
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet de modification
du décret n° 1243-2005 du 14 décembre 2005
en faveur du ministre des Transports pour le projet de
prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440
et le boulevard Henri-Bourassa
sur le territoire des villes de Laval et de Montréal**

Dossier 3211-05-380

Le 18 septembre 2007

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : M. Hervé Chatagnier

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Rachel Roberge, secrétaire

SOMMAIRE

Le décret n° 1243-2005 du 14 décembre 2005 autorise le ministère des Transports (MTQ) à réaliser le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal. Le projet consiste à construire une autoroute sur 7,2 km, comprenant un pont de 1,16 km sur la rivière des Prairies.

Le 18 juillet 2007, le MTQ a transmis à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs une demande de modification du décret afin de tenir compte du partage de responsabilités environnementales entre la ministre des Transports et le partenaire privé, soit Concession A25, S.E.C.

Par ailleurs, le 30 novembre 2006, le MTQ a aussi transmis à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs une demande de modification à la condition 19 du décret concernant le déplacement de la zone de protection de la fosse à esturgeon jaune dans la rivière des Prairies.

Le rapport d'analyse décrit les modifications demandées et conclut qu'elles sont acceptables sur le plan de l'environnement. L'équipe d'analyse est d'avis que la modification qui a pour but de transférer certaines responsabilités de la ministre des Transports au partenaire privé assure le maintien intégral de l'ensemble des conditions du décret. Quant à la modification concernant le déplacement de la zone de protection de la fosse à esturgeon jaune dans la rivière des Prairies, l'équipe d'analyse est d'avis que cette modification permettra d'assurer une protection accrue de la fosse par rapport à la condition actuelle.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	2
2. Analyse environnementale	5
Conclusion	6

ANNEXE

Annexe : Décret n° 1243-2005 du 14 décembre 2005	7
--	---

INTRODUCTION

La présente analyse concerne les demandes de modifications du décret n° 1243-2005 du 14 décembre 2005 (voir annexe) en faveur du ministre des Transports (MTQ) pour le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal, déposées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) le 30 novembre 2006 ainsi que le 18 juillet 2007.

1. LE PROJET

Le 14 décembre 2005, le gouvernement autorisait, par le décret n° 1243-2005, le ministère des Transports à entreprendre le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal. Ce prolongement, d'une longueur de 7,2 km, sera de type rural à Laval et de type urbain à Montréal. Il comportera quatre voies de circulation ainsi qu'un corridor rapide de transport en commun qui reliera Laval à la station de métro Radisson ou à l'éventuelle station de métro Anjou et fera relâche sur le pont.

Le MTQ a choisi de réaliser le projet, en grande partie, en partenariat public-privé. Le partenariat public-privé (PPP) consiste en une entente à long terme entre le gouvernement et une entreprise privée fondée sur le partage de responsabilités, des bénéfices et des risques dans le but d'assurer la prestation d'un service public.

Les objectifs d'un PPP sont d'obtenir la meilleure valeur pour l'argent investi, de devancer et d'accélérer la réalisation du projet, de partager les risques entre les partenaires, d'accéder à de nouvelles sources de financement et de favoriser l'innovation sur les plans technique et financier. L'encadrement légal du partenariat est prévu à la Loi sur les partenariats en matière d'infrastructures de transport (L.R.Q., chapitre P-9.001). La Loi encadre les ententes à long terme entre le gouvernement et le secteur privé pour la réalisation de projets de construction, de réfection et d'exploitation d'infrastructures de transport. L'entente doit comporter un partage de risques entre les partenaires public et privé ainsi qu'une participation du secteur privé au financement de la réalisation d'un projet routier. La Loi prévoit l'application du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2), qui permet au partenaire privé de recourir au péage, accorde au gouvernement le pouvoir d'établir les normes de fixation du montant des péages et établit certaines règles concernant le péage et son recouvrement. L'entente entre le gouvernement et l'éventuel partenaire devrait inclure les normes de conception routière du MTQ, les normes de qualité de service, des exigences environnementales, les modalités de contrôle des tarifs de péage, les pénalités dans le cas de non-conformité et toute autre disposition que le gouvernement jugera essentielle à l'encadrement de l'entente.

TABLEAU 1 : RÉSUMÉ DES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DEVANT ÊTRE RÉALISÉS PAR L'ÉVENTUEL PARTENAIRE PRIVÉ ET PAR LE MTQ

Travaux réalisés par le MTQ selon l'approche conventionnelle	<ul style="list-style-type: none"> • Pont d'étagement ferroviaire du Canadien National à Montréal • Voie réservée pour autobus à Montréal et à Laval • Voie de desserte du côté ouest à Montréal • Réseau local à Laval
Réalisations par le partenaire privé dans le contexte du PPP	<ul style="list-style-type: none"> • Voies rapides à Montréal et à Laval • Pont enjambant la rivière des Prairies • Ponts d'étagement des boulevards Henri-Bourassa Maurice-Duplessis et Perras à Montréal • Voies de desserte du côté est à Montréal • Système de péage

Source : <http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/affaires/parteneriat/a25.asp#realisation>

Sous la responsabilité du MTQ, l'appel de qualification a été autorisé par le gouvernement le 14 décembre 2005 par le décret n° 1245-2005 et le choix des trois partenaires potentiels a été réalisé le 31 mars 2006. Par la suite, le MTQ a réalisé l'appel de propositions. Le 27 juin 2007, le gouvernement a, par l'adoption du décret n° 564-2007, autorisé la conclusion d'une entente pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien en partenariat public-privé d'une portion du parachèvement de l'autoroute 25.

