ultérieure du projet, l'étude d'impact mentionne que la structure sera très similaire au pont actuel. À titre indicatif, est-ce que l'initiateur pourrait déposer les plans sommaires du pont actuel?

Séquence des travaux en lien avec la circulation actuelle

La séquence des travaux n'est pas décrite dans l'étude. Quelle sera-t-elle? Comment les infrastructures actuelles seront-elles raccordées à celles qui seront construites? Quel est le plan de transport durant la construction? Comment la circulation routière sera-t-elle assurée? Tous ces renseignements nous serviront à mieux mesurer les risques sur les habitats et la faune (ex. périodes de protection pour la faune)
Quelle est la longueur exacte du projet et la superficie totale de son empiètement? Ces renseignements ne semblent pas inscrits dans l'étude d'impact?

Chantiers et zones d'entreposage des matériaux

Étant donné qu'un projet de cette envergure nécessite une importante équipe de travailleurs et beaucoup de matériel granulaire (et autres), que des aires de chantier, d'entreposage des matériaux et de rassemblement pour les travailleurs seront nécessaires, il est demandé d'en prévoir les emplacements et de les cartographier.

3.6.1.1 Étude des sites de stationnements incitatifs (p. 101)

Stationnement incitatif inclus dans le projet

Un stationnement incitatif est prévu à proximité de l'autoroute 640, au nord de la bretelle nord-est. Quel sera l'impact de sa construction sur le milieu naturel? Les pertes de milieux naturels sont-elles évaluées? Qu'en est-il des pertes de milieux naturels reliées au stationnement de la Côte-Terrebonne?

De nouveaux stationnements seront-ils prévus également à proximité de l'autoroute 440? Si oui, veuillez en évaluer les impacts.

5 DESCRIPTION DU MILIEU

Tenure des terres

Pour une meilleure connaissance de l'état des lieux dans ce projet, il est demandé d'illustrer la tenure des terres tout au long de l'emprise et de faire connaître les acquisitions ou expropriations qui seront nécessaires au projet. Peu de terrains sont la propriété du ministère des Transports dans la portion au nord de la rivière des Mille-Îles (Données SIGT 2013). La tenure des terres des cours d'eau serait aussi une information intéressante à connaître pour des considérations réglementaires, mais aussi afin de voir où il serait plus facile de concevoir des projets de compensation sans acquisition de terres.

5.3.1 Végétation terrestre

Tout d'abord, il semble que nous n'ayons pas reçu l'étude de Claude (2011) sur la caractérisation de la végétation terrestre. Le MRN souhaite en obtenir copie.

L'importance des boisés perdus semble sous-estimée par l'initiateur. Dans le milieu dans lequel s'insère le projet, fortement perturbé et où les boisés sont rares, tous les espaces naturels susceptibles de supporter une forêt à terme revêtent une grande importance. Il est admis qu'en deçà d'un taux de superficies forestières de 50 %, on observe une fragmentation des habitats et en dessous de 30 %, des pertes significatives de biodiversité sont observées. Par exemple, pour Laval, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) chiffre à 12,2 % (Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), p. 177) la superficie des boisés, de même des études démontrent pour les zones dans les Basses-terres du Saint-Laurent des municipalités régionales de comté (MRC) du sud des Laurentides et de Lanaudière se situent en dessous du seuil de 30% (Langlois, 2011 et Papasodoro, 2010, documents joints).

La valeur des boisés résiduels se reflète dans le choix des instances municipales que sont la ville de Laval et la CMM. Ces dernières confèrent une valeur indéniable aux derniers boisés de la région. La majorité des boisés sont des bois d'intérêt métropolitain (qui seraient à illustrer) ou encore font partie de zones d'aménagement écologiques particulières (ZAEP) qui seraient à illustrer sur une carte régionale permettant d'en apprécier les limites.

L'annexe 2, jointe au présent avis, présente la position des Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides (DGR EMM-LLL) sur les boisés et la façon dont elle analyse les études d'impact sur l'environnement en regard de cet aspect.

De plus, en regard des écosystèmes forestiers exceptionnels (ÉFE), celui situé au sud-est de l'échangeur de la 19 et de la 440 sera-t-il affecté par les travaux?

Au sujet du déboisement, comment l'initiateur compte-t-il disposer des débris ligneux issus du projet?

Friches

Les friches (herbacées, arbustives et arborescentes) composent également des écosystèmes d'importance et doivent être décrites dans l'étude. Elles représentent des habitats de prédilection pour les couleuvres et plusieurs oiseaux et mammifères, par exemple. Il est demandé de les cartographier et d'en évaluer les superficies et la connectivité avec les autres milieux naturels environnants.

5.3.2 Milieux humides

Une question se pose à l'égard des milieux humides qui se trouvent immédiatement hors de l'emprise. Sachant que des modifications du drainage des milieux humides se produiront par la construction de l'autoroute et que les sels de déglacage ont un impact sur la végétation et les conditions écologiques des milieux limitrophes à l'autoroute, pourquoi avoir exclus les milieux humides qui se trouvaient près de l'emprise bien qu'à l'extérieur de celle-ci? Ce choix doit être justifié en fonction des éléments cités précédemment.

En quelle année et lors de quelle période ont eu lieu l'inventaire de la végétation des milieux humides?

Selon la carte des milieux humides de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), un marais se trouve localisé dans la future bretelle sud-est de l'autoroute 640 au croisement de l'autoroute 19. La présence de ce milieu humide doit être considéré et, le cas échéant, inventorié et illustré sur les cartes.

5.3.2.1 Valeur écologique des milieux humides

Évaluation de la valeur écologique des milieux humides : (...) Étant donné le faible nombre de milieux, aucune méthode de cotation n'a été utilisée, (...). Le Ministère se questionne sur cette affirmation et considère qu'un nombre suffisant (17) de milieux humides est présent pour réaliser une évaluation quantitative de la valeur des milieux humides présents. Veuillez justifier davantage ce choix ou évaluer la valeur écologique des milieux humides de façon quantitative.

(...) le milieu humide 6 est très utilisé par la faune. Veuillez préciser de quelle faune il s'agit et fournir en annexe le rapport d'inventaire (Laval) qui permet cette affirmation.

Cours d'eau

Le Ministère se questionne sur la cartographie des cours d'eau présentée dans l'étude d'impact. Certains cours d'eau sont non illustrés comme celui à l'intersection de l'autoroute 640. Votre Ministère est-il en accord avec cette cartographie?

Autre exemple, l'écoulement de la branche 3 du ruisseau Vivian demeure nébuleuse. Il est nécessaire de bien illustrer la partie de ce cours d'eau en dehors de la zone d'étude afin de mieux caractériser les liens hydrologiques de cette portion de cours d'eau.

Mammifères

Aucune caractérisation de la faune terrestre (petits et grands mammifères) n'a été réalisée. Il est connu que le cerf de Virginie et l'orignal sont présents dans ce secteur, à titre d'exemple. Le dédoublement prévu des voies (et la construction d'une troisième voie aux voies existantes) dans le cadre de ce projet entraînera une diminution de la perméabilité de l'autoroute face au déplacement et à la dispersion de la faune terrestre. Dans le même ordre d'idée, une autoroute plus large et un achalandage plus important sont susceptibles d'entraîner une hausse des collisions automobiles avec la faune et des mortalités qui y sont reliées. De plus, les pertes de boisés et de milieux humides ainsi que la fragmentation accrue des habitats entraînera des pertes d'habitat pour ce groupe d'animaux. À la lumière de ces éléments, est-ce que l'initiateur peut ajouter une section de caractérisation de la faune terrestre, compléter, en conséquence, l'évaluation des impacts du projet et décrire les mesures d'atténuation proposées pour de tels impacts? Il est demandé de documenter les statistiques actuelles de collision avec la faune (voir auprès des municipalités).

Aucune description des chauves-souris n'a été faite dans l'étude. Les pertes forestières et de milieux naturels vont contribuer à la détérioration des habitats pour ce groupe fauniques (diminution de la zone tampon avec les milieux habités). Il est répertorié dans les données du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) que les chauves-souris cendrée, argentée et rousse sont présentes dans le secteur. Il est demandé de documenter la présence de ce groupe en lien avec son habitat et d'évaluer les pertes d'habitats sur ce groupe faunique.

5.3.4 Avifaune

5.3.4.1 Sauvagine et rapaces (p.162) et

5.3.4.2 Oiseaux forestiers

Les rapaces jouent un rôle primordial dans la chaîne alimentaire en milieu agricole par le contrôle des petits rongeurs, entre autres. Une seule visite de terrain pour documenter leur présence, le 28 avril (ce qui est trop tard), et deux jours pour les oiseaux forestiers, constituent un effort d'inventaire insuffisant. Est-ce que l'écoute a été faite plus d'une fois à chaque station? La documentation de la présence des rapaces et des oiseaux forestiers doit être complétée.

5.3.4.2 Espèces d'oiseau

Pourquoi ne pas avoir obtenu les données des banques de données SOS-POP et ÉPOQ en plus des inventaires de terrain? Celles-ci sont complètes puisqu'elles se basent sur plusieurs années d'inventaires et permettent de connaître les espèces en situation précaire susceptibles de se trouver dans le corridor d'étude.

5.3.5 Herpétofaune

Les méthodes d'inventaires utilisées pour l'herpétofaune présentent, dans certains cas, des lacunes très importantes. L'interprétation des résultats d'inventaires dans le document est erronée. L'étude d'impact devrait donc être révisée en fonction des éléments suivants :

- Un inventaire du necture tacheté par observation directe, particulièrement dans le cadre d'un inventaire de tortue, est totalement incohérent avec la biologie de l'espèce. Les résultats d'un tel inventaire ne permettent donc aucunement de statuer sur la présence ou non de l'espèce. Les méthodes d'inventaire du necture tacheté sont peu développées actuellement et une méthode fiable pour détecter la présence de l'espèce reste encore à découvrir. Bien que des individus soient détectés accidentellement lors des pêches électriques, la meilleure méthode demeure l'utilisation d'une bourolle en hiver, à partir de la glace dans les endroits propices à ce type d'inventaire. Étant donné les mentions de la présence de l'espèce dans la rivière des Mille-Îles et les connaissances sur l'habitat, le comportement et la biologie de l'espèce, le necture tacheté doit être considéré comme utilisant l'habitat aquatique dans la rivière des Mille-Îles dans la zone d'étude. L'initiateur devra revoir les éléments de l'étude d'impact touchant à cette composante et en refaire l'analyse en fonction de la présence du necture tacheté.
- À la section 5.3.5.1 *Urodèles* (p.170), l'initiateur mentionne que la pêche électrique permet généralement de capturer des représentants des espèces de salamandre. Bien que cette affirmation puisse être possible à l'occasion pour les salamandres de ruisseau (*Desmognathus* sp., *Eurycea bislineata* et *Gyrinophilus porphyriticus*) qui sont parfois capturées à la pêche électrique, les habitats propices pour ces espèces ne sont pas présents dans la zone d'étude. Les habitats de la zone d'étude sont davantage propices à la présence des salamandres « d'étang » qui se reproduisent en eau calme, voire stagnante, et dans les milieux humides. C'est le cas particulièrement de la salamandre à quatre orteils dont le statut est susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Selon les caractéristiques des milieux humides présentés dans l'étude d'impact, les MH 6 et 8 constituent, entre autres, des habitats potentiels de reproduction de cette espèce (Annexe B-2). L'inventaire de la salamandre à quatre orteils se fait généralement par la recherche de nids qui sont situés en marge, mais à l'extérieur de l'eau. La présence de l'espèce ne peut donc pas être détectée par la pêche électrique. Des inventaires adéquats (voir les

protocoles standardisés du secteur Faune à l'adresse suivante : ftp://ftp.mrn.gouv.qc.ca/Public/Reg06/Monteregie/Protocoles_standardises et le tableau des périodes d'inventaire joint en annexe 5) devront être réalisés pour confirmer ou infirmer la présence de l'espèce et de son habitat.

- Dans le cadre des inventaires de couleuvres, à l'annexe B-3, l'initiateur décrit la méthode d'inventaire. Afin d'évaluer la validité de l'inventaire réalisé, il est nécessaire d'avoir plus de précision sur l'effort d'échantillonnage. À cet effet, est-ce que l'initiateur peut cartographier les stations et présenter plus particulièrement la disposition des bardeaux dans les habitats? Le nombre de jours d'inventaires correspond-t-il au nombre de visite pour chaque station?

À la section 5.3.5.3 *Couleuvres*, l'initiateur affirme que l'abondance de la couleuvre brune dans la zone d'étude serait faible. Cette affirmation est subjective et ne semble pas appuyée par aucun fait. Les résultats de récents essais de relocalisation et d'estimation d'abondance de population de couleuvre brune tendent à montrer qu'un effort d'échantillonnage important permet généralement de ne capturer qu'une portion restreinte d'une population de couleuvre brune. Ainsi, un inventaire tel que réalisé dans le cadre de l'étude d'impact ne permet, à notre avis, aucunement de statuer sur l'abondance de la couleuvre brune. De plus, selon la période des inventaires, celle-ci couvre les sorties ou arrivées aux hibernacles ou à l'habitat d'été. Le nombre d'individus observés peut donc varier en fonction des périodes. Puisque des déplacements importants (plus de 300 m) pour trouver les habitats propices sont possibles, cette espèce devrait être considérée présente dans la zone d'étude dans les habitats qui lui sont caractéristiques.

Concernant la présence de la tortue géographique, même si cette dernière n'a pas été observée lors des sorties d'inventaire, les données sur la rivière des Mille-Îles montrent qu'elle utilise les habitats non loin de l'aire des travaux. De plus, elle pourrait potentiellement utiliser le talus du pont existant, face au sud, pour pondre ses œufs. Ainsi, la présence de cette espèce doit être mentionnée dans l'étude d'impact et une visite de terrain est nécessaire pour vérifier la présence ou non de nids de tortue sur le talus du pont.

5.3.6 Ichtyofaune

Les inventaires et l'analyse des résultats de ces inventaires de l'ichtyofaune ont été concentrés sur les activités de fraie et d'alevinage des espèces présentes. Or, un des faits importants concernant l'ichtyofaune dans ce secteur est la migration de l'alose savoureuse (montaison et dévalaison) dans la rivière des Mille-Îles. Cet aspect sera particulièrement important dans l'analyse des méthodes de travail et d'empiètement temporaire dans le cadre de ce projet. Il nous apparaît nécessaire que cet élément soit pris en compte au niveau de l'habitat du poisson.

5.3.6.3.1 Rivière des Mille-Îles

Dans cette section, l'initiateur décrit brièvement la présence d'herbiers en rive qui pourraient être propices pour la fraie printanière hâtive. Est-ce que l'initiateur peut cartographier ces herbiers pour mieux évaluer les impacts des nouvelles structures et des structures temporaires?

En lien avec la caractérisation du substrat, des vitesses de courant et l'observation de sites de fraie potentiels pour les chevaliers et meuniers, est-ce que l'initiateur pourrait cartographier la position des piles du pont Athanase-David et, si possible la position anticipée pour les piles du nouveau pont? Les piles peuvent avoir un impact sur la distribution des substrats et influencer le comportement du poisson, notamment en période de fraie. La position des piles étant illustrée, il sera possible d'avoir une meilleure idée des impacts positifs ou négatifs de celles-ci sur l'habitat de fraie et d'alimentation dans ce secteur.

5.3.6.3.2 Petits cours d'eau

Dans cette section, à la description des habitats du ruisseau Vivian, est mentionné l'absence de végétation aquatique. À l'annexe B-4 cette même indication apparaît. Toutefois, à la page 248 (section 6.3.5.2) en discutant des pertes, perturbation et détérioration d'habitat appréhendée pour l'installation des ponceaux, on mentionne pour ce secteur : « ... l'absence de plante aquatique. Il y a toutefois présence de plante submergée. ». La présence de plantes submergées, à cet endroit, pourrait rendre l'habitat propice pour le méné d'herbe qui recherche la végétation submergée. Est-ce que l'initiateur peut clarifier la caractérisation de l'habitat de ce secteur?