Enfin, le MTQ a annoncé le choix du partenaire privé le samedi 9 juin 2007. Il s'agit de Concession A25, S.E.C., composé des membres suivants : MIP Quebec Holdings, L.P. et Concession A25 Funding 2 Ltd. Participent aussi au projet : Macquarie Bank Limited, Construction Kiewit Cie, Ciment St-Laurent inc., Parsons Overseas Company of Canada Ltd., Genivar Société en Commandite et Miller Paving Ltd.

En application de la Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport (L.R.Q., c. P-9.001), une entente de partenariat a été conclue le 13 septembre 2007 entre la ministre des Transports et Concession A25, S.E.C., pour la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien en partenariat public-privé d'une portion (voir tableau 1) du parachèvement de l'autoroute 25.

Dans ce contexte, l'objectif poursuivi par la demande de modification du décret du 18 juillet 2007 est de transférer du ministre des Transports à Concession A25, S.E.C. certaines obligations prescrites par le décret n° 1243-2005.

Par ailleurs, le projet nécessite la construction d'un pont de 1,16 km à trois voies de circulation par direction sur la rivière des Prairies. Ce pont débiterait au nord du boulevard Lévesque et se terminerai près du boulevard Gouin, à un point restant à être déterminé (au nord ou au sud).

Un des enjeux majeurs du parachèvement de l'autoroute 25 est la construction de ce pont sur la rivière des Prairies entre Montréal et Laval. Les rives et les cours d'eau à proximité des milieux urbains sont l'objet de différentes pressions résultant des activités humaines. La protection et la mise en valeur de ces milieux doivent être prévues afin de tenir compte de leur importance comme composante naturelle d'un écosystème plus vaste et comme composante d'un milieu urbanisé. Différentes exigences du décret n° 1243-2005 (conditions 19, 20, 21, 22) concernent les milieux aquatiques en matière de suivi et de surveillance environnementale. Cependant, c'est la construction du pont au-dessus de la rivière des Prairies qui nécessite de prévoir des mesures de protection du milieu aquatique.

Pour la construction du pont au-dessus de la rivière des Prairies, la condition 19 du décret n° 1243-2005 prévoit les mesures suivantes :

« Le ministre des Transports doit éviter tout remblai permanent dans la rivière des Prairies à l'exception des piliers du pont. Le projet ne doit impliquer aucun ouvrage permanent à une profondeur supérieure à cinq mètres dans la rivière des Prairies, selon la figure A-3 du Rapport d'analyse des impacts de juin 2001, énuméré à la condition 1.

En ce qui concerne les travaux de construction, le ministre des Transports doit utiliser des techniques permettant de réduire au minimum l'impact environnemental lors de la création des aires de travail à sec pour l'installation des piliers du pont.

Les eaux pompées pendant les travaux doivent être traitées de façon à ce que la concentration des matières en suspension de l'effluent rejeté au milieu ne dépasse pas le critère de protection de la vie aquatique (25 mg/l) ou le niveau existant s'il est supérieur. Le respect de ce critère ou niveau doit faire partie du programme de surveillance environnementale prévu au présent certificat d'autorisation. Les effluents ne doivent pas être rejetés dans les milieux sensibles, notamment à proximité des rives de la rivière des Prairies, en amont des îles Rochon, Lapierre et Gagné et des herbiers aquatiques ainsi qu'en amont de la fosse à esturgeon jaune.

Les informations relatives aux conditions de réalisation des travaux doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement; »

L'objectif de cette condition est notamment de s'assurer que le projet n'empiète pas dans la fosse à esturgeon jaune et que les travaux de construction n'ont pas d'impacts sur cette dernière. En effet, on retrouve, à l'endroit prévu pour la construction du pont, une fosse qui est une importante aire d'alimentation et d'abri pour des juvéniles d'esturgeon jaune. Cette fosse se trouve en aval de la plus importante frayère connue d'esturgeon jaune du fleuve Saint-Laurent. Soulignons que cette espèce figure sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables. C'est dans ce contexte que le premier paragraphe de cette condition exige qu'aucun des 9 piliers du pont ne doit se situer dans cette fosse. Selon l'exigence de la condition 19 du décret, la zone de protection de l'esturgeon jaune se traduit par une protection de 68 mètres du côté sud de la fosse sur un replat, et de 4 mètres du côté nord où la pente est plus accentuée. Le respect de la condition 19 du décret nécessite la mise en place d'une portée de 265 mètres.

Le partenaire privé devra obtenir, du ministère des Pêches et des Océans du Canada, une autorisation en vertu de l'article 35 (2) de la Loi sur les Pêches pour la détérioration, la destruction et la perturbation de l'habitat du poisson. Pour ce ministère, la zone de protection de quatre mètres en rive nord n'est pas suffisante et le projet ne serait donc pas autorisé par ce dernier selon la proposition fournie. De plus, selon le ministère des Transports, dans la mesure où l'on tiendrait compte des exigences de la condition 19 du décret n° 1243-2005 et de celle du ministère des Pêches et des Océans du Canada, cela impliquerait la construction d'une portée de l'ordre de 330 mètres, engendrant une augmentation des coûts de construction du pont sur la rivière des Prairies de l'ordre de 20 M\$.