Invertébrés aquatiques en situation précaire

Sur la liste des espèces en situation précaire se trouvent huit espèces de moules (bivalves). Étant donné la présence de la rivière des Mille-Îles et de cours d'eau reliés à celle-ci qui sont des habitats potentiels pour ces moules, il est demandé de documenter ce groupe d'espèces par un inventaire dans les périodes appropriées en fonction du protocole pour la détection des espèces de moules d'eau douce de Pêches et Océans Canada.

5.4.3.7 Activités récréotouristiques

Par la présence de la rivière des Mille-Îles, cours d'eau riche en poissons et de sauvagine dans la région, la pêche et la chasse font-elles partie des activités pratiquées dans le corridor d'étude ou à proximité de celui-ci? Veuillez documenter svp.

6 IMPACTS ET MESURES D'ATTÉNUATION

6.1.5.2.2 Déplacement des services publics et d'infrastructures connexes

Les impacts des déplacements des infrastructures publiques et connexes existantes sur le milieu naturel ne semblent pas évalués? Veuillez documenter.

6.1.5.2.4 Activités de construction

Terrassement, nivellement, creusage des fossés et pose de conduites

Le Ministère constate qu'aucune mention n'est faite en lien avec la structure actuelle et son intégration dans le nouveau projet. Quelles seront les activités reliées au démantèlement de certaines portions de la route 335 (raccordement à la structure d'autoroute, repavage, démantèlement, etc.) actuelle pour son intégration dans le projet actuel?

6.2 MILIEU PHYSIQUE

6.2.2 Eaux de surface

6.2.2.1 Détérioration de la qualité des eaux de surface durant la construction

Dans cette section, la mesure d'atténuation EAU8 « Aucune circulation de machinerie ne devrait se réaliser dans le lit des cours d'eau sauf pour la réalisation des travaux en eau. » peut porter à confusion. Pour les travaux sur les petits cours d'eau, la circulation de la machinerie devrait être confinée aux rives et sur les structures de routes existantes. Pour ce qui de la rivière des Mille-Îles, la circulation de la machinerie se fera sur des structures temporaires aménagées à cette fin. En aucun temps, la machinerie ne doit circuler sur le littoral ou dans l'eau. Est-ce que l'initiateur peut revoir la formulation de la mesure d'atténuation afin que sa compréhension soit sans équivoque?

6.2.2.2 Détérioration de la qualité des eaux de surface durant l'exploitation

Dans cette section, à la mesure EAU15 « Optimiser la conception des infrastructures et du drainage, en particulier le ponceau de la branche 3 du ruisseau Vivian. », qu'entend-on par l'optimisation de la conception des structures? Quels sont les objectifs précis visés par cette optimisation?

Dans le paragraphe suivant, l'initiateur affirme « Pour le cours d'eau Vivian Br-3, le détournement des eaux de drainage de l'autoroute dans ce secteur devrait contribuer à améliorer la situation à moyen terme. » Selon le contexte de cette affirmation, nous comprenons que l'initiateur tente d'éviter les rejets de sel de déglçage dans le cours d'eau Vivian Br-3. Lors de la conception de ce détournement, est-ce que l'initiateur a tenu compte de l'impact du détournement du drainage sur l'hydraulicité du cours d'eau et ses répercussions sur les conditions d'habitat du poisson à l'étiage? Quel sera le nouveau milieu récepteur, est-il moins sensible?

6.3 MILIEU BIOLOGIQUE

6.3.1 Végétation terrestre

6.3.1.1 Perte de végétation terrestre à l'intérieur de l'emprise pendant la construction et Pertes de friches

En regard des éléments élaborés dans la section 5.3 VÉGÉTATION TERRESTRE concernant la rareté des boisés présents dans la région et de la position des Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides (DGR EMM-LLL) visant le maintien des boisés et leur protection,

- l'initiateur du projet peut-il identifier l'ensemble des pertes de boisés et de superficies à vocation forestière provoquées par le projet selon qu'elles sont permanentes ou temporaires et les types de milieux qu'elles affectent (friches herbacées, arbustives, arborescentes, peuplements forestiers, milieux humides arbustifs et arborescents)? Il est important de préciser que, bien que les pertes de milieux humides fassent l'objet d'un processus d'évaluation au MDDEFP, les pertes de boisés humides doivent être évaluées aussi en regard des boisés.
- Il serait utile de cartographier les pertes.
- L'initiateur du projet peut-il réévaluer les impacts des pertes de superficies à vocation forestière ainsi que les impacts de ces pertes sur les forêts résiduelles ?
- Toute perte de superficie à vocation forestière devra être compensée en regard des critères et objectifs élaborés dans le document *Maintien des boisés dans la plaine du Saint-Laurent* (joint à l'annexe 2).

De plus, dans cette section, l'initiateur propose de préserver les boisés et réaliser des plantations à l'intérieur des bretelles d'autoroute. Bien que ces mesures permettent effectivement d'atteindre certains objectifs d'atténuation et d'évitement des impacts, nous tenons à rappeler que la fragmentation et la réduction des superficies des massifs boisés ont un impact important sur les effets de lisière et réduisent les superficies d'habitats d'intérieur pour la faune. De nombreuses espèces fauniques dépendent de ces habitats d'intérieur et seront affectées par cette fragmentation de l'habitat. Est-ce que l'initiateur peut réévaluer les impacts sur la végétation terrestre en fonction des éléments mentionnés ci-dessus?

Toujours à 6.3.1.1, à la sous-section Importance de l'impact résiduel, l'initiateur évalue l'étendue de l'impact comme étant ponctuelle. La fragmentation des habitats par les pertes de superficies boisées contribuent à diminuer les déplacements et les échanges fauniques entre les îlots d'habitat résiduels. Dans un paysage régional où les habitats forestiers sont largement fragmentés, l'impact supplémentaire de la route aura un effet sur la dispersion de la faune et donc sur la pérennité des populations

(ex. : salamandres). La fragmentation a donc un impact à une échelle plus large que l'effet ponctuel de la perte de végétation. Est-ce que l'initiateur peut réévaluer l'étendue de l'impact en fonction des éléments mentionnés ci-dessus?

D'autre part, les pertes de végétation terrestre (qui incluent les friches) doivent être évaluées en lien avec les aires d'entreposage de matériaux et des chantiers, de même que de rassemblement des travailleurs. Il s'agit d'habitats fauniques. Quelles seront les mesures mises en place pour les remettre en état une fois le projet terminé?

6.3.2 Végétation riveraine et milieux humides

6.3.2.1 Perte de végétation riveraine et de milieux humides à l'intérieur de l'emprise

Dans cette section, à la sous-section *Importance de l'impact résiduel*, l'initiateur évalue l'étendue de l'impact comme étant ponctuelle. Ici peuvent s'appliquer les mêmes arguments que présentés précédemment pour la végétation terrestre. Également, les milieux humides remplissent des biens et services écologiques importants notamment au niveau de la qualité de l'eau. Ces biens et services écologiques se répercutent, pour la faune autant que pour les humains, à une zone beaucoup plus importante (qualité de l'habitat dans la rivière des Mille-Îles qu'à l'endroit même des pertes. Les pertes de milieux humides ont donc des répercussions sur les habitats fauniques et d'autres aspects humains à une échelle beaucoup plus grande. Est-ce que l'initiateur peut réévaluer l'impact des pertes de milieux humides et de végétation riveraine en fonction des éléments mentionnés ci-dessus?

Par ailleurs, si un milieu humide à l'emplacement de la future bretelle sud-est de l'autoroute 640 (voir 5.3.2 Milieu humide) était confirmé, l'impact sur le milieu humide de la construction de celle-ci doit être évalué.

6.3.2.2 Propagation des espèces envahissantes dans les marécages

Dans cette section, on mentionne l'importance de la menace de propagation du phragmite. Comme le mentionne l'initiateur, le phragmite ne tolère pas l'ombre et donc la compétition d'espèces arbustives et arborescentes. À cet effet, est-ce que l'initiateur a évalué la nécessité d'ajouter, aux mesures d'atténuation prévues dans cette section, l'adoption de mesures de revégétalisation arbustives et arborescentes denses sur les superficies affectées par le projet et qui sont susceptibles d'être colonisées par le phragmite?

Au paragraphe suivant, l'initiateur évalue la durée de l'impact de la propagation d'espèces envahissantes comme étant temporaire. L'établissement du phragmite limite, à tout le moins, à très long terme l'établissement d'une végétation indigène. De plus, l'implantation du phragmite tend à modifier les caractéristiques des habitats humides et,

ce, de façon permanente. Est-ce que l'initiateur peut réévaluer la durée de l'impact de la propagation du phragmite en fonction des éléments mentionnés ci-dessus?

6.3.4.1 Perte d'habitats fauniques

Dans cette section, l'initiateur affirme que les pertes d'habitat engendrés par le projet n'affecteront que très peu les espèces occupant les habitats ouverts étant donné la forte dominance du milieu agricole. En regard de la fragmentation des habitats et de la diminution de la perméabilité à la dispersion des individus engendrée par l'élargissement de la route, est-ce que l'initiateur peut réévaluer son raisonnement derrière cette affirmation?

À la mesure d'atténuation F1, l'initiateur impose une période de restriction pour le déboisement du 1^{er} mai au 15 août afin de protéger la nidification des oiseaux forestiers. Selon les documents du Service canadien de la faune d'Environnement Canada, les dates de nidification des oiseaux forestiers pour le domaine bioclimatique de l'érablière à caryer sont du 15 avril au 15 août. Est-ce que l'initiateur peut ajuster les dates de restriction pour le déboisement?

Il importe d'évaluer les impacts des modifications sur le pont Athanase-David et de construction du nouveau pont sur la colonie d'hirondelles à front blanc présentes sur le pont. Des mesures d'atténuation devront être élaborées pour protéger cette colonie.

Également, l'initiateur prévoit que la mesure de protection de la nidification des oiseaux forestiers permettra d'atténuer les impacts sur certaines espèces d'amphibiens se reproduisant au printemps. Or, un bon nombre d'amphibiens, en particulier, la salamandre à quatre orteils, passent la majeure partie de leur cycle vital dans le milieu forestier. Elle vit plusieurs années. La période de restriction ne permettra pas de protéger ces espèces d'amphibiens. L'évaluation de l'impact à ce sujet doit être reconsidérée.

À la sous-section Importance de l'impact résiduel, l'initiateur qualifie l'impact résiduel d'intensité faible et d'une étendue ponctuelle. Or, à la lumière des éléments présentés ci-dessus sur la perte des superficies boisées et de milieux humides, il nous apparaît que les impacts de ces pertes affecteront les populations fauniques à une échelle plus large et perturbera la dynamique, le comportement et ou les déplacements d'un nombre important d'espèces du secteur. De plus, dans l'analyse de cette composante, l'initiateur semble donner une importance relativement grande aux oiseaux forestiers. Tel que demandé ci-dessus, la faune terrestre (petits et grands mammifères) doit également être pris en compte. Ainsi, le déplacement des animaux terrestres par rapport à celui des oiseaux risque d'être impacté plus fortement par le projet. À cet effet, est-ce que l'initiateur peut réévaluer l'intensité et l'étendue de l'impact résiduel des pertes d'habitats fauniques en fonction des éléments mentionnés ci-dessus? Des mesures d'atténuation seraient également nécessaires pour la protection de certains groupes fauniques dont les couleuvres, par exemple.

À la sous-section Importance de l'impact résiduel, l'initiateur affirme que l'intensité de l'impact est jugé faible. Dans l'argumentaire qui suit, l'initiateur affirme qu'une partie des oiseaux, comprenant les oiseaux forestiers, pourront trouver refuge en périphérie de la nouvelle emprise où des habitats similaires subsistent. La plupart des oiseaux forestiers sont territoriaux en saison de reproduction. Une concentration des individus dans des habitats de plus faible superficie augmentera la compétition entre les individus et les dépenses énergétiques liées à la défense du territoire, ce qui pourrait perturber la reproduction (succès) non seulement des individus déplacés par les pertes d'habitat, mais également des individus dans les habitats résiduels. Ainsi, nous ne partageons pas l'avis de l'initiateur sur l'évaluation de l'intensité de cet impact.

6.3.5.1 Perturbations, détérioration et perte d'habitats aquatiques dans la rivière des Mille-Îles

Dans cette section, est-ce que l'initiateur a évalué la nécessité d'utiliser des tapis de dynamitage ou des géotextiles entre le substrat de la rivière et les matériaux des jetées? Ces barrières permettent notamment d'assurer un meilleur enlèvement des matériaux de la jetée suivant les travaux et une diminution de la compaction du substrat, élément déterminant pour la reprise de la végétation aquatique.

À la mesure d'atténuation AQUA2, l'initiateur prévoit une période de réalisation des travaux dans l'habitat du poisson entre le 15 juillet et le 15 mars. Les dates de travaux recommandées pour la protection du poisson pour ce secteur sont généralement du 1^{er} août au 1^{er} mars. Est-ce que l'initiateur peut réviser les dates prévues à cette mesure de compensation afin d'assurer la protection des étapes critiques du cycle vital du poisson?

À la mesure de compensation AQUACOMP1, l'initiateur prévoit élaborer un projet de compensation pour les pertes permanentes d'habitat du poisson. Seuls les habitats potentiels ou confirmés de fraie et d'alevinage sont considérés. Les lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (MRNFP, 2004) sont qu'aucune perte nette d'habitat ne doit être engendrée par le projet. Ainsi, cette mesure de compensation devrait viser l'ensemble des habitats du poisson. De plus, les jetées dans la rivière des Mille-Îles engendreront des pertes temporaires d'habitat qui peuvent être d'importance variable en fonction des milieux touchés et des périodes où les jetées seront en place en plus du temps de retour aux conditions initiales des habitats suivant le retrait de ces jetées.

Est-ce que l'initiateur peut revoir les mesures de compensation prévues afin de respecter les lignes directrices de gestion de l'habitat du poisson (aucune perte nette d'habitat)?

Est-ce que l'initiateur peut réévaluer les pertes d'habitats du poisson pour inclure l'ensemble des habitats perdus (temporaires et permanentes)?

Importance de l'impact résiduel

Dans cette section, l'initiateur évalue l'étendue des impacts résiduels des perturbations, détérioration et perte d'habitats du poisson dans la rivière des Mille-Îles comme étant ponctuelle. Dans le cadre de la reproduction, la plupart des espèces de poisson font des migrations pour se rassembler dans des secteurs où les caractéristiques de l'habitat sont optimales. Ainsi, un site de fraie a une importance au niveau régional puisque la productivité de ce milieu influence les populations de poisson au niveau régional. Est-ce que l'initiateur peut réévaluer l'étendue de l'impact résiduel des perturbations, détérioration et perte d'habitats du poisson dans la rivière des Mille-Îles en fonction des éléments mentionnés ci-dessus tout en considérant que l'habitat du poisson est défini dans le *Règlement sur les habitats fauniques* de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la Faune*?

6.3.5.2 Perturbation, détérioration et perte d'habitats aquatiques dans les cours d'eau par l'aménagement de ponceaux

Dans cette section, l'initiateur prévoit prolonger le ponceau de la branche 3 du ruisseau Vivian qui est actuellement de 0,9 mètre de diamètre. Les directives gouvernementales sur la traverse des cours d'eau (MRN et MDDEFP) permettent généralement une restriction de la largeur du cours d'eau d'au plus 20 % notamment pour assurer la libre circulation du poisson et limiter l'érosion. La largeur moyenne du cours d'eau étant de 2 à 4 mètres, est-ce que l'initiateur peut justifier ce choix de conserver un ponceau de 0,9 mètre de diamètre?

Au niveau du ruisseau Paradis Sud, l'initiateur mentionne que le ponceau ne suivra pas l'écoulement naturel du cours d'eau et que le cours d'eau devra être relocalisé. Aucune justification n'est apportée à cette relocalisation. Une relocalisation de cours d'eau, pour être acceptable, doit généralement apporter une amélioration à la qualité écologique de celui-ci. Est-ce que l'initiateur peut, 1) justifier le détournement du cours d'eau, et 2) détailler les conditions de conception du nouveau tracé (lit, berges, pente, substrat, revégétalisation, etc.) du cours d'eau afin de pouvoir juger de la qualité écologique du nouveau cours d'eau?

Concernant le ruisseau sans nom, l'initiateur considère ce cours d'eau, au niveau du ponceau davantage comme un fossé de drainage. Selon la carte 5.2 feuillet 1, cette portion du cours d'eau semble être le dernier lien entre la zone inondable dans le ruisseau Vivian et celle dans le ruisseau sans nom. À cet effet, nous considérons que ce ponceau pourrait avoir une grande importance dans le fonctionnement de la plaine inondable et la circulation du poisson en temps de reproduction printanière. Est-ce que l'initiateur peut préciser les liens hydrologiques au niveau de la plaine inondable dans ce secteur?

Mesure d'atténuation AQUA2, voir ci-dessus les mêmes considérations de dates.

À la sous-section *Mesures de compensation*, l'initiateur affirme que, si la conception des ponceaux permet de réduire les pertes d'habitat, la compensation sera réévaluée et pourrait ne plus être requise. La nécessité de compenser ou non les pertes d'habitats au niveau des ponceaux devra être établie par les autorités gouvernementales à la lumière des designs de conception et des résultats des aménagements post-construction.

À la sous-section *Importance de l'impact résiduel*, pour les pertes d'habitats aquatiques dans les cours d'eau par l'aménagement de ponceaux (y compris 2 et 7), bien que des mesures d'atténuation seront appliquées pour favoriser le libre passage du poisson, l'allongement substantiel des ponceaux amènera une plus grande résistance au passage du poisson. Cet impact sur les migrations et la dispersion des poissons aura un impact, en tenant compte de l'ampleur des cours d'eau, à l'échelle locale et non ponctuelle. Est-ce que l'initiateur peut réévaluer l'étendue de l'impact des ponceaux en fonction des éléments mentionnés ci-dessus?

À la section 6.3.6 *Espèces fauniques à statut précaire*, l'initiateur n'appréhende aucun impact sur la couleuvre brune étant donné qu'elle n'a été répertoriée qu'en marge de la zone d'étude. En considérant nos commentaires pour la section 5.3.5.3 concernant la couleuvre brune, est-ce que l'initiateur peut réévaluer l'impact du projet sur la couleuvre brune en tenant compte de l'ensemble de l'habitat potentiel de l'espèce?

Étant donné que les mammifères sont des éléments importants de la faune et que ceux-ci seront décrits, les impacts sur ce groupe faunique doit être évalué. Cela inclut les risques accrus de collision avec les mammifères dus au doublement des voies. Des mesures d'atténuation doivent être prises pour diminuer les impacts avec la grande faune, en autres. Des aménagements pour la petite et la moyenne faune comme des ponceaux avec des trottoirs seraient à envisager pour permettre les passages fauniques dans les secteurs où des milieux naturels se trouvent à proximité de l'autoroute.

6.4.3 Activités et équipements récréotouristiques

Concernant les travaux de construction, quels seront ceux relatifs aux pistes multifonctionnelles? Veuillez décrire les impacts liés à la relocalisation des aménagements sur le milieu naturel et la faune. La relocalisation des pistes multifonctionnelles peut-elle être illustrée sur la carte des impacts présentant les futures infrastructures?

6.5 SYNTHÈSE ET IMPORTANCE DES IMPACTS DU PROJET

Dans un contexte de peu de boisement et des derniers milieux naturels dans ce secteur urbanisé, a-t-il été envisagé que la construction de cette autoroute entraînera une détérioration des milieux de vie pour les résidents par la perte de milieux naturels? Il est question de la diminution des filtres pour la purification de l'eau par la perte de milieux humides, de la diminution de la qualité de l'environnement global par la perte de boisés (absorption de carbone, purification de l'air), notamment, et de la diminution des espaces pour la faune (dont les friches) et de loisirs, etc..

Les impacts cumulatifs dus à l'étalement urbain qu'entraînera la construction de l'autoroute ont-ils été évalués? Le fait d'ouvrir encore davantage le territoire aura pour conséquence la destruction supplémentaire de milieux naturels. Ces impacts cumulatifs et tous ceux reliés au projet doivent être évalués.

7 ANALYSE DE L'INTÉGRATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

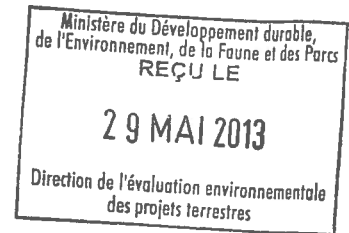
7.5 ANALYSE DE L'INTÉGRATION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU PROJET DE PARACHÈVEMENT DE L'A-19

7.5.1 Identification de changements

À la section 7.5.1.3.1 Pôle environnemental, nous constatons que l'évaluation des « dérangements » au niveau de la faune sont rapportés et considérés de façon grandement incomplète. En considération de l'ensemble du présent avis et de la réévaluation des impacts qui est à faire, est-ce que l'initiateur peut intégrer l'ensemble des préoccupations fauniques dans l'analyse présentée?

Dans la section 7.5.1.3.3 Pôle économique, dans plusieurs sous-sections, le promoteur, à notre avis, omet d'intégrer les biens et services écologiques liés à la faune et aux milieux naturels qui seront perdus, conservés et/ou améliorés dans le cadre du projet. En effet, les éléments suivants ont, à notre avis, leur importance et devraient être intégrés dans l'analyse :

- Activités agricoles : le maintien des milieux naturels ainsi que la diversité des habitats permet de soutenir une faune et une flore qui contribue au contrôle naturel des pestes en milieu agricole;
- Accès au savoir : Les milieux naturels en milieu urbain ont une grande valeur éducative et leur accès est primordiale pour mettre en valeur cet aspect. Les infrastructures autoroutières limitées ou au contraire permettent l'accès à des parcelles de territoire naturel pour la population.



Québec, le 21 mai 2013

Monsieur Hervé Chatagnier
Direction de l'évaluation environnementale
Des terrestres
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement, de la Faune et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640
située sur les territoires des villes de Laval et de Bois-de-Fillion
(Dossier 3211-05-448)**

Monsieur,

Les documents transmis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs au Secrétariat aux affaires autochtones (SAA) pour analyse, concernant le dossier cité en objet, ont été examinés. Nous vous en remercions.

Nous tenons à vous informer que le SAA n'a pas de commentaire à formuler quant à ces documents. De plus, nous souhaitons rappeler que l'obligation de consulter et d'accommoder incombe à la Couronne et non aux tiers. Ce n'est qu'après l'analyse menée par votre ministère, le cas échéant, qu'il sera possible d'évaluer si, conformément au *Guide intérimaire en matière de consultation des communautés autochtones*, une telle obligation existe dans ce dossier.

Vous assurant de notre entière collaboration, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le directeur général,

Lucien-Pierre Bouchard

DESTINATAIRE : Madame Manon Lacharité
Directrice des programmes
Bureau des changements climatiques

EXPÉDITEUR : Sergio Cassanaz ing., conseiller

DATE : Le 27 février 2014

OBJET : Recevabilité environnementale - Parachèvement de l'autoroute 19
entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au
transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-de-
Filion - Dossier 3211-05-448

SCW-849403

La présente note constitue l'avis du Bureau des changements climatiques (BCC) sur l'addenda 2 Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP - élaboré par le consortium Dessau/SNC-Lavalin/AECOM le 17 février 2014 et concernant la recevabilité environnementale du projet du ministère des Transports (MTQ) mentionné en objet.

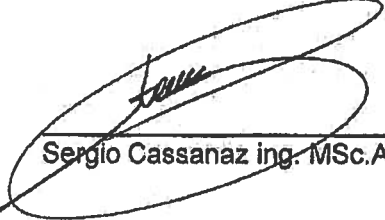
Conformément au champ d'expertise du BCC, nos commentaires portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

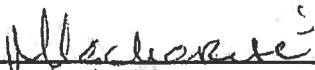
Dans sa note du 11 décembre 2013, le BCC a commenté les hypothèses prises en considération pour le calcul du bilan d'émissions de GES en 2026 pour une configuration de la route avec l'ajout d'une voie tel que proposé dans le projet. Ces commentaires portaient principalement sur le nombre de véhicules utilisés pour le calcul, l'impact du transport en commun et sur l'intensité des émissions de GES du parc automobile en 2026.

La réponse aux commentaires du BCC se trouve à la page 23 de l'addenda 2, dans la section 6.4.3, voici le texte complet de la réponse :

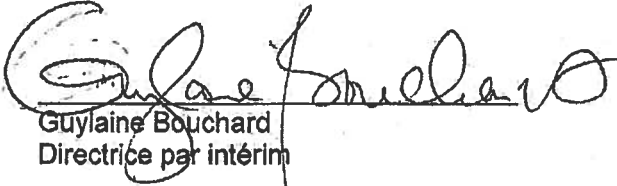
RR-111 : « Dans sa réponse à la question 111, le MTQ s'est engagé à fournir un bilan régional des émissions des GES à l'horizon 2026, avec et sans projet sur la base d'un modèle qui n'était pas disponible lors de la réalisation de l'étude d'impact. Ce modèle tiendra compte de l'amélioration technologique du parc automobile. Les hypothèses de base du modèle seront alors précisées. »

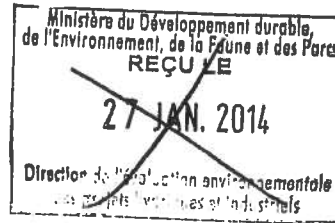
Conséquemment, le MTQ devrait produire un nouveau bilan régional des émissions de GES à l'horizon 2026, avant la période de consultation publique prévue à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement qui est prévue pour avril 2014. Il est recommandé que ce bilan soit déposé au BCC, avant les audiences du BAPE, afin de pouvoir le valider.


Sergio Cassanaz ing. MSc.A.


Manon Lacharité
Directrice des programmes

Recommandation acceptée par la gestionnaire


Guylaine Bouchard
Directrice par intérim



DESTINATAIRE : Madame Manon Lacharité
Directrice des programmes
Bureau des changements climatiques

EXPÉDITEUR : Sergio Cassanaz ing., conseiller

DATE : Le 11 décembre 2013

OBJET : Recevabilité environnementale - Parachèvement de l'autoroute 19
entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au
transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-de-
Filion - Dossier 3211-05-448

SCW-849403

La présente note constitue l'avis du Bureau des changements climatiques (BCC) en réponse à l'addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP élaborées par le consortium Dessau/SNC-Lavalin/AECOM le 12 novembre 2013 et concernant la recevabilité environnementale du projet du ministère des Transports (MTQ) mentionné en objet.

Conformément au champ d'expertise du BCC, nos commentaires portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

Pour la phase d'exploitation de l'autoroute 19, les émissions de GES du scénario de référence et du scénario du projet ont été estimées selon l'achalandage prévu en 2026 par le MTQ.

Selon le rapport, les émissions de GES en 2026 avec la configuration actuelle de la route seraient de 140 tonnes de CO₂e par jour.

Pour ce qui est des émissions de GES en 2026 pour une configuration de la route avec l'ajout d'une voie tel que proposé dans le projet, elles seraient d'approximativement 119 tonnes de CO₂e par jour soit une diminution de 17,6% par rapport au scénario de référence.

Toutefois, il convient de signaler que le nombre de véhicules utilisés pour le calcul des émissions de GES est le même pour les deux scénarios, malgré le fait qu'à la page 340 du rapport principal¹ il est mentionné que la construction d'une deuxième voie entraînera un surplus de circulation provenant des routes régionales, grâce à l'augmentation de la fluidité sur l'A-19.

D'autre part, alors qu'une voie dédiée au transport collectif sera aménagée dans chaque direction et que le projet comporte aussi la construction de stationnements incitatifs, le calcul

¹ Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport principal. Transports Québec, Octobre 2012.

ne tient pas compte de l'effet positif du transport en commun sur les émissions de GES du projet.

Finalement, l'amélioration technologique du parc automobile n'a pas été considérée. Pour cette raison, la prévision des futures émissions de GES et des polluants atmosphériques pourrait se caractériser par une marge d'erreur non négligeable alors qu'une partie importante du parc automobile est susceptible d'être composée de véhicules moins émetteurs de GES et électriques.

Recommandations


Afin de mieux cerner les effets du projet sur les émissions de GES, le BCC recommande que l'augmentation de l'achalandage prévue par la construction d'une deuxième voie soit prise en compte dans la comparaison entre le scénario de référence et celui du projet.

Également, l'étude devrait tenir compte de l'effet de l'aménagement d'une voie réservée pour le transport en commun et de la mise en place des stationnements incitatifs sur le bilan des émissions de GES du projet.

Le BCC recommande d'être consulté pour les prochaines étapes du projet.



Sergio Casanaz ing. MSc.A.



Manon Lacharité
Directrice des programmes

Recommandation acceptée par la gestionnaire



Guylaine Bouchard
Directrice par intérim

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, Directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

DATE : Le 28 mai 2013

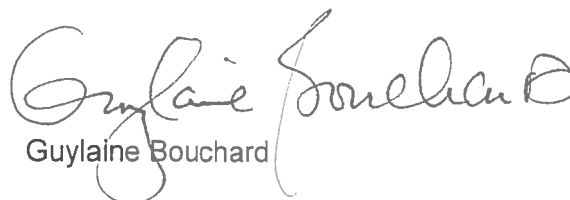
OBJET : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et de
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le
territoire des villes de Laval et de Bois-de-Filion- Recevabilité de
l'étude d'impact du projet

SCW-849403

Vous trouverez ci-jointe une note donnant suite à la demande de la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres, reçue le 8 mai 2013, relativement à la recevabilité environnementale du projet susmentionné.

Pour les étapes subséquentes de la procédure, nous considérons opportun que nous soyons consultés. La personne désignée pour analyser ce dossier au Bureau des changements climatiques est M. Vincent Chouinard-Thibaudeau que vous pouvez joindre au 521-3868, poste 4602.

La directrice par intérim,


Guylaine Bouchard

c.c. : M. Vincent Chouinard-Thibaudeau ing. jr.

DESTINATAIRE : Madame Manon Lacharité; Directrice des programmes
Bureau des changements climatiques

EXPÉDITEUR : Vincent Chouinard-Thibaudeau ing. jr., conseiller

DATE : Le 29 mai 2013

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute
640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes
de Laval et de Bois-de-Filion - Recevabilité de l'étude d'impact du
projet

SCW-849403

La présente constitue l'avis du Bureau des changements climatiques (BCC) en réponse à la demande de la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DÉEPT), reçue le 8 mai 2013, et concernant la recevabilité environnementale du projet mentionné en objet.

Le BCC a reçu une copie de l'étude d'impact environnemental réalisée en octobre 2012 par le consortium Dessau, SNC-Lavalin et AECOM. Conformément au champ d'expertise du BCC, nos commentaires portent sur le volet des émissions de gaz à effet de serre (GES) en lien avec le projet.

Le promoteur a estimé à 25 000 tonnes de CO₂e (tonne équivalente de CO₂) les émissions de GES associées aux étapes de construction de l'autoroute. Les sources, facteurs d'émission et méthodes de calcul sont détaillés à l'annexe 6 du rapport principal pour la phase de construction. Le promoteur souhaite le parachèvement et l'ouverture de l'autoroute pour la fin de l'année 2015.

Pour la phase d'exploitation, les émissions du scénario de référence sont basées sur la configuration de la route telle qu'elle est aujourd'hui avec l'achalandage prévu en 2016. Les émissions du projet sont basées sur l'autoroute telle qu'elle sera une fois le nouveau tronçon construit avec l'achalandage prévu en 2026

Les émissions du scénario de référence sont estimées à 23 000 t CO₂e / an et les émissions du projet sont estimés à 43 000 t CO₂e / an pour la phase d'exploitation. Il est à noter que pour des fins de comparaison, le scénario de référence devrait être comparé au scénario de projet sur une même année de référence.

Bien que le projet prévoit une amélioration de la fluidité de la circulation, les émissions de GES devraient augmenter sur la portion d'autoroute visée par le projet car il y aurait une augmentation de l'achalandage. Il est probable qu'une part de la circulation qui n'utilisait pas cette portion de route, le fera à la suite de l'implantation de l'autoroute. L'augmentation des

émissions du projet pourrait être compensée par une baisse de l'achalandage sur le réseau périphérique, mais aucune information n'a été produite par le promoteur à cet effet.