La demande de modification vise donc à déplacer la zone de protection vers le nord tout en maintenant sa limite sud sur le replat et sans en modifier ses dimensions. Ce déplacement permet d'inclure, dans la zone de protection, une pente plus accentuée et un relief plus accidenté, ce qui est favorable à l'habitat du poisson. Plus particulièrement, l'initiateur, le MTQ, demande les modifications suivantes :

- Que la condition 1 du décret soit modifiée en y ajoutant le document suivant : Ministère des Transports. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval – Montréal, Document d'appui. Demande de modification du décret 1243-2005, octobre 2006, 9 p. et 2 annexes;*

- Que le premier paragraphe de la condition 19 soit remplacé par le suivant : « *Le ministre des Transports doit éviter tout remblai permanent dans la rivière des Prairies à l'exception des piliers du pont. Le projet ne doit impliquer aucun ouvrage permanent dans la fosse et la zone de protection définie au plan TA-8401-154-88-0592-G1.* »

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

En ce qui concerne la modification concernant le transfert de certaines obligations prescrites par le décret n° 1243-2005, du ministre des Transports à Concession A25, S.E.C., l'équipe d'analyse est d'avis que les exigences du décret seront maintenues intégralement. En effet, le contenu des exigences demeure intact. La modification du décret a été réalisée en étroite collaboration avec la Direction des affaires juridiques du MDDEP.

En ce qui à trait à la demande de modification portant sur le déplacement de la zone de protection de la fosse à esturgeon jaune, elle a fait l'objet d'une consultation auprès du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, et du ministère des Pêches et des Océans du Canada ainsi qu'auprès des directions concernées du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Selon les résultats de l'analyse de la demande, l'équipe d'analyse est d'avis que la modification proposée permet d'assurer une protection accrue de l'habitat de l'esturgeon jaune, ce qui était l'objectif principal du premier paragraphe de la condition 19 du décret. En effet, en autorisant la modification proposée, la portion nord de la fosse serait davantage protégée de l'installation de l'ouvrage permanent constitué par un des piliers du pont. Les spécialistes consultés partagent l'avis des spécialistes de Pêches et Océans Canada selon lequel cette portion de la fosse, qui présente une pente plus accentuée et un relief plus accidenté, confère à cet habitat des caractéristiques propices à son utilisation par les alevins d'esturgeon jaune comme aire d'abri et d'alimentation.

CONCLUSION

Au terme de l'analyse, il est recommandé :

1. d'autoriser le transfert de responsabilités de certaines exigences du décret à Concession A25, S.E.C.;
2. d'autoriser la modification proposée à la condition 19 du décret n° 1243-2005 du 14 décembre 2005. De plus, la condition 1, citant les documents à l'appui de l'autorisation, doit aussi être modifiée afin d'y ajouter les documents pertinents à la modification autorisée.

Original signé par :

Hervé Chatagnier, géographe
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

ANNEXE**DÉCRET N° 1243-2005 DU 14 DÉCEMBRE 2005**



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 1243-2005

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal

14 DEC. 2005

---ooo0ooo---

ATTENDU QUE la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) prévoit une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement pour certains projets de construction, certains ouvrages, certaines activités, certaines exploitations, certains travaux exécutés suivant un plan ou un programme, dans les cas prévus par règlement du gouvernement;

ATTENDU QUE le gouvernement a édicté le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) et ses modifications subséquentes;

ATTENDU QUE le paragraphe e du premier alinéa de l'article 2 de ce règlement assujettit à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement tout projet de construction, de reconstruction ou d'élargissement, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route ou autre infrastructure routière publique prévue pour quatre voies de circulation ou plus, ou dont l'emprise possède une largeur moyenne de 35 mètres ou plus;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement un avis de projet, le 29 juin 2000, et une étude d'impact sur l'environnement, le 29 juin 2001, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement, relativement au projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal;

ATTENDU QUE, dans l'avis de projet et l'étude d'impact, le ministre des Transports a indiqué que ce projet pourrait être réalisé en partenariat avec une entreprise privée;

1243-2005

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par le ministre de l'Environnement, le 13 août 2002, conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

ATTENDU QUE, durant la période d'information et de consultation publiques prévue à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, qui s'est tenue du 13 août 2002 au 27 septembre 2002, des demandes d'audience publique ont été adressées au ministre de l'Environnement relativement à ce projet;

ATTENDU QUE le ministre des Transports a déposé auprès du ministre de l'Environnement, le 22 décembre 2004, un complément d'information modifiant le projet;

ATTENDU QUE le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a confié au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'enquête et d'audience publique, qui s'est déroulé du 16 mai au 16 septembre 2005, et que ce dernier a déposé son rapport le 16 septembre 2005;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a réalisé une analyse environnementale de ce projet;

ATTENDU QUE l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement prévoit que le gouvernement peut, à l'égard d'un projet soumis à la section IV.1 du chapitre I de cette loi, délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation d'un projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il détermine, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation;

ATTENDU QUE l'aménagement et le développement du territoire ainsi que la planification et le développement d'infrastructures de transport soutiennent des dynamiques qui ont des impacts directs et indirects importants sur la qualité de l'environnement et la santé publique;

ATTENDU QUE l'aménagement du territoire, la planification des transports et la réalisation de projets d'infrastructures de transport doivent s'inscrire dans la recherche d'un développement durable;