Comme le nombre de véhicules diffère pour le scénario de référence et le scénario de projet, le promoteur a présenté un taux d'émission de 37 t CO₂e / véhicule / an pour le scénario de référence et de 33 t CO₂e / véhicule / an pour scénario de projet.

La méthode de calcul repose sur les vitesses des véhicules et les débits journaliers annuels des voitures provenant de l'étude d'opportunité du projet et réalisée par le consortium Tescult-Dessau.

Recommandations

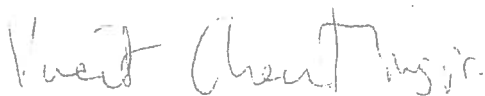
Afin de mieux cerner les effets sur les émissions de GES du projet, le BCC recommande que le promoteur compare les scénarios de projet et de référence sur une même année de référence pour la phase d'exploitation. Par exemple, le promoteur pourrait comparer et présenter les deux scénarios (de référence et de projet) pour l'année 2016 et pour l'année 2026.

D'autre part, l'étude devrait présenter au tableau 7-18 «Degré d'importance du changement sur les émissions de GES», de l'annexe 6 du rapport principal, pour les paramètres de la phase d'exploitation, les émissions de GES en valeur absolue en plus des émissions de GES en fonction du nombre de véhicules.

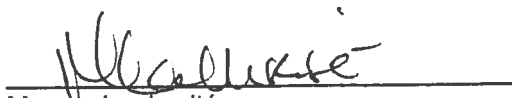
Également, dans ce même tableau, la durée pour la phase de construction présente une valeur permanente alors que la durée dans le temps des émissions de GES associées à la phase de construction est limitée. Il est suggéré de présenter une valeur pour la phase de construction limitée dans le temps.

Le promoteur devrait détailler les mesures qui seront prises afin de réduire les émissions de GES lors de la phase de construction du projet (choix technologiques ou mesures d'atténuation).

Le BCC recommande d'être consulté pour les prochaines étapes du projet.

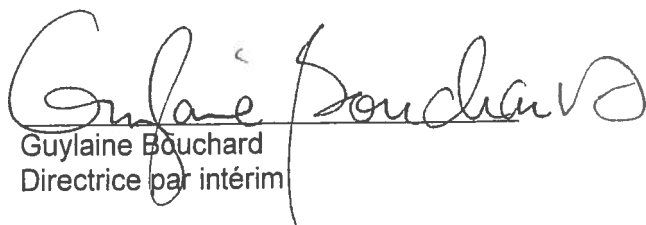


Vincent Chouinard-Thibaudeau ing. jr.



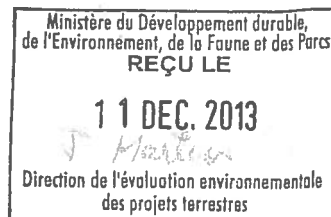
Manon Lacharité
Directrice des programmes

Recommandation acceptée par la gestionnaire



Guylaine Bouchard
Directrice par intérim

Direction de l'expertise hydrique



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
terrestres

DATE : Le 9 décembre 2013

OBJET : Avis CEHQ 2^e série de questions – Parachèvement de
l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec
voies réservées au transport collectif (Laval, Bois-des-
Filion)
N/Réf. : 3211-05-448

La présente note répond à votre demande datée du 18 novembre 2013 concernant le sujet mentionné en titre, plus spécifiquement pour connaître l'avis du Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) quant à la recevabilité de ce projet. Vous trouverez ci-joints les commentaires de monsieur François Godin, ingénieur au Service de l'hydrologie et de l'hydraulique du CEHQ, sur les aspects qui relèvent de son champ de compétences.

N'hésitez pas à communiquer avec monsieur Godin au numéro de téléphone 418-521-3993, poste 7309, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

La directrice par intérim,


Christine Gélinas

CG/FG/cp

p. j. Avis

NOTE

DESTINATAIRE : Madame Christine Gélinas, directrice par intérim
Direction de l'expertise hydrique

DATE : Le 9 décembre 2013

OBJET : **Étude de recevabilité (2^e série de questions et commentaires) / Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif (Laval, Bois-des-Filion)**

N/Réf. : 3211-05-448

Le 18 novembre 2013, la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DÉEPT) sollicitait notre collaboration afin de lui indiquer, selon notre champ de compétence, si les réponses aux questions et commentaires du MDDEFP fournies par le promoteur respectaient les critères de recevabilité. Le document qui a fait l'objet d'une analyse de ma part est :

- Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion. Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 1: Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP par Consortium Dessau-SNC-Lavalin-Aecom pour le Ministère des Transports, Direction Laval-Mille-Îles, 12 novembre 2013. 78 p. + annexes.

Commentaires :

- **Zones inondables (Réponses aux QC-33, QC-34 et QC-35)**

En 2005, le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) a réalisé une nouvelle étude des cotes de crues de la rivière des Mille Îles. Les MRC de Laval et Thérèse-de-Blainville n'ont toutefois pas intégré ces nouvelles informations à leur schéma d'aménagement et de développement respectif. Le 28 juin 2013, par décret, le Gouvernement a intégré les cotes de crues de 2005 et les dernières dispositions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (PPRLPI) aux schémas d'aménagement des MRC concernées. Les municipalités de ces MRC ont ensuite six mois pour modifier leurs règlements d'urbanisme afin de les rendre conformes aux nouvelles dispositions des schémas d'aménagement. Le promoteur devra donc s'assurer de respecter les cotes de crues inscrites aux différents règlements d'urbanisme lorsque viendra le temps de demander des permis municipaux.

...2

Par ailleurs, la PPRLPI lie tous les ministères et organismes du gouvernement québécois. Dans ce contexte, le promoteur (ministère des Transports du Québec) a l'obligation d'utiliser les cotes de crues les plus récentes reconnues par le gouvernement. En ce qui concerne la rivière des Mille Îles, les cotes de crues les plus récentes reconnues par le gouvernement sont celles déterminées par le CEHQ en 2006. Ce sont ces cotes que le MDDEFP prend en compte pour l'étude des aspects assujettis à la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), qu'elles diffèrent ou non de ce qui est intégré dans le schéma d'aménagement et de développement de la MRC ou dans les règlements d'urbanisme de la municipalité.

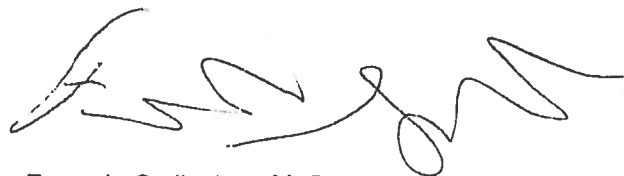
En complément d'information, nous tenons à souligner que la cartographie des cotes de 2006 pour la rivière des Mille Îles a été réalisée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et est disponible sur leur site Web depuis octobre 2013.

- **Impacts hydrauliques de la construction du nouveau pont (Réponse à QC-74)**

Le CEHQ est toujours en attente de l'étude hydraulique qui viendra préciser les impacts appréhendés des piles et des culées du nouveau pont de la rivière des Mille Îles sur le régime d'écoulement en eau libre et en conditions hivernales.

Nous vous rappelons que la responsabilité de l'étude et de ses conclusions demeure entièrement à la charge du consultant et du promoteur. Les ingénieurs du CEHQ ne peuvent attester que les résultats sont bons puisqu'ils prendraient alors la responsabilité professionnelle de travaux qu'ils n'ont pas effectués ou supervisés personnellement.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.



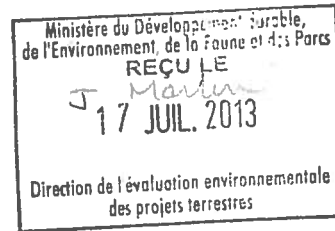
François Godin, ing., M. Sc.
O.I.Q 108955

FG/cp

c. c. M^{me} Johannie Martin, analyste DÉEPT



Direction de l'expertise hydrique



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
terrestres

DATE : Le 15 juillet 2013

OBJET : Avis CEHQ – Parachèvement de l'autoroute 19 entre
l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au
transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de
Bois-des-Filion
V/Réf. : 3211-05-448

La présente note répond à votre demande datée du 7 mai 2013 concernant le sujet mentionné en titre, plus spécifiquement pour connaître l'avis du Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) quant à la recevabilité de ce projet. Vous trouverez, ci-joint, les commentaires de monsieur François Godin, ingénieur au Service de l'hydrologie et de l'hydraulique du CEHQ, sur les aspects qui relèvent de son champ de compétences.

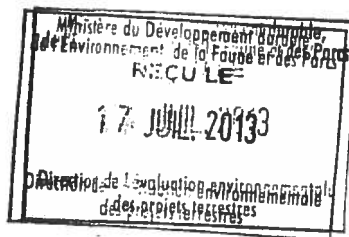
N'hésitez pas à communiquer avec monsieur Godin au numéro de téléphone 418-521-3993, poste 7309, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

La directrice par intérim,

Christine Gélinas
Christine Gélinas

CG/FG/cp

p. j. Avis



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Christine Gélinas, directrice par intérim
Direction de l'expertise hydrique

DATE : Le 15 juillet 2013

OBJET : Étude de recevabilité / Parachèvement de l'autoroute 19
entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée
au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et
de Bois-des-Filion

V/Réf. : 3211-05-448

Le 7 mai 2013, la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DÉEPT) sollicitait notre collaboration afin de lui indiquer, selon notre champ de compétence, si l'étude d'impact fournie par le promoteur respectait les critères de recevabilité. Les documents qui ont fait l'objet d'une analyse de ma part sont :

- Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion. Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 : Rapport principal No de projet :154-07-0158 version finale par Consortium Dessau-SNC-Lavalin-Aecom pour le Ministère des Transports, Direction Laval-Mille-Îles, Octobre 2012. 385 p.;
- Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion. Étude d'impact sur l'environnement – Volume 2 : Annexes No de projet :154-07-0158 version finale par Consortium Dessau-SNC-Lavalin-Aecom pour le Ministère des Transports, Direction Laval-Mille-Îles, Octobre 2012. Pagination multiple.

Commentaires :

Il est à noter que les commentaires qui font l'objet de la présente note technique ont été fournis à madame Johannie Martin, analyste à la DÉEPT par courriel le 28 juin dernier.

À la lumière des documents déposés par le Promoteur, aucune étude hydraulique n'a été déposée et qui fait état des impacts appréhendés des piles et des culées du nouveau pont de la rivière des Mille Îles sur le régime d'écoulement en eau libre et en conditions hivernales. Il faut comprendre qu'une station hydrométrique est installée sur la rivière des Mille Îles à la hauteur de Bois-des-Filion. C'est la seule station de mesures pour cette rivière. Cette station donne une information hydrologique névralgique car interreliée à l'ensemble des composantes de l'archipel de Montréal (Lac des Deux-Montagnes, Rivière des Prairies, Rivière des Mille Îles, Chenal Vaudreuil et Chenal Sainte-Anne-de-Bellevue). Toute modification du « contrôle hydraulique » de la rivière des Mille Îles aura un impact sur

...2

la courbe de tarage (relation niveau-débit) à la station hydrométrique, d'où l'importance d'avoir une analyse des impacts hydrauliques générés par la construction du nouveau pont tant pour la phase de construction que pour la phase d'exploitation.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a adopté par décret, lors du Conseil des ministres du 25 juin dernier, un règlement apportant des modifications au schéma d'aménagement de Ville de Laval et des MRC avoisinantes (MRC Thérèse-de-Blainville et Deux-Montagnes) exigeant ainsi l'intégration des cotes d'inondation de 20 ans et de 100 ans de 2005 calculées par le CEHQ. Ce règlement est entré en vigueur le 28 juin 2013. Le promoteur devra en tenir compte, le cas échéant, pour la suite du processus d'évaluation environnementale.

La ligne des hautes eaux (LHE) semble avoir été déterminée par la méthode botanique simplifiée. Comme la détermination de la LHE ne fait pas intervenir des notions hydrologiques (telle que la cote de crue de récurrence de 2 ans), le CEHQ ne peut se prononcer car ce domaine (botanique) ne fait pas partie de notre champ d'expertise.

Nous suggérons d'intégrer au plan de mesures d'urgence et de sécurité civile (à la section 9 du document principal) l'activité de surveillance des prévisions hydrométéorologiques de la rivière des Milles Îles effectuée par le CEHQ et disponible sur son site Internet. Ce service est présentement diffusé exclusivement pendant la période printanière et pourrait, selon des modalités à être discutées, être disponible pendant la période des travaux en eaux pour la construction du pont. Cet élément représente un maillon dans un Plan de mesures d'urgences (PMU) afin d'assurer la sécurité des travailleurs sur le chantier lors d'une crue-éclair.

Nous vous rappelons que la responsabilité de l'étude et de ses conclusions demeure entièrement à la charge du consultant et du promoteur. Les ingénieurs du CEHQ ne peuvent attester que les résultats sont bons puisqu'ils prendraient alors la responsabilité professionnelle de travaux qu'ils n'ont pas effectués ou supervisés personnellement.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.



FG/cp

François Godin, ing., M. Sc.

c. c. M^{me} Johannie Martin, analyste DÉEPT



DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
terrestres

DATE : Le 25 juin 2013

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif
sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
(3211-05-448)

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et en réponse à votre demande d'examiner la recevabilité de l'étude d'impact du projet en titre, en date du 7 mai 2013, vous trouverez ci-annexé l'avis sur la recevabilité produit par M. Carl Ouellet, portant sur les aspects sociaux.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez joindre M. Carl Ouellet, de notre direction, au numéro de téléphone (418) 521-3933, poste 4609.

Le directeur,

par Yves Rochon

p. j.



DESTINATAIRE : Monsieur Yves Rochon, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
hydriques et industriels

DATE : Le 25 juin 2013

OBJET : **Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif
sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion
(3211-05-448)**

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le présent avis a trait à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion par le ministère des Transports du Québec, à l'égard des aspects sociaux. Sur la base des améliorations des connaissances en évaluation des impacts sociaux réalisées ces dernières années concernant les projets assujettis à la procédure, les renseignements présentés dans le rapport principal de l'ÉIE (octobre 2012) et dans les Annexes A-1 à A-7 répondent de manière satisfaisante aux exigences de la directive du MDDEFP au regard de ces aspects et enjeux.

Cependant, la participation du public au cours de la procédure et l'étape à venir de l'analyse environnementale pourront faire en sorte que des demandes de précisions et d'engagements soient adressées à l'initiateur de projet et que des ajustements au projet soient requis afin de favoriser la meilleure intégration possible de celui-ci au sein du milieu humain d'accueil, advenant le cas où le projet serait autorisé par les instances responsables. Nous souhaitons ainsi être de nouveau consultés, cette fois-ci sur l'acceptabilité du projet au plan social à l'étape de l'analyse environnementale, alors que les enjeux sociaux liés, notamment, aux questions des nuisances associées à la réalisation des travaux lors de la phase de construction seront analysés (plan de communication, système de gestion des plaintes et commentaires provenant des citoyens, mesures d'atténuation applicables, etc.).

Carl Ouellet, B. Sc. Sociologie
Spécialiste en évaluation des impacts sociaux
Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels

Martin, Johannie

De: Jocelyn.Bianki@mfeq.gouv.qc.ca

Envoyé: 15 août 2013 09:12

À: Martin, Johannie

Objet: RE: Projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'A-440 et l'A640 - Recevabilité

Finances
et Économie

Québec 

Bonjour madame Martin,

Tel que convenu, je vous informe que la Direction régionale Laurentides n'a pas de commentaire à formuler concernant le projet en titre mais je désire être informé des développements de ce projet.

Merci de votre précieuse collaboration.

Bonne journée

Jocelyn Bianki
Directeur régional
Ministère des Finances et de l'Économie du Québec
Direction régionale Laurentides
85, De Martigny Ouest, Bureau C-3.35
St-Jérôme, Québec, J7Y 3R8
Téléphone: (450) 569-3031 poste 1700 Télécopieur: (450) 569-3039
Courriel : jocelyn.bianki@economie.gouv.qc.ca

Avis de confidentialité

Ce courriel est à usage restreint. S'il ne vous est pas destiné, veuillez svp le détruire immédiatement et en informer l'expéditeur.

De : <johannie.martin@mddefp.gouv.qc.ca>

A : <jocelyn.bianki@mfeq.gouv.qc.ca>

Date : 2013-08-13 10:12

Objet : Projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'A-440 et l'A640 - Recevabilité

Bonjour M. Bianki,

En parcourant mon dossier sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet de parachèvement de l'autoroute 19 (entre l'A-440 et l'A-640), je réalise que je n'ai toujours pas reçu la confirmation écrite indiquant que vous n'avez

2013-08-15

pas de commentaires à émettre (mais que vous désiriez tout de même être informé) tel que discuté par téléphone. Les réponses aux demandes d'avis étant transmises au BAPE pour la partie participation publique, il nous est nécessaire d'obtenir des réponses par écrit pour toute demande de consultation. Une réponse par courriel à ce message pourra cependant faire l'affaire.

Je vous remercie de votre collaboration.

Sincères salutations,

Johannie Martin

Chargée de projets

Direction de l'évaluation environnementale

des projets terrestres

Ministère du Développement durable, de l'Environnement,

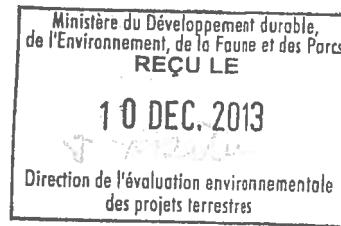
de la Faune et des Parcs

675 René-Lévesque Est, 6ème étage, boîte 83

Québec (Québec) G1R 5V7

(418) 521-3933 poste 4654

johannie.martin@mddefp.gouv.qc.ca



Note

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
terrestres

DATE : Le 6 décembre 2013

OBJET : **Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute
440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au
transport collectif sur le territoire des villes de
Laval et de Bois-des-Filion**

V/Réf. : 3211-05-448

N/Réf. : DPQA 1340

Bonjour,

Suite à votre demande du 18 novembre 2013, vous trouverez ci-joint l'expertise technique préparée par Monsieur Julien Hotton, ingénieur, concernant l'objet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie l'expertise technique de Monsieur Hotton.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

La directrice,

France Delisle

p. j.

c. c. M. Julien Hotton, DPQA



EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Madame France Delisle, directrice
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Julien Hotton, ing. M.Sc.

DATE : Le 6 décembre 2013

OBJET : **Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 – Demande d'avis de recevabilité portant sur le volet sonore de l'étude d'impact environnemental – analyse des réponses aux questions posées.**

V/Réf. : 3211-05-448
N/Réf. : DPQA 1340

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, M. Hervé Chatagnier, directeur à la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, dans sa demande du 18 novembre 2013, sollicite la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère pour la préparation d'un avis de recevabilité relativement au volet sonore d'une étude d'impact portant sur le projet de Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640.

Les réponses aux questions posées le 8 août 2013 sont satisfaisantes. Conditionnellement au dépôt du rapport de « étude complémentaire sur l'influence du projet routier sur les niveaux de bruit engendrés par la circulation de VHR » mentionnée en réponse à la question **QC-2 compl.**, l'étude d'impact est considérée recevable pour le volet « bruit environnemental ».



Julien Hotton, ing., M.Sc.

JH/cr



05 AOÛT 2013

Note

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets
terrestres

DATE : Le 5 août 2013

OBJET : **Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440
et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport
collectif sur le territoire des villes de Laval et de
Bois-des-Filion**

V/Réf. : 3211-05-448

N/Réf. : DPQA 1340

Bonjour,

Suite à votre demande du 7 mai 2013, vous trouverez ci-joint l'avis technique préparé par M. Julien Hotton, ingénieur, concernant l'objet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Hotton.

Par ailleurs, compte tenu de notre manque de personnel spécialisé dans le domaine de la gestion des inventaires des émissions, il nous sera malheureusement impossible de donner suite à votre demande d'avis technique visant à valider les taux d'émission du transport routier. Je vous remercie de votre compréhension.

Je vous prie de recevoir mes salutations distinguées.

La directrice,

France Delisle

p. j.

c. c. M. Julien Hotton, DPQA
M. Charles Larochelle, sous-ministre adjoint, DGCCAE



EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Madame France Delisle, directrice
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Julien Hotton, ing. M.Sc.

DATE : Le 5 août 2013

OBJET : **Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 – Demande d'avis de recevabilité portant sur le volet sonore de l'étude d'impact environnemental – Questions et commentaires**

V/Réf. : 3211-05-448
N/Réf. : DPQA 1340

1. Objet de la demande

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, M. Hervé Chatagnier, directeur à la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DÉE) du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP), dans sa demande du 7 mai 2013, sollicite la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA) pour la préparation d'un avis de recevabilité environnementale relativement au volet sonore d'une étude d'impact portant sur le projet de Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion.

2. Examen de la recevabilité du volet sonore de l'étude d'impact sur l'environnement

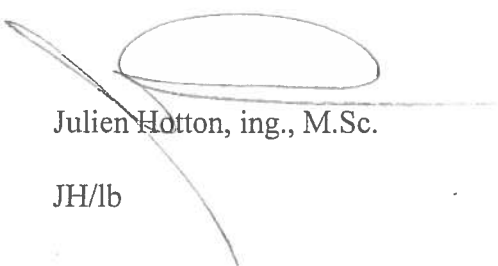
Après un premier survol des documents obtenus, les questions, commentaires et demande de renseignements additionnels sont émis :

1. en phase de construction, bien que le Cahier des charges et devis généraux (CCDG) impose aux entrepreneurs, à la section 10.4.4, des obligations sur la gestion du bruit, les critères à appliquer et les façons de le faire ne sont pas clairement indiquées. Quelles sont les mesures concrètes qui seront appliquées pour limiter la pollution sonore durant la phase de construction? Il est fortement recommandé que le promoteur s'engage à respecter les Limites et lignes directrices préconisées par le MDDEFP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction (Annexe 1) et également à s'engager à appliquer toutes les mesures faisables pour limiter l'exposition des habitations aux bruits de construction, notamment :
 - Utiliser des équipements moteurs dotés de silencieux performant et en bon état;
 - Utiliser des alarmes de recul à intensité variable s'ajustant selon le bruit ambiant et ajuster les méthodes de travail faisant en sorte que les machineries aient à reculer le moins possible;
 - Utiliser des écrans temporaires ou mobiles près des équipements les plus bruyants ou encore, idéalement, choisir des équipements conçus pour être moins bruyants;
 - Éviter les impacts des panneaux arrière des camions à benne;
 - Les marteaux hydrauliques et pneumatiques, si requis, devront être munis de dispositif antibruit;
 - Les équipements électriques et mécaniques devront être éteints lorsque non utilisés;
 - Les moteurs des camions en attente devront être arrêtés;
 - Informer les résidents à l'avance si, pour des raisons incontrôlables, des travaux bruyants doivent être réalisés le soir, la nuit ou la fin de semaine.
2. Les évaluations du climat sonore actuel ainsi que la modélisation des impacts sonores anticipés l'ont été uniquement pour une hauteur de 1,5 mètre du sol. Est-ce que l'impact sonore sur les étages supérieurs des habitations qui comportent un 2e étage (typiquement à 5 mètres du sol), où sont fréquemment situées des chambres à coucher, a été évalué et pris en compte dans la conception des mesures d'atténuation?
3. Les mesures d'atténuation proposées au chapitre 5 du rapport d'étude sonore ont été élaborées selon les objectifs d'atténuation de la Politique sur le bruit routier du MTQ. Or, cette politique n'accepte des mesures d'atténuation que pour les impacts « moyens » et « forts » et uniquement dans les cas où la mesure d'atténuation est de réduire ou d'annuler ces impacts « moyens » ou « forts » mais pas de corriger une situation existante problématique. Dans une perspective de développement durable,

et dans un objectif de diminution de la pollution sonore et du respect de la LQE, est-ce que le promoteur peut s'engager à appliquer des mesures d'atténuation au-delà des critères de la politique sur le bruit routier, pour les cas où il sera techniquement possible de le faire, en bonifiant les mesures d'atténuation afin de ramener le bruit à un niveau « acceptable », soit de 55 dBA sur 24 heures, même pour les points sensibles où le climat sonore était déjà dégradé avant la réalisation du projet?

3. Conclusion

L'analyse en recevabilité pourra être complétée une fois que les renseignements additionnels demandés et que les réponses aux questions posées au promoteur auront été obtenues. Il est important de noter que, bien que le volet sonore de l'étude d'impact ait été réalisé en faisant référence aux critères du MTQ pour la gestion du bruit (CCDG et Politique sur le bruit routier), l'analyse effectuée par la DPQA le sera en fonction du respect de la LQE.



Julien Hottton, ing., M.Sc.

JH/lb

Annexe 1

Le bruit communautaire au Québec

Politiques sectorielles

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère
du Développement durable, de l'Environnement et des
Parcs relativement aux niveaux sonores provenant
d'un chantier de construction**

(Mise à jour de mars 2007)

1. Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ar, 12h}$)¹ provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

2. Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau acoustique d'évaluation sur une heure ($L_{Ar, 1h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

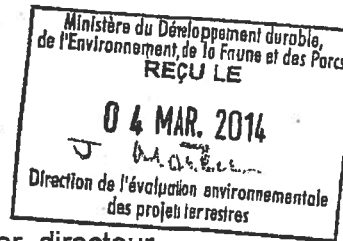
La nuit (22 h à 7 h), afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être jugée acceptable (sauf en cas d'urgence ou de nécessité absolue). Pour les trois heures en soirée toutefois (19 h à 22 h), lorsque la situation² le justifie, le niveau acoustique d'évaluation $L_{Ar, 3h}$ peut atteindre 55 dB peu importe le niveau initial à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites à la section 1.

¹ Le niveau acoustique d'évaluation $L_{Ar, T}$ (où T est la durée de l'intervalle de référence) est un indice de l'exposition au bruit qui contient niveau de pression acoustique continu équivalent $L_{Aeq, T}$, auquel on ajoute le cas échéant un ou plusieurs termes correctifs pour des appréciations subjectives du type de bruit. Pour plus de détail concernant l'application des termes correctifs, consulter la Note d'instructions 98-01 sur le bruit.

² C'est-à-dire lorsque les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant les limites mentionnées au paragraphe précédent pour la soirée et la nuit.



Direction du patrimoine écologique
et des parcs



NOTE

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation environnementale
Direction des projets terrestres

DATE : Le 28 février 2014

OBJET : **Troisième avis relatif à la recevabilité du projet de « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Fillon » — Volet espèces exotiques envahissantes**

N^{os} DOSSIERS : SCW 849540; V/R 3211-05-448; N/R 5145-04-18 [506]

Cet avis donne suite à l'analyse de l'addenda 2 déposé par le consortium Dessau, SNC-Lavalin - AECOM en février 2014 pour le compte du ministère des Transports du Québec. Les commentaires de la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPEP) portent sur la prévention de l'introduction et de la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) dans le cadre du projet.

La DPEP considère que les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable, rendant l'étude d'impact recevable à l'égard de la prévention de l'introduction et de la propagation d'EEE.

Toutefois, pour l'analyse de l'acceptabilité environnementale, l'initiateur devra déterminer quels sont les secteurs où il mettra en œuvre les mesures identifiées pour limiter la propagation du roseau commun. Ces secteurs devront couvrir les localisations d'espèces floristiques menacées et vulnérables, ainsi que les milieux humides faisant l'objet de remise en état ou de pertes temporaires. Ces secteurs devront être validés par la DPEP.

Pour toute information supplémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Isabelle Simard au 418 521-3907, poste 4417 ou à l'adresse courriel suivante : isabelle.simard@mddefp.gouv.qc.ca.

Le chef du Service,

Jean-Pierre Lanier

JPL/IS/se

06 DEC. 2013

NOTE

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation environnementale
Direction des projets terrestres

EXPÉDITEUR : Jean-Pierre Laniel, chef de service
Service de l'expertise en biodiversité

DATE : Le 5 décembre 2013

OBJET : Deuxième avis de recevabilité relatif au projet de
« Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur
le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion » —
Volet milieux humides

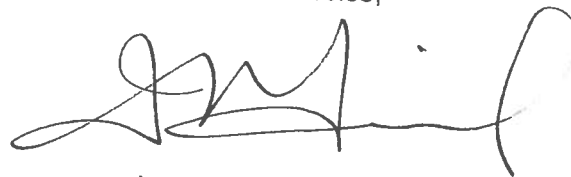
N^{os} DOSSIERS : SCW 849540; V/R 3211-05-448; N/R 5145-04-18 [506]

La présente donne suite à votre demande d'avis sur le document contenant les réponses aux questions et commentaires du projet susmentionné, adressée à la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPEP) le 18 novembre 2013. Les commentaires suivants portent exclusivement sur le volet « milieux humides ».

Les informations contenues dans les réponses aux questions concernant les milieux humides sont adéquates. Ainsi, en regard des milieux humides, l'étude d'impact est jugée recevable. Toutefois, à l'étape de l'acceptabilité environnementale du projet l'initiateur doit déposer un plan de compensation pour les pertes permanentes en milieu humide et détailler la remise en état et le suivi des habitats pour les pertes temporaires.

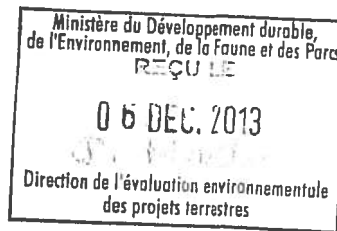
Pour toute information supplémentaire, à l'égard des milieux humides, je vous invite à communiquer avec la responsable du dossier, M^{me} Judith Kirby au 418 521-3907 poste 4429.

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/JK/se



NOTE

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation environnementale
Direction des projets terrestres

EXPÉDITEUR : Jean-Pierre Laniel, chef de service
Service de l'expertise en biodiversité

DATE : Le 5 décembre 2013

OBJET : **Deuxième avis de recevabilité relatif au projet de
« Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur
le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion » —
Volet espèces floristiques menacées et vulnérables**

N^{os} DOSSIERS : SCW 849540; V/R 3211-05-448; N/R 5145-04-18 [506]

La présente donne suite à votre demande d'avis datée du 18 novembre 2013 sur l'addenda 1 déposé en novembre 2013 et contenant les réponses aux demandes de renseignements. Les commentaires de la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPEP) portent sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

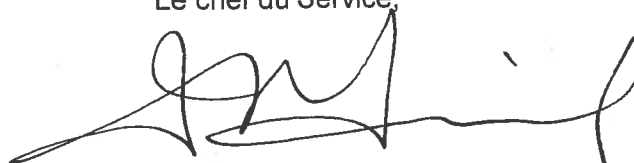
La DPEP considère le traitement des questions QC-53 et QC-89 à QC-93 satisfaisantes. Comme demandé, l'initiateur du projet prend bonne note des modifications de statut de certaines espèces, indique qu'une clause particulière sera prise par rapport aux noyers cendrés coupés qui sont affectés par le chancre, précise le nombre d'érables noirs qui seront affectés par le projet et que ceux-ci pourront faire l'objet d'une récolte de samares en automne, clarifie que la mesure d'atténuation V21 prévoit un déboisement au strict minimum et prend bonne note qu'une compensation (protection d'un boisé de superficie équivalente et abritant en autant que possible les mêmes EFMVS) sera exigée.

...2

Après analyse, la DPEP considère l'étude d'impact recevable eu égard aux EFMVS, composante qui relève de son champ de compétence.

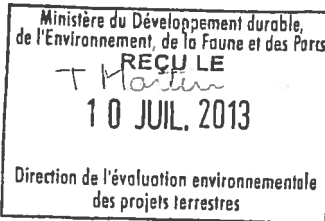
Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Nancy Hébert au 418 521-3907, poste 4416.

Le chef du Service,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Laniel', written over a horizontal line.

Jean-Pierre Laniel

JPL/NH/se



DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation environnementale
Direction des projets terrestres

EXPÉDITEUR : Jean-Pierre Laniel, chef de service
Service de l'expertise en biodiversité

DATE : Le 5 juillet 2013

OBJET : **Premier avis relatif à la recevabilité de l'étude
« Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur
le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion » Volet
Espèces floristiques menacées et vulnérables**

N^{os} DOSSIERS : SCW 849540; V/R 3211-05-448; N/R 5145-04-18 [506]

La présente donne suite à votre demande d'avis datée du 7 mai 2013 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné déposée en octobre 2012 par un consortium de consultants « Dessau, SNC-Lavalin, AECOM » et transmise par l'initiateur du projet le « Ministère des Transports du Québec ». Les commentaires de la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPEP) portent sur les espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS).