1243-2005

ATTENDU QU'il est nécessaire, pour mettre en œuvre le développement durable, de privilégier les modes de transport alternatifs à l'automobile, notamment le transport en commun, le covoiturage et le vélo, qui permettent de réduire l'utilisation de combustibles fossiles, les émissions polluantes et les gaz à effet de serre en plus d'avoir des répercussions sur l'amélioration de la santé et des bénéfices économiques pour les individus et la société;

ATTENDU QU'il y a lieu de délivrer un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports relativement au projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs :

QU'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministre des Transports relativement au projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal, aux conditions suivantes :

CONDITION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Réserve faite des conditions prévues au présent certificat, le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et de Montréal doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Rapport de justification*, avril 2001, 62 p. et 1 annexe;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Rapport d'analyse des impacts*, juin 2001, pagination multiple;

1243-2005

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Documents annexes, juin 2001;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministre de l'Environnement, février 2002, 36 p. et 1 annexe;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 à Laval et Montréal, Étude de potentiel archéologique, février 2002, 26 p. et 2 annexes;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministre de l'Environnement, Précisions, mai 2002, 14 p., 2 figures et 1 annexe;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Laval-Montréal, Modifications au projet, septembre 2002, 1 p. et 1 carte;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Information complémentaire sur les mesures d'urgence et sécurité civile, 19 septembre 2002, 8 p. et 2 figures;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Parachèvement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Laval-Montréal, Complément d'information de l'impact sur la qualité de l'air au complexe scolaire Leblanc, septembre 2002, 2 p.;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Description de l'avifaune, septembre 2002, 35 p. et 7 annexes;*
- ENVIRONNEMENT ILLIMITÉ INC. *Prolongement de l'autoroute 25 – Traversée des ruisseaux Corbeil et Bas-Saint-François, Étude de la faune ichthyenne et de ses habitats, Rapport final, octobre 2002, 16 p. et 5 annexes;*
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourrassa, Laval-*

1243-2005

Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Complément d'information, décembre 2004, 17 p.;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Complément d'information, Addenda concernant les simulations des économies de temps et de distance parcourue*, mai 2005, 3 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Complément d'information, Addenda concernant l'impact appréhendé sur le bilan régional des émissions atmosphériques engendrées par le projet A-25*, mai 2005, 15 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projet de parachèvement de l'autoroute 25, Laval-Montréal, Présentation du projet*, 16 mai 2005, 29 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, Laval-Montréal, Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement, Addenda: Réponses aux questions et commentaires du MDDEP, Informations supplémentaires*, novembre 2005, 22 p. et 1 annexe photographique.

Dans le cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent;

CONDITION 2 : PORTÉE DE L'AUTORISATION

Les principales composantes du projet autorisé sont :

- une autoroute comportant un maximum de quatre voies de circulation sur le territoire des villes de Laval et de Montréal;
- un pont à péage traversant la rivière des Prairies et comportant un maximum de six voies de circulation et de neuf piliers dans cette rivière, dont aucun de ceux-ci ne doit se situer dans la fosse à esturgeon jaune;
- un chemin de desserte comportant un maximum de deux voies par direction entre le pont et le boulevard Henri-Bourassa (Montréal);
- un chemin de desserte comportant un maximum de trois voies par direction au sud du boulevard Henri-Bourassa (Montréal);
- la relocalisation de l'avenue Roger-Lortie (Laval);

1243-2005

- la réalisation d'une voie réservée au transport en commun, en site propre, lorsque possible, dans l'axe du projet sur le territoire des villes de Laval et de Montréal (exclusion faite du pont).

Le débit journalier moyen annuel des véhicules sur le pont ne devra pas excéder 68 000, avec une marge d'erreur de 10 %. Le ministre des Transports doit rendre public annuellement, sur le réseau Internet, un bilan de l'exploitation du pont démontrant le respect du plafond prescrit ci-dessus; et ce, pendant une période de dix ans après sa mise en exploitation;

CONDITION 3 : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN SOUTIEN AU TRANSPORT DURABLE

Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire qui, en application de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal (L.R.Q., c. C-37.01), doivent être prises en compte par la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'élaboration du schéma métropolitain d'aménagement et de développement, doivent comporter des orientations, objectifs et moyens visant à :

- consolider l'urbanisation dans l'ensemble de l'agglomération par la détermination d'un périmètre d'urbanisation métropolitain délimité par une structure de pôles économiques et de services en accord avec la présence des infrastructures et des réseaux de transport, le transport en commun devant être priorisé pour les besoins du transport des personnes et le transport routier pour le transport des marchandises;
- accorder la priorité au développement urbain au centre de l'agglomération en accentuant la diversité des usages et fonctions urbaines de ce territoire et en tirant profit des opportunités de recyclage de bâtiments existants, de redéveloppement de terrains industriels et autres désaffectés ou encore d'intensification de l'occupation de propriétés institutionnelles;
- densifier et diversifier les usages et fonctions, particulièrement dans les secteurs adjacents aux équipements et infrastructures de transport en commun, par la réalisation de projets d'ensemble prioritaires qui remplacent ou rénovent des usages et des fonctions urbaines devenus obsolètes;
- concevoir un aménagement intégré entre les infrastructures de transport et la gestion de l'urbanisation, en priorisant un aménagement urbain respectueux des principes du transport durable;
- reboiser les espaces libres et protéger les espaces verts, en se dotant par exemple d'une politique de plantation d'arbres pour créer des forêts urbaines et des espaces verts de qualité ou en réglementant l'abattage d'arbres;

1243-2005

- gérer la croissance urbaine afin d'assurer la pérennité du territoire agricole et le développement durable des activités agricoles, d'atténuer la pression sur le territoire agricole de la périphérie, de limiter les problèmes de cohabitation entre agriculteurs et résidents à l'interface de la ville et de la zone agricole et de tenir compte des contraintes à la pratique de l'agriculture;

CONDITION 4 : PLANIFICATION DU TRANSPORT DURABLE

Le ministre des Transports doit poursuivre la révision du plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal en y intégrant les objectifs et les principes du développement durable. L'objectif général de ce plan doit être le développement d'un système de transport durable alliant des préoccupations de qualité de l'environnement, d'équité sociale, d'efficacité économique et de gouvernance.