1. RENSEIGNEMENTS FOURNIS

Sur la base de l'information consignée au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ, 2008), l'étude rapporte la présence potentielle de plusieurs espèces floristiques à statut particulier sur le territoire correspondant à la zone d'étude. Les inventaires ont été réalisés aux périodes propices par un expert compétent à l'été 2010 ainsi qu'au printemps et à l'été 2011 et ont permis d'inventorier cinq EFMVS (et non six puisque le micocoulier occidental a été retiré en 2012 de la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables) dont (vol. 1 p.161, carte 5-1 feuillet 1 et 2) :

1. l'érable noir (*Acer nigrum*), une espèce calcicole, désignée vulnérable, de rang de priorité S3 pour la conservation, en déclin, qui croît principalement dans les érablières à feuillus tolérants ou à l'orée des bois.

...2

2. le noyer cendré (*Juglans cinerea*), également une espèce en déclin, susceptible, de rang S3, qui colonise les érablières sur sites bien drainés et fertiles ainsi que les sols rocailleux.

2. ÉVALUATION DES IMPACTS DU PROJET SUR LES EFMVS

L'étude présente la grille des interrelations identifiant les impacts probables du projet entre les EFMVS et les activités de la phase de construction et d'exploitation. Ceux-ci seront principalement causés par la mise en place du chantier de construction, le déboisement, l'essouchement, les travaux de construction de la route (déblais, remblais, nivellement, terrassement), etc. L'étude indique que le projet pourrait avoir un impact sur près de 5 000 plants d'ail des bois (*Allium tricoccum*), la dryoptère de Clinton (*Dryopteris clintoniana*), entre 0 à 6 érables noirs selon que l'on consulte la p.161, 241-242 ou le feuillet 1 de la carte 5-1 et enfin, environ 50 noyers cendrés dont plus de la moitié sont affectés par le chancre (vol. 1 : p. 240-242). L'initiateur qualifie les impacts résiduels sur la composante de mineurs. L'initiateur du projet justifie cette analyse par l'application de mesures d'atténuation particulières et les informations contenues dans le Guide¹ (Couillard, 2007).

3. MESURE D'ATTÉNUATION COURANTE ET PARTICULIÈRE

Le projet prévoit diverses mesures d'atténuation courantes pour les boisés et les milieux humides dont la délimitation des secteurs à déboiser, le balisage des arbres à conserver, la conservation des arbres matures dans la mesure du possible, la circulation dans les milieux humides, etc. (vol.1 : p. 232, 238). Également, il propose diverses mesures d'atténuation particulières pour les espèces floristiques à statut précaire (Vol. : p. 241-242) :

Ail des bois

Aucune mesure : d'après le guide d'analyse de Couillard (2007) « par rapport aux autres espèces désignées ou vulnérables, l'ail des bois constitue une exception du fait que la réglementation qui la touche a pour principal objectif d'interdire son commerce et sa cueillette en grande quantité à des fins commerciales. Il est donc recommandé de traiter cette espèce comme si elle était susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable ». L'ail des bois n'étant pas rare à l'échelle régionale, on se trouve en situation 4 et le MDDEFP peut autoriser le projet sans exigence pour cette espèce.

Dryoptère de Clinton

Aucune mesure puisqu'il s'agit d'une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. La DPEP tient à préciser que cette espèce vient d'être retirée de la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables.

¹ COUILLARD, Line, 2007. *Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projets en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement*, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, version préliminaire, 26P.

Érable noir

Une mesure d'atténuation :

« V21 : Dans la mesure du possible, préserver un îlot boisé entre les infrastructures à l'endroit où se trouve les érables noirs (quadrant NE de l'échangeur Saint-Saëns), ce qui va permettre en même temps la conservation d'ail des bois et de noyer cendré »

Une mesure de compensation en situation 2 selon le guide d'analyse (Couillard, 2007) :

« VCOMP2 : Prévoir une compensation dans un ratio >1 : 1 pour la perte d'individus d'érables noirs »

Noyer cendré

Une mesure d'atténuation en lien avec le programme de rétablissement (Environnement Canada, 2010) :

« V20 : Dans la mesure du possible, préserver les individus sains de noyer cendré ou prévoir le prélèvement de graines ou de greffes des individus sains avant leur coupe »

Pour faire suite à une communication personnelle avec M. Pierre Desrochers de Ressources naturelles Canada du Service canadien des forêts, la DPEP recommande que les troncs ainsi que tous les rameaux de noyers cendrés infectés par le chancre soient enfouis à proximité du site de coupe et recouverts par 20 cm de sol.

CONCLUSION

Après analyse, la DPEP considère l'étude d'impact non recevable. En effet, dans un premier temps, l'initiateur devra fournir certaines précisions relativement à l'érable noir. Il est demandé à l'initiateur du projet de prendre en considération les points ci-dessous :

- ❖ Les impacts sur l'érable noir sont imprécis et semblent divergents selon que l'on consulte le feuillet 1 de la carte 5-1 (impact sur 6 arbres), la page 161 du volume 1 (impact sur 5 arbres) et les pages 241 et 242 du volume 1 (impact sur 2 arbres ou moins). L'initiateur peut-il préciser les impacts sur l'érable noir? Et indiquer quels arbres seraient balisés en vue d'être conservés et lesquels seraient coupés?
- ❖ L'initiateur peut-il prendre un engagement plus ferme pour la mesure d'atténuation V21?
- ❖ Les érables noirs inventoriés sont-ils matures et peuvent-ils faire l'objet d'une récolte de samares en 2013 ou 2014 en vue d'appliquer la mesure VCOMP2? En effet, la DPEP estime que l'émission du décret et des certificats d'autorisation se ferait à l'hiver 2015, ce qui pourrait entraîner des délais supplémentaires étant donné que les samares sont produites à l'automne.
- ❖ L'initiateur devrait contacter la DPEP en vue de planifier le plan de minimisation et **de suivi environnemental** relatif à l'érable noir, car des recherches sur la biologie de l'espèce sont en cours afin de faciliter la culture et la plantation d'érables noirs.

Dans un deuxième temps, concernant l'acceptabilité environnementale du projet, la DPEP considère que la mesure VCOMP2, soit le remplacement des arbres perdus par la plantation d'un nombre équivalent d'individus relève davantage de la minimisation des impacts plutôt que de la compensation. La DPEP évalue que cette mesure d'atténuation est adéquate étant donné qu'il s'agit d'une espèce en déclin fortement affectée par le développement urbain. Cependant, dans le cadre de ce projet, la DPEP identifie que le principal impact consiste dans la destruction de l'habitat d'EFMVS en milieu urbain. Ainsi, la DPEP demande à l'initiateur d'examiner, à titre de mesure de compensation, la protection (par acquisition ou autre mesure) d'un milieu boisé de superficie équivalente à celle qui sera détruite et abritant, autant que possible, les mêmes EFMVS (ail des bois, érable noir et le noyer cendré) ou présentant les mêmes caractéristiques écologiques. Les superficies à compenser pourront être établies à partir des plans et devis finaux.

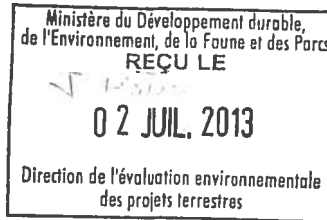
Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Nancy Hébert au 418 521-3907, poste 4416.

Le chef du Service,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Laniel', with a large, stylized initial 'J' and a long horizontal stroke at the end.

Jean-Pierre Laniel

JPL/NH/se



NOTE

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation environnementale
Direction des projets terrestres

EXPÉDITEUR : Jean-Pierre Laniel, chef de service
Service de l'expertise en biodiversité

DATE : Le 26 juin 2013

OBJET : **Avis relatif à la recevabilité du projet de « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voies réservées au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion » — Volet espèces exotiques envahissantes**

N^{OS} DOSSIERS : SCW 849540; V/R 3211-05-448; N/R 5145-04-18 [506]

Cet avis concerne la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement déposée par le consortium Dessau, SNC-Lavalin - AECOM pour le compte du ministère des Transports du Québec en octobre 2012. Les commentaires de la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPEP) portent sur la prévention de l'introduction et de la propagation d'espèces exotiques envahissantes (EEE) dans le cadre du projet susmentionné.

Par mesure de précaution et afin de prévenir l'introduction d'EEE dans le cadre des travaux projetés, il est important de mettre en œuvre des mesures simples, mais efficaces qui permettront de protéger la biodiversité. Ainsi, la machinerie excavatrice qui sera utilisée devra être nettoyée avant son arrivée sur le site des travaux afin qu'elle soit exempte de boue, d'espèces fauniques ou de fragments de plantes.

L'initiateur rapporte la présence de plusieurs espèces exotiques envahissantes sur les sites des travaux projetés dont le roseau commun, le nerprun cathartique, la salicaire commune, l'alpiste roseau et la lysimaque nummulaire. La DPEP demande à l'initiateur de lui transmettre les coordonnées géoréférencées des colonies de ces espèces.

...2

Si des travaux doivent être entrepris dans des colonies d'EEE, les débris de végétaux, les systèmes racinaires et les sols contaminés devront être enfouis sur place dans une fosse d'une profondeur de plus de 2 m, puis recouverts par du matériel non contaminé ou être éliminés dans un site d'enfouissement. La machinerie excavatrice devra être nettoyée à nouveau, loin des milieux sensibles ou favorables à la germination des graines d'EEE, avant d'être utilisée à nouveau dans des sites non touchés par des EEE.

L'initiateur mentionne que la terre organique qui sera décapée lors des travaux sera mise de côté puis utilisée plus tard en guise de remblai. Il devra s'assurer que les sols touchés par des EEE ne seront pas réutilisés, mais plutôt enfouis ou éliminés.

L'initiateur propose de procéder à la végétalisation des sols dénudés le plus rapidement possible après les travaux. Il mentionne qu'il utilisera des espèces indigènes pour la végétalisation des berges qui seront touchées. En raison de la présence de nombreuses EEE dans la zone à l'étude, plus particulièrement le roseau commun, la végétalisation devra être faite au fur et à mesure de l'avancement des travaux, plus particulièrement près des zones sensibles telles que les cours d'eau et les milieux humides, les localisations d'espèces menacées ou vulnérables, de même que près des zones d'aménagement écologique particulières et de la réserve écologique de l'île Garth. Il est également recommandé de planter des arbustes d'espèces compétitives près des colonies de roseau commun afin de limiter leur propagation suite aux travaux.

L'initiateur devra effectuer un suivi annuel de la reprise végétale des secteurs végétalisés sur une période de deux (2) ans afin de détecter et d'éliminer toute plante exotique envahissante qui s'y établirait. Un court bilan du suivi annuel devra être transmis à la DPEP, faisant état des EEE détectées, de leur abondance et des méthodes de contrôle utilisées.

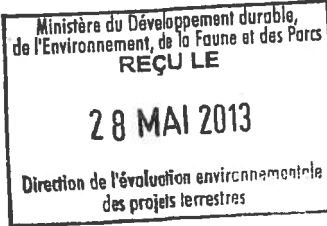
En conclusion, la DPEP juge cette étude d'impact non recevable eu égard aux espèces exotiques envahissantes. Elle sera jugée recevable lorsque l'initiateur aura pris les engagements demandés pour limiter l'introduction et la propagation d'EEE lors des travaux. Pour toute information supplémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Isabelle Simard au 418 521-3907, poste 4417 ou à l'adresse courriel suivante : isabelle.simard@mddefp.gouv.qc.ca.

Le chef du Service,



JPL/IS/se

Jean-Pierre Laniel



NOTE

DESTINATAIRE : M. Hervé Chatagnier, directeur
Direction générale de l'évaluation environnementale
Direction des projets terrestres

EXPÉDITEUR : Jean-Pierre Laniel, chef de service
Service de l'expertise en biodiversité

DATE : Le 24 mai 2013

OBJET : **Avis relatif à l'analyse de la recevabilité du projet
« Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et
l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur
le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filionon » —
Volet milieux humides**

N^{os} DOSSIERS : SCW 849540; V/R 3211-05-448; N/R 5145-04-18 [506]

La présente donne suite à votre demande d'avis sur l'analyse de la recevabilité du projet susmentionné, adressée à la Direction du patrimoine écologique et des parcs (DPEP) le 7 mai 2013. Les questions et commentaires suivants portent exclusivement sur le volet « milieux humides ».

Question 1.

La DPEP souhaite savoir comment la cartographie détaillée des milieux humides de la Communauté métropolitaine de Montréal réalisée par Canards illimités et le MDDEFP en 2010 a été prise en compte dans l'identification et la délimitation des milieux humides sur le territoire?

Question 2.

La DPEP demande que l'initiateur corrige le Tableau B2-1 à l'Annexe B2, en accordant le numéro d'identifiant au milieu humide qui correspond au numéro d'identifiant sur la carte 5-1 et sur les tableaux 5-2, 5-3 et 6-5 du rapport. De plus, il faut expliquer les chiffres dans la quatrième colonne du Tableau B2-1.

Évitement

Il faut tenir compte que les milieux humides de très petite superficie en milieu urbain n'ont pas nécessairement une valeur écologique très élevée. Cependant, ils jouent un rôle hydrologique essentiel de rétention d'eau (qu'ils soient connectés à un cours d'eau ou non) afin de laminier des crues et de soutenir des débits d'étiage. En outre,

...2

ces petits milieux humides en zone fortement développée représentent les derniers vestiges des milieux humides boisés avec une valeur visuelle au niveau du paysage.

Compte tenu de ces valeurs hydrologique et sociale, la DPEP demande à l'initiateur du projet d'éviter davantage les milieux humides sur le territoire. Plus particulièrement, d'éviter la fragmentation du MH 6, un marécage important dans une plaine inondable incluse dans la Zone d'aménagement écologique particulière (ZAEP) du Bois d'Auteuil. Il est également demandé d'éviter les MH 8 et MH 9 inclus dans un complexe boisé avec la présence d'espèces à statut précaire et qui se trouve dans la ZAEP du Bois du secteur de l'avenue des Perron.

Compensation

Selon le Tableau 6-5 de l'étude d'impact, le projet engendra une perte de 5 ha de milieu humide. Après avoir évité davantage certains milieux humides dans l'emprise du projet, l'initiateur doit compenser pour les pertes résiduelles. La DPEP demande que l'initiateur compense avec un projet de restauration du même type de milieu humide, c'est-à-dire des marécages arborescents ou des complexes de marécage et de marais. Une composante du projet de compensation pourrait être la protection du site afin d'assurer sa pérennité, par exemple avec une servitude de conservation.

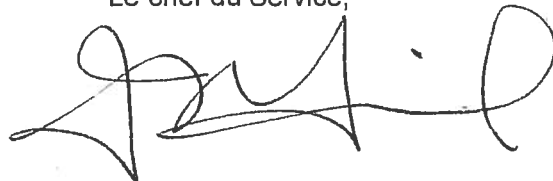
Le site de compensation doit être sur un site adjacent du milieu perdu / altéré, ou le plus proche possible. Dans le contexte de la Politique de conservation et de mise en valeur des milieux naturels d'intérêt de la Ville de Laval, ce serait pertinent de compenser à l'intérieur de la même ZAEP. Toutes les informations concernant le ou les projets de compensation doivent être présentées dans un plan de compensation. L'initiateur pourrait contacter des groupes locaux et régionaux de conservation afin de discuter des projets potentiels. Pour toute information sur la séquence d'atténuation et plus particulièrement sur la compensation, l'initiateur peut consulter le document du MDDEFP intitulé « Les milieux humides et l'autorisation environnementale » (2012) à l'adresse suivante :

<http://www.mddefp.gouv.qc.ca/eau/rives/milieux-humides-autorisations-env.pdf>

Ainsi, en attendant des réponses aux questions 1 et 2 et des commentaires de l'initiateur à propos de l'évitement et de la compensation, en ce qui concerne les milieux humides, l'étude d'impact est jugée non recevable.