Ce plan doit déterminer des moyens, à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal, pour améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile, prévenir une aggravation de la congestion routière à l'horizon de 2016, réduire les impacts du transport routier sur la santé publique et réduire de façon significative les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques associés au secteur des transports.

Le plan révisé doit démontrer comment le projet contribue à l'atteinte des objectifs qui y sont mentionnés et comprendre en outre des mécanismes de concertation régionale et des indicateurs de développement durable;

CONDITION 5 : TRANSPORT EN COMMUN ET TRANSPORT ACTIF

En vue de compenser les impacts du projet et de contribuer à une amélioration des conditions de la qualité de vie de la population, le ministre des Transports doit prendre ou soutenir des actions qui, sur un horizon de dix ans à partir de l'obtention du présent certificat d'autorisation, viseront une augmentation de la part modale du transport en commun ainsi qu'une augmentation des déplacements actifs (marche, vélo) sur le territoire couvert par l'enquête Origine-Destination 2003;

CONDITION 6 : AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ ENTRE LAVAL ET MONTRÉAL

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, à la fin de la deuxième, de la cinquième et de la dixième année qui suivent la mise en exploitation de l'autoroute, les résultats obtenus quant à l'amélioration des conditions de circulation sur les ponts entre les îles de Laval et de Montréal.

Ce programme doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avant la mise en exploitation de l'autoroute. Les rapports de suivi doivent être transmis au ministre dans les douze mois qui suivent chaque série de mesures;

CONDITION 7 : CIRCULATION SUR LES RÉSEAUX ROUTIERS DE LAVAL ET DE MONTRÉAL

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi pour évaluer, à la fin de la deuxième, de la cinquième et de la dixième année qui suivent la mise en exploitation de l'autoroute, les résultats obtenus quant aux variations de la circulation sur les réseaux routiers des îles de Laval et de Montréal, à l'est de l'axe de l'autoroute 15, en portant une attention particulière à la circulation de transit sur les artères et boulevards des secteurs influencés par le projet dans l'est de la ville de Montréal, dont le boulevard Henri-Bourassa.

Ce programme doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avant la mise en exploitation de l'autoroute. Les rapports de suivi doivent être transmis au ministre dans les douze mois qui suivent chaque série de mesures;

CONDITION 8 : QUALITÉ DE L'AIR

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi de la qualité de l'air dans l'axe de l'autoroute 25 actuelle et projetée, soit de la jonction des autoroutes 440 et 25 (Laval) jusqu'au pont-tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine (Montréal).

Le programme de suivi, accompagné d'un état de référence, doit permettre de connaître la contribution du transport routier à la dégradation de la qualité de l'air ambiant.

L'état de référence et le programme de suivi doivent inclure les paramètres suivants : particules en suspension totales (TSP), particules fines (PM₁₀, PM_{2.5}), ozone (O₃), oxydes d'azote (NO_x), dioxyde de soufre (SO₂), composés organiques volatils (COV) incluant le benzène.

1243-2005

La fréquence d'échantillonnage ainsi que le nombre et la localisation des stations d'échantillonnage doivent être déterminés de concert avec le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Advenant le cas où les critères de qualité de l'air établis par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs seraient dépassés, tant sur le territoire de la Ville de Laval que sur celui de la Ville de Montréal, le ministre des Transports doit, en complément aux mécanismes existants :

- prévoir un mécanisme permettant d'informer la population des dépassements;
- effectuer une analyse, liée aux systèmes de suivis existants, permettant d'identifier la source du problème;
- déterminer la nature et la faisabilité des mesures correctrices à mettre en oeuvre.

L'état de référence et le programme de suivi doivent être déposés au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avant la mise en exploitation de l'autoroute.

Le programme de suivi doit se poursuivre pendant une période minimale de trois ans suivant la mise en exploitation de l'autoroute. Les rapports de suivi doivent être déposés annuellement au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Au terme de cette période de trois ans, l'opportunité de poursuivre le programme de suivi doit être évaluée avec le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;

CONDITION 9 : CONSULTATION DES VILLES DE LAVAL ET DE MONTRÉAL

Le ministre des Transports doit poursuivre les discussions avec les villes de Laval et de Montréal sur leurs préoccupations concernant :

- l'insertion du projet dans le milieu, ses impacts ainsi que les mesures d'atténuation et de bonification envisageables;
- la protection et la mise en valeur des berges de la rivière des Prairies;
- la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal;
- la protection et la mise en valeur des milieux humides à Laval;
- l'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés;
- la valorisation des boisés;
- la protection des zones inondables;

1243-2005

- la mise en valeur du territoire agricole;
- les raccordements aux réseaux locaux;
- le transfert de responsabilité des voies de service à la Ville de Montréal et de l'avenue Roger-Lortie à la Ville de Laval;
- la desserte en transport en commun.

Ces discussions devront faire l'objet d'un rapport démontrant dans quelle mesure les préoccupations des deux villes ont été prises en compte dans l'élaboration du projet. Ce rapport doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 10 : INFORMATION DE LA POPULATION

Le ministre des Transports doit rendre publique, notamment par l'entremise de son site sur le réseau Internet et d'au moins un centre de documentation localisé à proximité du projet, une mise à jour régulière de l'information portant sur :

- le projet, les impacts appréhendés et les mesures d'atténuation;
- le déroulement des chantiers;
- les études et la documentation prescrites en vertu du présent certificat d'autorisation;
- les résultats des activités de surveillance et de suivi prescrites en vertu du présent certificat d'autorisation.

Ces mises à jour doivent être effectuées jusqu'au terme de ces activités de suivi. Les moyens d'information choisis doivent permettre de recevoir les observations de la population. Le ministre des Transports doit déposer au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard 120 jours après la délivrance du présent certificat d'autorisation, un document présentant les moyens d'information choisis;

CONDITION 11 : CONSULTATION DE LA POPULATION

Le ministre des Transports doit consulter la population sur :

- les impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre et les mesures d'atténuation;
- les mesures d'atténuation du bruit et leurs impacts, dont l'impact visuel;
- la protection et la mise en valeur de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny à Montréal;

1243-2005

- la protection et la mise en valeur des milieux humides à Laval;
- l'aménagement d'une piste multifonctionnelle et son raccordement aux réseaux existants et projetés sur le territoire des villes de Laval et de Montréal.

Cette consultation devra faire l'objet d'un rapport démontrant dans quelle mesure les préoccupations de la population ont été prises en compte dans l'élaboration du projet. Ce rapport doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 12 : DEVIS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Dans l'éventualité d'une entente de partenariat avec une entreprise privée pour la réalisation de tout ou partie du projet, le ministre des Transports doit déposer le devis de performance environnementale au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avant l'appel d'offres prévu pour le choix du partenaire;

CONDITION 13 : TRANSPORT EN COMMUN ET COVOITURAGE DANS L'ENTENTE DE PARTENARIAT

Aucune entente de partenariat avec une entreprise privée pour la réalisation de tout ou partie du projet ne doit avoir pour effet de limiter ou d'empêcher le développement du transport en commun ou du covoiturage dans la région métropolitaine de Montréal

Une telle entente doit en outre assurer l'accès gratuit au pont pour les autobus exploités par un organisme de transport en commun ou pour son compte, les autobus effectuant le transport de personnes à mobilité réduite, les autobus scolaires, les véhicules d'urgence et les taxis;

CONDITION 14 : MESURES D'ATTÉNUATION DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit déposer au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, un rapport démontrant que les mesures prévues pour réduire les niveaux de bruit originant du projet permettront de respecter, selon le cas, les seuils mentionnés dans l'étude d'impact et la politique sur le bruit routier élaborée par le ministre des Transports;

1243-2005

CONDITION 15 : PROGRAMME DE SURVEILLANCE DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE DE CONSTRUCTION

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant les travaux de construction. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit des chantiers. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore des chantiers. Ce programme doit prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et inclure un mécanisme d'information de la population riveraine susceptible d'être affectée par les travaux.

Ce programme détaillé doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit s'assurer que le camionnage s'effectue exclusivement sur le réseau routier autorisé;

CONDITION 16 : PROGRAMME DE SUIVI DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi du climat sonore généré par l'exploitation des infrastructures routières réalisées dans le cadre du projet. Ce programme doit prévoir des relevés sonores et des comptages de véhicules effectués un an et cinq ans après la mise en exploitation de l'autoroute et un comptage de véhicules réalisé dix ans après cette mise en exploitation. La localisation et le nombre de points d'échantillonnage doivent être représentatifs des zones sensibles. Une attention particulière doit notamment être portée à l'écoterritoire du ruisseau De Montigny, au collège Marie-Victorin, au centre hospitalier Rivière-des-Prairies, aux zones résidentielles aux abords du boulevard Gouin (Montréal) et au complexe scolaire Leblanc (Laval). De plus, au moins un des relevés sonores à chacun des points d'évaluation retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives.

Le programme de suivi doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent être déposés au ministre à l'expiration des trois mois qui suivent chacune des échéances précitées;

1243-2005

CONDITION 17 : CLIMAT SONORE ET DÉVELOPPEMENTS FUTURS

Compte tenu des impacts sur le climat sonore aux abords du projet sur le territoire de la Ville de Laval, le ministre des Transports doit informer cette Ville de l'importance, d'un point de vue environnemental et de santé publique, de prévoir des mesures d'atténuation ou de planifier l'utilisation du sol afin d'assurer le respect des seuils mentionnés à la condition 14 dans les zones résidentielles;

CONDITION 18 : EAUX DE SURFACE

Le ministre des Transports doit, pour l'ensemble des travaux projetés, favoriser la construction d'un système de drainage muni de bassins de rétention et de sédimentation permettant d'acheminer les eaux de ruissellement au milieu récepteur en respectant les normes de rejet dans un cours d'eau prévues au Règlement relatif aux rejets dans les réseaux d'égout et les cours d'eau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Lorsque le rejet des eaux de ruissellement au milieu récepteur n'est pas possible, la construction de bassin de rétention avant le rejet à l'intercepteur d'égout unitaire doit permettre de ne pas augmenter les débordements lors des pluies d'une récurrence de cinq ans et d'une durée correspondant au temps de concentration du bassin de drainage à la structure de régulation de l'intercepteur;

CONDITION 19 : CONSTRUCTION DU PONT AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE DES PRAIRIES

Le ministre des Transports doit éviter tout remblai permanent dans la rivière des Prairies à l'exception des piliers du pont. Le projet ne doit impliquer aucun ouvrage permanent à une profondeur supérieure à cinq mètres dans la rivière des Prairies, selon la figure A-3 du Rapport d'analyse des impacts de juin 2001, énuméré à la condition 1.