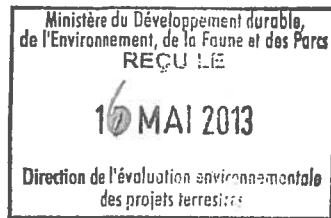
Pour toute information complémentaire, je vous invite à communiquer avec M^{me} Judith Kirby au 418 521-3907, poste 4429.

Le chef du Service,



Jean-Pierre Laniel

JPL/JK/se



Note

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

DATE : Le 15 mai 2013

OBJET : **Avis relatif à l'acceptabilité du projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-de-Filion**

N^{OS} DOSSIERS : SCW 849540 ; V/R 3211-05-448 ; N/R 5145-04-18 [506]

La présente fait suite à votre demande d'avis du 7 mai 2013 sur l'acceptabilité de l'étude d'impact susmentionnée. Ce commentaire porte spécifiquement sur le volet « aires protégées ».

Au sein de la zone d'étude du projet, on trouve l'île Garth qui constitue une réserve écologique. À la page 202 du document « Avis_acceptabilité_autoroute19 », il est mentionné que « La réserve écologique est complètement exclue de la zone des travaux. ». Dans ces circonstances, en matière d'aires protégées, le projet est jugé acceptable.

Espérant le tout conforme à vos attentes.

Agathe Cimon
Chef du Service des aires protégées

AC/MAB/hm

c. c. M. Marc-André Bouchard, Service des aires protégées
M^{me} Johannie Martin, Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

Martin, Johannie

De: Boulet, Gilles

Envoyé: 16 décembre 2013 14:20

À: Martin, Johannie

Cc: Laplante, Manon; Grimard, Yves

Objet: Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 - Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP

N/réf : savex-12900

V/réf : 3211-05-448

SCW-849516

Bonjour

Tel que demandé, j'ai pris connaissance des réponses du promoteur aux questions et commentaires du MDDEFP concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 19. Les réponses fournies aux questions se rapportant à la qualité de l'air et à la modélisation de la dispersion atmosphérique sont satisfaisantes. L'Étude d'Impact (EI) est donc recevable en qui a trait au milieu récepteur air.

N'hésitez pas à me contacter pour des informations supplémentaires.
Bonne fin de journée !

Gilles Boulet

Météorologue

Ministère du développement durable, de l'environnement, de la faune et des parcs

Direction du suivi de l'état de l'environnement

Service des avis et des expertises - Milieu atmosphérique

tél : (418) 521-3820 poste 4571

télec : (418) 643-9591

Martin, Jhannie

De: Boulet, Gilles

Envoyé: 28 juin 2013 15:55

À: Martin, Jhannie

Cc: Grimard, Yves; Boucher, Ginette

Objet: Recevabilité de l'ÉI - milieu récepteur air - Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'A-440 et l'A-640

V/réf : 3211-05-448

N/réf : Savex 12338

SCW-849516

Bonjour

Suite à votre récente demande, nous avons pris connaissance de l'Étude d'Impact (ÉI) concernant le projet mentionné en objet. Quelques informations supplémentaires sont nécessaires avant de pouvoir juger recevable l'ÉI en ce qui a trait au volet "milieu récepteur air". Voici plus spécifiquement nos commentaires et questions.

- Tel que mentionné à la page 207 de l'ÉI, "l'étude s'est concentrée sur les trois polluants jugés les plus importants soit : le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NOx) et les particules fines (PM2.5)". Nous considérons que l'ÉI aurait dû également porter sur les émissions de benzène. Ce contaminant est généralement préoccupant en milieu urbain puisque les concentrations approchent souvent la norme du MDDEFP (10 ug/m³ sur la concentration moyenne quotidienne). Ce contaminant peut aussi servir de témoin ou de traceur de la pollution générée par la circulation routière. En conséquence, nous estimons que le benzène doit être ajouté à la liste des contaminants faisant l'objet d'une modélisation de la dispersion atmosphérique.
- À la section 5 de l'annexe C (étude de dispersion atmosphérique), il est mentionné que les concentrations maximales de PM2.5 augmenteront dans le scénario 2026 comparativement au scénario 2016. Or, les tableaux 4 et 6 de l'annexe C montrent le contraire. En effet, selon le tableau 4 la concentration maximale modélisée de PM2.5 est de 0,234 ug/m³ dans le scénario 2016 alors que le tableau 6 montre que cette concentration est de 0,202 ug/m³ dans le scénario 2026.
- Les concentrations maximales modélisées de PM2.5 présentées à l'annexe C (étude de dispersion atmosphérique) ne correspondent pas aux valeurs présentées aux tableaux 6.8 et 6.9 du document principal de l'ÉI.
- Enfin, veuillez noter que les taux d'émission utilisés dans le cadre de l'étude de dispersion atmosphérique devront faire l'objet d'une validation exhaustive de la part du personnel de la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère (DPQA). La validité de l'étude de dispersion atmosphérique est étroitement liée aux taux d'émissions retenus.

N'hésitez pas à me contacter pour des informations supplémentaires.

Salutations

Gilles Boulet

Météorologue

Ministère du développement durable, de l'environnement, de la faune et des parcs

Direction du suivi de l'état de l'environnement

Service des avis et des expertises - Milieu atmosphérique

tél : (418) 521-3820 poste 4571

télec : (418) 643-9591

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier
Directeur de l'évaluation environnementale des projets
terrestres

DATE : Le 6 mars 2014

OBJET : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 640 et
l'autoroute 440
(Dossier 3211-05-448)

N/R. : 20140228-45

La Direction générale du développement et des opérations régionales a pris connaissance de votre demande, du 24 février 2014; au sujet du projet cité en objet. Vous trouverez, ci-joint, les commentaires émis par la Direction régionale de de l'Estrie, de Montréal et de la Montérégie du secteur de la faune.

Le directeur général,



Jacob Martin-Malus

p. j.

Projet : Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 640 et l'autoroute 440
Avis faunique – 3^e recevabilité

Note d'information (20140228-45)

La direction régionale de l'Estrie, de Montréal et de la Montérégie, secteur de la faune, a pris connaissance des documents complémentaires déposés et des réponses du promoteur aux questions et commentaires.

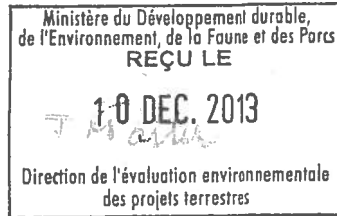
En fonction de notre champ de compétence et au meilleur de notre connaissance, nous considérons que l'étude d'impact sur l'environnement est recevable. Toutefois, conséquemment aux dernières réponses du promoteur, nous sommes d'avis que des engagements de sa part seront nécessaires sur les points suivants :

- Dans sa réponse R-40, le promoteur mentionne que des passages fauniques seront prévus le long de l'autoroute afin de permettre un maintien des déplacements de la faune de part et d'autre de l'infrastructure. Le promoteur devra s'engager à ce que l'emplacement et le design de ces passages soient élaborés en collaboration et avec l'approbation finale du secteur de la faune du MDDEFP.
- À la réponse R-55.2, le promoteur s'engage à réaliser un inventaire complémentaire pour la couleuvre brune. Le promoteur devra également s'engager à mettre en place les mesures d'atténuation et/ou de compensation jugées nécessaires en fonction des résultats de ces inventaires.
- À la réponse R-98.2, le promoteur apporte des éléments justifiant que la période des travaux dans l'habitat du poisson soit étendue pour débuter le 15 juillet plutôt que le 1^{er} août. Après l'analyse de ces éléments, nous sommes d'avis que cette extension est justifiée, en regard de l'impact des travaux et des conditions du milieu, et que les périodes de travaux dans l'habitat du poisson pourront être, **exceptionnellement**, du 15 juillet au 1^{er} mars pour la rivière des Mille-Îles. Il est toutefois à noter que ces périodes demeureront du 1^{er} août au 1^{er} mars pour les autres cours d'eau touchés par les travaux. Également, à notre avis, il sera nécessaire, à l'étape des CA, d'examiner la possibilité d'insérer des ponceaux ou des ouvertures dans les jetées prévues afin de permettre une meilleure circulation d'eau dans les habitats de part et d'autre de ces jetées.

Pour plus de précisions sur ces commentaires, contactez : Etienne Drouin (450-928-7608 poste 299; etienne.drouin@mrn.gouv.qc.ca)

Pour transmission à :

M. Hervé Chatagnier et M^{me} Johannie Martin de la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres.



DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 6 décembre 2013

OBJET : **Recevabilité de l'étude d'impact pour le projet de
parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440
et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport
collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-
des-Filion (3211-05-448)**

N/Réf. : 7400-13-01-00001-03

La présente fait suite à votre demande, datée du 18 novembre 2013, sur la recevabilité du projet cité en rubrique. Il a été convenu avec la direction régionale des Laurentides que ce serait la direction régionale de Laval qui sera responsable de ce dossier. Vous trouverez en pièce jointe l'avis de monsieur Henrik Amirian, chimiste au secteur industriel et de madame Isabelle Barriault, biologiste, au secteur hydrique/naturel.

Pour toute information supplémentaire, nous vous invitons à communiquer avec monsieur Henrik Amirian pour le volet sols au 450-661-2008, poste 309, et avec madame Isabelle Barriault, au 514-873-3636, poste 343, pour le volet milieux naturels et hydriques.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

La directrice adjointe de l'analyse et
de l'expertise de Montréal et de Laval,



Marilou Tremblay

p. j. Avis sur la recevabilité

c.c. Madame Johannie Martin, DÉE
Monsieur Stéphane Tomat, DR-Laurentides

Bureau de Montréal
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9
Téléphone : 514 873-3636
Télécopieur : 514 873-5662

Courriel : marilou.tremblay@mddefp.gouv.qc.ca
Internet : www.mddefp.gouv.qc.ca

Bureau de Laval
850, boulevard Vanier
Laval (Québec) H7C 2M7
Téléphone : 450 661-2008
Télécopieur : 450 661-2217

Bureau de Lanaudière
100, boulevard Industriel
Repentigny (Québec) J6A 4X6
Téléphone : 450 654-4355
Télécopieur : 450 654-6131

Bureau des Laurentides
300, rue Sicard, bureau 80
Sainte-Thérèse (Québec) J7E 3X5
Téléphone : 450 433-2220
Télécopieur : 450 433-1315

DESTINATAIRE : Madame Marilou Tremblay
La directrice adjointe de l'analyse et de l'expertise
de Montréal et de Laval

DATE : Le 6 décembre 2013

OBJET : **Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion (3211-05-448)**

7400-13-01-00001-03

La présente fait suite à la demande, datée du 18 novembre 2013, sur la recevabilité du projet cité en rubrique. Nous avons pris connaissance du document « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion – Étude d'impact sur l'environnement – l'Addenda 1 : Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP – Novembre 2013 ».

Nous considérons que l'étude d'impact est recevable pour ce qui est du volet biologique et des sols. Toutefois, la direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides (DR) souhaite que les informations ci-dessous soient précisées aux documents qui seront soumis par l'initiateur du projet. Veuillez noter que les commentaires de M. Amirian, pour le volet sol, se retrouvent au dernier paragraphe.

Nous reprenons la numérotation des réponses transmises afin de faciliter la compréhension.

R-9 La DR demande que les cours d'eau qui ne peuvent être intégrés au projet fassent l'objet d'une relocalisation et que celle-ci permette de rétablir son caractère naturel et permette un gain faunique. De plus, la pérennité à long terme du cours d'eau relocalisé devra être démontrée, par exemple, pour ses apports en eau.

La DR considère que toute perte de cours d'eau est un impact important et non mineur comme le mentionne l'initiateur du projet. En effet, les orientations du MDDEFP sont à l'effet que les cours d'eau doivent être conservés et protégés, peu importe leur valeur écologique, car il faut aussi considérer leur fonction écologique. La

Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables abonde dans le même sens. Toutefois, il est à noter que toute perte de cours d'eau devra être compensée en vertu de la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique*.

- R-16** Expliquer le commentaire suivant : « Au-delà de cette limite, le couvert végétal s'établira. » Tout impact du projet sur les milieux naturels, qu'il soit temporaire ou permanent, devra être documenté et dans tous les cas, des mesures de restauration devront être mises en place.

Dans l'éventualité où des milieux humides seraient en partie conservés, l'initiateur du projet devra faire la démonstration que les superficies conservées sont pérennes. À cet effet, les informations relativement au bilan hydrique et à la lutte contre les espèces envahissantes, entre autres, devront être transmises.

- R-31** Il y a des divergences dans le tracé des cours d'eau entre les cartes 5-1 et 5-2. En effet, sur la carte 5-1 transmise en novembre 2013, certaines sections de cours d'eau identifiées dans la cartographie des cours d'eau de Ville de Laval ne sont pas identifiées sur ces cartes, à savoir : les tronçons 452, 453, 87, 91, 93, 60, 69 et 42. Toutefois, ces sections de cours d'eau sont identifiées dans les cartes 5-2 du document d'octobre 2012. De plus, les sections de cours d'eaux canalisées sont identifiées dans les figures 5-2 d'octobre 2012, mais cette information a été retirée des figures 5-2 de novembre 2013. Il est nécessaire d'uniformiser les informations sur les cours d'eau et les figures 5-1 doivent intégrer les informations des figures 5-2, incluant les sections canalisées des cours d'eau, car elles sont aussi pertinentes à l'analyse des impacts du projet sur les milieux humides.

Nous tenons à rectifier que la cartographie des cours d'eau de Laval est un outil cartographique dont s'est doté Ville de Laval, mais que les cours d'eau et fossés doivent toujours être validés sur le site. Le MDDEFP a accompagné la Ville de Laval dans l'élaboration des critères utilisés pour déterminer la présence d'un cours d'eau, mais le MDDEFP n'a pas collaboré directement à la réalisation de cette cartographie. Cette nuance doit être apportée dans le document.

Il est mentionné que les informations relativement aux bassins versants ont été transmises par la Ville de Laval, mais cette information doit être ajoutée au document soumis. En effet, lors de l'analyse de l'impact du projet et des mesures de minimisation, la connaissance des bassins versants des cours d'eau et des milieux humides s'avèrera primordiale.

- R-32** Les liens hydrologiques ont été déterminés entre les cours d'eau et les milieux humides, mais afin d'avoir une vue globale de ces liens, il serait nécessaire d'indiquer le sens d'écoulement des cours d'eau pour être en mesure de mieux déterminer les impacts des travaux sur les milieux humides et les cours d'eau.

- R-34** Un décret du gouvernement émis en juillet 2013 est venu intégrer aux schémas d'aménagement des MRC de Thérèse-de-Blainville et de Laval les cotes de crues de 2005 du Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) pour la rivière des Mille Îles. Selon, la carte 5-2 feuillet 1 de novembre 2013, la plaine inondable de la rivière des Mille Îles illustrée est énormément réduite. Nous laissons cependant l'analyse de ce volet au CEHQ.
- R-37** L'annexe B5 décrit le littoral des principaux cours d'eau soit le Vivian, le Vivian Br3, le Paradis Nord et le Paradis Sud, ainsi que le cours d'eau des Terres Noires. Les branches de ces cours d'eau ne sont pas décrites ainsi que le cours d'eau Ouimet. Il serait nécessaire d'obtenir ces précisions.
- R-43** Il est mentionné qu'aucune donnée n'a été compilée sur les relevés pédologiques. La DR tient à souligner que les informations auraient dû être compilées et nous comprenons difficilement que des relevés aient été faits sans prendre de données. La présence d'une tourbière peut s'identifier avec la présence de 30 cm de matières organiques. L'initiateur du projet mentionne que cette information a été vérifiée, mais nous n'avons pas les résultats afin de confirmer l'absence de tourbière.
- L'impact des sels de voirie devra être considéré dans les mesures de mitigation lors de l'élaboration du projet et cet élément devra être considéré dans l'évaluation de la pérennité des milieux humides qui seront conservés à proximité du site.
- R-45** Dans l'éventualité où l'aménagement d'un milieu humide ne serait pas possible dans la future bretelle, la mesure de compensation devra être réalisée à proximité du site et obligatoirement à Bois-des-Filion.
- R-66** Préciser les impacts projetés du projet sur les zones d'aménagement écologiques particulières (ZAEP) identifiées par ville de Laval.
- R-67** La DR aimerait que l'initiateur du projet intègre dans ses documents que les milieux naturels présents au sud de l'autoroute 440 et de l'autoroute 19 fassent l'objet d'une attention particulière lors des travaux. Ces milieux sont localisés à l'extérieur de l'emprise projetée des travaux, mais dans le cadre de l'élaboration des plans et devis, aucun travaux ne devront y être réalisés et des mesures de protection devront être mises en place. En effet, le boisé Papineau, situé à l'est de l'autoroute 19 est une réserve naturelle et le lot 1 759 837 qui est localisé à l'ouest, est la propriété du MDDEFP dans le cadre d'une compensation.
- R-87** Les pertes de milieux humides que pourraient engendrer le projet devront être compensées à proximité du site et sur le même territoire. Par exemple, les pertes de milieux humides dans la Ville de Bois-des-

Filion devront être compensées sur le territoire de cette ville et non sur le territoire de Ville de Laval.