En ce qui concerne les travaux de construction, le ministre des Transports doit utiliser des techniques permettant de réduire au minimum l'impact environnemental lors de la création des aires de travail à sec pour l'installation des piliers du pont.

Les eaux pompées pendant les travaux doivent être traitées de façon à ce que la concentration des matières en suspension de l'effluent rejeté au milieu ne dépasse pas le critère de protection de la vie aquatique (25 mg/l) ou le niveau existant s'il est supérieur. Le respect de ce critère ou niveau doit faire partie du programme de surveillance environnementale prévu au présent certificat d'autorisation. Les effluents ne doivent pas être rejetés dans les milieux sensibles, notamment à proximité des rives de la rivière des Prairies, en amont des îles Rochon, Lapierre et Gagné

1243-2005

et des herbiers aquatiques ainsi qu'en amont de la fosse à esturgeon jaune.

Les informations relatives aux conditions de réalisation des travaux doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 20 : PROTECTION DU MILIEU AQUATIQUE

Le ministre des Transports doit déterminer les mesures d'atténuation des impacts du projet et des travaux de construction sur les conditions hydrologiques, hydrauliques, sédimentologiques et physico-chimiques de la rivière des Prairies et sur la stabilité de ses berges.

Il doit intégrer au programme de surveillance environnementale prévu au présent certificat d'autorisation le suivi des mesures d'atténuation mentionnées ci-dessus qui se rapportent aux impacts des travaux de construction.

Il doit également réaliser un programme annuel de suivi, d'une durée minimale de cinq ans, des mesures d'atténuation mentionnées ci-dessus qui se rapportent aux impacts du projet.

Les informations relatives aux mesures d'atténuation, au programme de surveillance, au programme de suivi et au programme d'échantillonnage doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi annuel doivent lui être transmis au plus tard trois mois après chaque série de mesures;

CONDITION 21 : PROTECTION DE LA FAUNE ICHTYENNE

Le ministre des Transports doit s'assurer que le projet n'empiète pas dans la fosse à esturgeon jaune et que les travaux de construction n'ont pas d'impact sur cette dernière.

Le ministre des Transports doit s'assurer que le projet ne modifie pas le patron d'écoulement des eaux et la dynamique sédimentologique de la partie profonde de la rivière des Prairies.

Le ministre des Transports doit éviter tous travaux dans les milieux aquatiques du 1^{er} avril au 1^{er} août.

1243-2005

Les informations relatives à l'atteinte des objectifs précités doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 22 : PROGRAMME DE COMPENSATION DES PERTES D'HABITAT DU POISSON

Le ministre des Transports, en consultation avec le ministre des Ressources naturelles et de la Faune, doit évaluer la superficie des pertes nettes d'habitat du poisson et réaliser des mesures de compensation équivalentes à ces pertes:

L'évaluation et les mesures de compensation doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 23 : PROTECTION DE L'ÉCOTERRITOIRE DU RUISSEAU DE MONTIGNY

Le ministre des Transports doit s'assurer que les voies de circulation qui seront impiantées ainsi que les aménagements connexes soient situés en tout point à une distance minimale de 15 mètres du ruisseau De Montigny, sauf pour la section de 60 mètres identifiée dans l'étude d'impact.

Du côté de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny, soit à l'ouest du projet, les mesures d'atténuation du bruit doivent permettre, si possible, l'utilisation ou l'ajout de techniques végétales afin de présenter un caractère visuel compatible avec le potentiel de conservation et de mise en valeur récréative.

Le ministre des Transports doit assurer la continuité d'un lien respectant les caractéristiques biophysiques, paysagères et récréatives de cet écoterritoire, entre les îles Rochon, Lapierre et Gagné et l'axe du ruisseau De Montigny.

Les informations relatives au projet, aux mesures d'atténuation et, s'il y a lieu, aux mesures de compensation doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

1243-2005

CONDITION 24 : MILIEUX HUMIDES

Le ministre des Transports doit s'assurer que les voies de circulation qui seront implantées et les aménagements connexes soient situés à une distance minimale de 15 mètres des milieux humides, si possible. Dans la mesure où les milieux humides ne peuvent être évités, le ministre des Transports doit réaliser des mesures de compensation équivalentes à ces pertes.

Les informations relatives au projet, à la localisation des milieux humides, aux mesures d'atténuation et, s'il y a lieu, aux mesures de compensation doivent être déposées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Dans le cas du marais situé près de la jonction de l'autoroute 440 et de la future autoroute 25 à Laval, le ministre des Transports doit procéder à un suivi environnemental et proposer s'il y a lieu l'aménagement d'un milieu humide en guise de compensation;

CONDITION 25 : ESPÈCES FLORISTIQUES MENACÉES OU VULNÉRABLES

Le ministre des Transports doit actualiser, le cas échéant, les inventaires des espèces floristiques menacées ou vulnérables. L'information actualisée doit être déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard à l'automne 2006.

Dans le cas où la présence d'espèces floristiques menacées ou vulnérables est confirmée, le ministre des Transports doit s'assurer que les voies de circulation et les aménagements évitent d'empiéter sur l'habitat de ces espèces.

Dans le cas où les habitats de ces espèces ne peuvent être évités, le ministre des Transports doit réaliser des mesures d'atténuation ou de compensation. De plus, le ministre des Transports doit préparer et réaliser un programme de suivi d'une période de trois ans visant à évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation ou de compensation. Sur ces sujets, le ministre des Transports doit prendre une entente avec le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs préalablement à la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les informations relatives au projet, aux inventaires et, s'il y a lieu, aux mesures d'atténuation ou de compensation, doivent être déposées au

1243-2005

ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 26 : DÉBOISEMENT ET PROTECTION DE L'AVIFAUNE

Le ministre des Transports doit réaliser l'essentiel des travaux de déboisement entre le 15 août et le 1^{er} avril afin de minimiser les impacts sur la faune avienne;

CONDITION 27 : RENATURALISATION DES ABORDS DE L'AUTOROUTE

Le ministre des Transports doit élaborer et mettre en œuvre un programme de renaturation des abords du projet, en collaboration avec les villes de Laval et de Montréal.

Ce programme doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 28 : SOLS CONTAMINÉS

Le ministre des Transports doit actualiser la caractérisation des sols afin de déterminer les volumes de sols contaminés pour chacune des plages de contamination. Le programme d'échantillonnage doit être déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs avant sa réalisation.

Préalablement à la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le ministre des Transports doit informer le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs des mesures qui seront prises pour se conformer à la Politique de protection des sols et réhabilitation des terrains contaminés, au Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains, édicté par le décret numéro 216-2003 du 26 février 2003, et au Règlement sur l'enfouissement de sols contaminés, édicté par le décret numéro 843-2001 du 27 juin 2001;

CONDITION 29 : MILIEU VISUEL

Le projet doit s'intégrer au paysage. À cette fin, le ministre des Transports doit démontrer au ministre du Développement durable, de

1243-2005

l'Environnement et des Parcs l'intégration visuelle du projet et son harmonisation avec les caractéristiques physiques et visuelles du paysage dans les ensembles suivants :

- la rivière des Prairies et son milieu riverain;
- l'écoterritoire du ruisseau De Montigny (Montréal), incluant le lien avec les îles situées en aval du pont projeté.

Cette démonstration doit prendre en compte, entre autres, les points de vue obtenus à partir de la rivière ou de ses rives ainsi que de l'écoterritoire.

Le ministre doit exposer comment ont été pris en compte les caractéristiques de la partie terrestre du projet afin d'en diminuer l'impact visuel pour les résidents riverains et les usagers des institutions riveraines. Il précisera les scénarios d'aménagements paysagers retenus et les traitements particuliers pour les équipements d'éclairage ou les ouvrages d'art de l'autoroute elle-même, la configuration des murs ou buttes antibruit, ainsi que la disposition, l'orientation, l'élévation et l'intensité des équipements d'éclairage.

Il doit également préciser les aménagements paysagers à implanter pour le bénéfice des usagers de l'autoroute.

Le ministre des Transports doit présenter, lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le résultat de cet exercice et un document synthèse portant sur les mesures d'intégration du projet au paysage.

Le ministre des Transports doit réaliser une étude sur la perception qu'ont les usagers et les résidents relativement aux impacts visuels du pont et des infrastructures routières en milieu terrestre. Cette étude doit être réalisée cinq ans après la mise en exploitation de l'autoroute et déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard six mois suivant cette échéance;

CONDITION 30 : PISTE MULTIFONCTIONNELLE

Le ministre des Transports doit réaliser une piste cyclable et piétonnière à proximité de l'axe du projet, permettant la traversée de la rivière des Prairies, et ce, en consultation avec les villes de Laval et de Montréal. Ce lien cyclable et piétonnier doit être relié aux réseaux existants et projetés sur les deux rives.

Le ministre des Transports doit démontrer de quelle manière ces éléments ont été intégrés au projet au plus tard lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

1243-2005

CONDITION 31 : SELS DE DÉGLAÇAGE

Le ministre des Transports doit mettre en œuvre des mesures pour minimiser l'impact des sels de déglacage et des embruns qui s'en dégagent sur les eaux de surface et la végétation de l'écoterritoire du ruisseau De Montigny, ainsi que sur les milieux humides situés sur le territoire de la Ville de Laval.

Le ministre des Transports doit déposer, au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard au moment de la mise en exploitation de l'autoroute, un plan de gestion des sels de déglacage pour ces secteurs;

CONDITION 32 : ARCHÉOLOGIE

Le ministre des Transports doit réaliser, préalablement à toute demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, un inventaire archéologique sur l'emprise du tracé du projet, les surfaces requises pour les chantiers et les zones utilisées comme source de matériaux ou pour placer des déblais.

L'inventaire doit être soumis à la procédure prévue à la Loi sur les biens culturels (L.R.Q., c. B-4) pour l'obtention du permis de recherche archéologique. Cet inventaire doit aussi faire l'objet d'un rapport de recherche présenté à la ministre de la Culture et des Communications, conformément à la Loi sur les biens culturels. Les travaux de recherche archéologiques doivent être réalisés par des archéologues;

CONDITION 33 : SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

Le ministre des Transports doit déposer un programme de surveillance environnementale au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard 30 jours avant la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le Greffier du Conseil exécutif