R-103 Même commentaire que pour la réponse R-32, à savoir que l'indication du sens de l'écoulement doit être précisé afin de mieux déterminer les impacts des travaux sur les milieux humides et les cours d'eau.

R-122 Dans le cadre des suivis des plantations et des ensemencements, un suivi annuel sur 5 ans, réalisé aux années 1, 2 et 3 devra être réalisé avec la transmission d'un rapport de suivi incluant des photographies et le remplacement des plants morts et un réensemencement des herbacées si nécessaire.

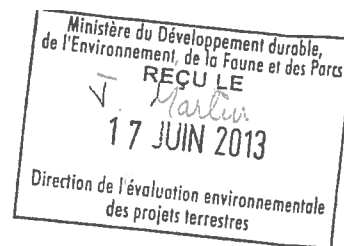
R-131 Bonifier l'annexe B-2 pour préciser que des visites terrain printanières ont été réalisées pour délimiter les milieux humides, tel que le mentionne l'initiateur du projet.

Nous réitérons cependant notre demande (point F de la section 5 de la Note du 14 juin 2013) à l'effet qu'il soit précisé clairement aux Plans des mesures d'urgence et de sécurité civile (se référer à la section 9 du rapport principal) que les déversements accidentels des matières dangereuses, survenus lors des travaux de construction, soient traités selon les exigences de l'article 9 du *Règlement sur les matières dangereuses*.

Veillez agréer, Madame, mes salutations distinguées.



Isabelle Barriault, biologiste, M. Sc.
Analyste – Milieux naturels et hydriques



NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Hervé Chatagnier, directeur
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V6

DATE : Le 14 juin 2013

OBJET : **Recevabilité de l'étude d'impact pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion (3211-05-448)**

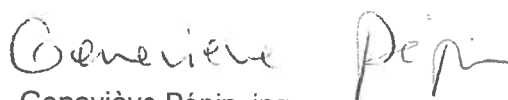
N/Réf : 7400-13-01-00001-03

La présente fait suite à votre demande, datée du 7 mai 2013, sur la recevabilité du projet cité en rubrique. Il a été convenu avec la direction régionale des Laurentides que ce sera la direction régionale de Laval qui sera responsable de ce dossier. Vous trouverez en pièce jointe l'avis de monsieur Henrik Amirian, chimiste au secteur industriel et de madame Isabelle Barriault, biologiste, au secteur municipal.

Pour toute information supplémentaire, nous vous invitons à communiquer avec monsieur Henrik Amirian pour le volet sols au 450-661-2008, poste 309 et avec madame Isabelle Barriault, au 514-873-3636, poste 343 pour le volet milieux naturels et hydriques.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

La directrice adjointe de l'analyse et de
l'expertise de Montréal et de Laval, p.i.


Geneviève Pépin, ing.

GP/IB

p.j. Avis sur la recevabilité

c.c. Madame Johannie Martin, DÉE
Monsieur Stéphane Tomat, DR-Laurentides

Bureau de Montréal

5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860

Montréal (Québec) H1T 3X9

Téléphone : 514 873-3636

Télécopieur : 514 873-5662

Courriel : isabelle.barriault@mddefp.gouv.qc.ca

Internet : www.mddefp.gouv.qc.ca

Bureau de Laval

850, boulevard Vanier

Laval (Québec) H7C 2M7

Téléphone : 450 661-2008

Télécopieur : 450 661-2217

Bureau de Lanaudière

100, boulevard Industriel

Repentigny (Québec) J6A 4X6

Téléphone : 450 654-4355

Télécopieur : 450 654-6131

Bureau des Laurentides

300, rue Sicard, bureau 80

Sainte-Thérèse (Québec) J7E 3X5

Téléphone : 450 433-2220

Télécopieur : 450 433-1315

NOTE

DESTINATAIRE : Madame Geneviève Pépin
La directrice adjointe de l'analyse et de l'expertise
de Montréal et de Laval, p.i.

DATE : Le 14 juin 2013

OBJET : **Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion (3211-05-448)**

7400-13-01-00001-03

La présente fait suite à la demande, datée du 7 mai 2013, sur la recevabilité du projet cité en rubrique. Nous avons pris connaissance de l'étude d'impact comprenant les documents intitulés « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion – Étude d'impact sur l'environnement – Volume 1 : rapport principal, Volume 2 : Annexes et Volume 3 : - Octobre 2012 » et « Parachèvement de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640 avec voie réservée au transport collectif sur le territoire des villes de Laval et de Bois-des-Filion, Étude d'impact sonore ».

Nous considérons que l'étude d'impact est non recevable compte tenu du manque d'informations pertinentes relativement aux plaines inondables, aux milieux humides, hydriques et terrestres ainsi que pour les sols. La direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides souhaite obtenir les informations suivantes de l'initiateur du projet :

1. Cours d'eau

- a. Indiquer sur les cartes 5-1 et 5-2 le nom de tous les cours d'eau identifiés par la *Cartographie des cours d'eau de la Ville de Laval*;
- b. Spécifier les critères utilisés pour déterminer et valider la présence de cours d'eau dans le corridor d'étude;
- c. Indiquer directement sur les cartes 5-1 et 5-2 la délimitation du littoral et de la bande riveraine, et ce, pour chacun des cours d'eau;
- d. Préciser la méthodologie utilisée pour déterminer les bassins versants (section 5.2.3 du volume 1) localisés dans la zone d'étude;
- e. Préciser si l'annexe 1 de l'annexe B-5 du volume 2 décrit les espèces floristiques inventoriées dans les dix mètres de la bande riveraine de

Bureau de Montréal
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9
Téléphone : 514 873-3636
Télécopieur : 514 873-5662
Courriel : isabelle.barriault@mddefp.gouv.qc.ca
Internet : www.mddefp.gouv.qc.ca

Bureau de Laval
850, boulevard Vanier
Laval (Québec) H7C 2M7
Téléphone : 450 661-2008
Télécopieur : 450 661-2217

Bureau de Lanaudière
100, boulevard Industriel
Repentigny (Québec) J6A 4X6
Téléphone : 450 654-4355
Télécopieur : 450 654-6131

Bureau des Laurentides
300, rue Sicard, bureau 80
Sainte-Thérèse (Québec) J7E 3X5
Téléphone : 450 433-2220
Télécopieur : 450 433-1315

chacun des cours d'eau et si la présence d'espèces floristiques à statut précaire a été vérifiée;

- f. Préciser la largeur du littoral et de la bande riveraine de chacun des cours d'eau localisés dans l'emprise;
- g. Justifier le fait que le cours d'eau sans nom situé à proximité du milieu humide #5, que le cours d'eau Lapinière et que les cours d'eau identifiés dans le secteur Bois-des-Fillion n'ont pas fait l'objet d'un inventaire floristique en considérant que l'impact du projet doit aussi être déterminé pour ces cours d'eau;

2. Plaine inondable

- a. Il est fait mention à la page 114 du volume 1, que les cotes de crues pour la section située à droite de l'autoroute projetée ont été révisées au printemps 2008. Les cotes de crues pour l'ensemble de la rivière des Mille Îles utilisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) sont celles de 2005. Les cotes de crues de 2005 provenant du Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ) pour l'ensemble de la rivière des Mille Îles doivent être utilisées;
- b. Expliquer la méthode utilisée pour réaliser la carte des zones de grand courant et de faible courant de la plaine inondable de la rivière des Mille Îles. La possibilité que certains cours d'eau intérieurs représentent le littoral de la rivière des Mille Îles doit aussi faire l'objet d'une analyse. La carte des zones inondables (carte 5-2) doit aussi inclure la délimitation du littoral;
- c. Le projet pourrait faire l'objet d'une dérogation conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et cette information doit être mentionnée dans le document.

3. Milieux humides

- a. Transmettre intégralement le document auquel il est fait référence pour la description de la végétation (Claude. G. 2011);
- b. Transmettre toutes les études et informations disponibles relativement à la description des milieux humides. En effet, à la section 5.3.2 Milieux humides (p.155 du volume 1) il est fait mention que d'autres milieux humides ont fait l'objet d'études précédentes, mais ces études ne sont pas décrites;
- c. Commenter les résultats d'inventaire obtenus par rapport à la *Cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)*;
- d. Indiquer les sources consultées dans le cadre de la caractérisation des milieux naturels. Il est à noter qu'un Guide intitulé « *Les milieux humides et l'autorisation environnementale* » est disponible depuis juillet 2012 et l'annexe I – *Caractérisation de la végétation d'un milieu humide* fait mention de la méthode à utiliser pour délimiter un milieu

- humide. La DR demande à l'initiateur du projet de bonifier la caractérisation environnementale en se basant sur cette annexe;
- e. Localiser sur une carte les perturbations anthropiques décrites dans l'annexe B-2 du volume 2;
 - f. Préciser et de commenter les données consultées sur les espèces floristiques à statut précaire présentes dans le corridor d'étude selon le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ);
 - g. Décrire les bassins versants des milieux humides situés dans le corridor d'étude (section 5.2.3 du volume 1);
 - h. Indiquer sur une carte la localisation des espèces exotiques envahissantes identifiées dans le corridor d'étude;
 - i. Indiquer sur une carte la localisation de chacune des stations d'échantillonnage;
 - j. Préciser la composition floristique des milieux terrestres identifiés dans le corridor d'étude;
 - k. Transmettre les résultats des relevés pédologiques réalisés dans les milieux humides et dans les milieux terrestres;
 - l. Justifier le fait qu'aucune visite terrain des milieux humides n'a été réalisée au printemps et en été (juillet);
 - m. Considérer l'intégrité du milieu adjacent dans l'analyse de la valeur écologique des milieux humides, car ceci revêt d'une grande importance dans la pérennité des milieux humides et des cours d'eau;
 - n. Identifier les « Bois d'intérêt métropolitain » sur une carte;
 - o. Préciser la superficie des milieux humides décrits à la page 157 du volume 1, car il est fait mention qu'aucun milieu humide n'a une superficie de plus de cinq hectares tandis que selon le tableau de l'annexe B-2 du volume 2, il semble que les milieux humides soient beaucoup plus grands.

4. Séquence éviter-minimiser-compenser

- a. Démontrer l'application de la séquence éviter et minimiser par rapport aux scénarios évalués pour le projet en lien avec les milieux humides, les cours d'eau et les milieux terrestres;
- b. Considérer les « Bois d'intérêt métropolitain » dans l'étape « éviter et minimiser »;
- c. Évaluer l'impact du projet sur la pérennité des fonctions écologiques des milieux naturels qui pourraient être perturbés, détruits ou conservés par le projet. Par exemple, évaluer l'impact des sels de déglacage sur les milieux conservés. À cet effet, la DR invite l'initiateur du projet à s'inspirer du document *Les milieux humides et l'autorisation environnementale* afin de répondre à cette demande;
- d. Si la destruction de milieux humides ou hydriques ne peut être évitée, des mesures de compensation doivent être proposées telles que le prévoit la séquence « éviter-minimiser-compenser ». Ces mesures de compensation devront viser la restauration, la création, la protection ou la valorisation écologique de milieu humide, hydrique ou terrestre; dans

ce dernier cas à proximité d'un milieu humide ou hydrique. La compensation proposée devra permettre de compenser la fonction écologique perdue.

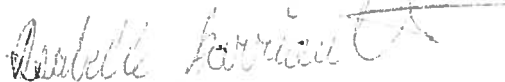
5. Sols (Étude d'impact sur l'environnement, Rapport principal, Volume I, Sections 5 et 6)

- a. Réaliser une étude de caractérisation phase I selon les exigences du Guide de caractérisation des terrains, et ce, pour l'ensemble de la zone d'étude. Si l'étude phase I révèle la présence des zones potentiellement contaminées, ces dernières devront faire l'objet d'une étude de caractérisation phase II selon les exigences du guide précité;
- b. Préciser que la section IV.2.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* sera applicable au cas où l'étude phase I révèle que des activités visées à l'annexe III du *Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains* (RPRT) aurait été exercées dans l'emprise des travaux;
- c. Indiquer dans le document qu'une permission en vertu de l'article 65 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* sera demandée si l'emprise des travaux traverse un lieu désaffecté d'élimination de déchets;
- d. Indiquer dans le document que les exigences applicables du *Règlement sur le stockage et les centres de transfert des sols contaminés* seront respectées lors de la gestion des sols contaminés excavés. De plus, la DR demande d'indiquer dans le document que l'eau contaminée recueillie, s'il y a lieu, sera gérée conformément à la réglementation en vigueur;
- e. Préciser la qualité des sols utilisés pour l'aménagement des écrans anti-bruit ou pour augmenter la hauteur de ceux déjà existants. De plus, la DR demande de préciser les mesures de mitigation qui seront mises en place pour stabiliser les sols des écrans anti-bruit contre l'érosion;
- f. Fournir un engagement écrit à respecter les exigences de l'art. 9 du *Règlement sur les matières dangereuses* en cas d'un déversement accidentel de matières dangereuses.

6. Étude d'impact sonore

En ce qui concerne l'étude d'impact sonore, selon Madame Valérie Saint-Amant de la DÉE, elle sera commentée par la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère. Des vérifications en rapport avec le choix des zones sensibles ont cependant été réalisées par la DR.

Veillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.



Isabelle Barriault, biologiste, M. Sc.
Analyste – Milieux naturels et hydriques

Martin, Johannie

De: Lacroix, Francine [Francine.Lacroix@tourisme.gouv.qc.ca]
Envoyé: 14 juin 2013 08:47
À: Martin, Johannie
Cc: Côté, François; Boutin, Marie-Pier
Objet: Re: Demande d'avis de recevabilité pour le parachèvement de l'autoroute 19
Importance: Haute



Madame Martin,

Nous avons examiné le projet de parachèvement de l'autoroute 19 entre Laval et Bois-des-Filion (Dossier 3211-05-448).

Le territoire qui est touché par ce projet couvre deux régions touristiques que sont Laval et les Laurentides. Toutefois, compte tenu de l'absence d'activité touristique dans le périmètre de ce projet et du faible potentiel de développement, Tourisme Québec n'émettra pas d'avis à cette étape-ci de la procédure. Enfin, nous ne souhaitons pas être sollicités pour les étapes ultérieures.


Vous remerciant de votre attention, nous vous souhaitons une bonne poursuite dans la démarche de ce projet.

Salutations cordiales.

Francine Lacroix
Conseillère en développement touristique
Direction du partenariat et des programmes d'aide financière en tourisme
Tourisme Québec
Ministère des Finances et de l'Économie

900, boul. René-Lévesque Est | Québec G1R 2B5
T 418.643.5959 poste 3422
F 418.643.0549

Courriel : francine.lacroix@tourisme.gouv.qc.ca
www.bonjourquebec.com

 Pensez à l'environnement avant d'imprimer ce courriel.

Le présent courriel peut contenir des renseignements confidentiels et ne s'adresse qu'au destinataire dont le nom apparaît ci-dessus. Si ce courriel vous est parvenu par mégarde, vous devez signaler cette erreur dans les meilleurs délais, en communiquant avec l'expéditeur, et détruire ce courriel.

Merci de votre collaboration!

2013-06-14