

Direction de Laval – Mille-Îles

Laval, le 5 mars 2015



Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et de la Lutte contre les  
changements climatiques  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> 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 à Laval et à Bois-des-Filion

Monsieur,

Donnant suite aux demandes transmises les 11 décembre 2014 (première demande  
d'information) et 23 janvier 2015 (troisième, quatrième et cinquième demandes d'information),  
nous vous transmettons les documents suivants :

- « Réponses à la première demande d'information supplémentaire du MDDELCC »  
daté du 5 mars 2015;
- « Réponse à la 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> demandes d'information supplémentaire du MDDELCC »  
daté du 5 mars 2015.

Pour toutes informations supplémentaires, n'hésitez pas à nous contacter.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

La directrice de Laval–Mille-Îles,

Odile Béland, M.B.A.

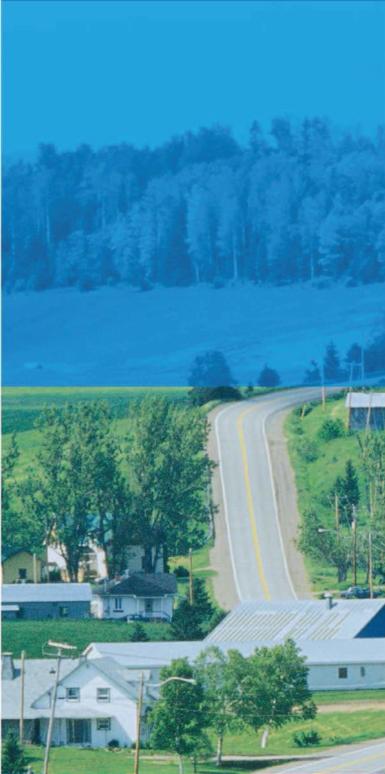
OB/dn

p. j. Réponses à la première demande d'information supplémentaire du MDDELCC  
Réponses à la 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> demandes d'information supplémentaire du MDDELCC  
c. c. M. Maroun Shaneen, directeur des projets routiers stratégiques

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

### Réponses à la première demande d'information supplémentaire du MDDELCC

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



5 MARS  
2015

Québec 



## INTRODUCTION

Le présent document comprend les réponses à la première demande d'information supplémentaire transmise au ministère des Transports du Québec (MTQ) le 11 décembre 2014 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), dans le cadre de l'analyse environnementale pour 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.

## RÉPONSES À LA PREMIÈRE DEMANDE D'INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

**D-1** Pouvez-vous vous engager à déposer, à titre d'information, le Plan de communication développé par la Direction des communications du ministère des Transports (MTQ), mentionné à la réponse R-120 de l'Addenda 1, au moment de la première demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE)?

Par ailleurs, nous vous suggérons de collaborer avec les villes concernées lors de l'élaboration de ce plan afin que ce dernier soit adapté aux particularités et habitudes citoyennes propres au milieu d'accueil. Cette demande a aussi été clairement exprimée par les Villes de Laval et de Bois-des-Filion au moment de l'audience publique tenue par le BAPE.

**R-1** La stratégie d'information du ministère des Transports du Québec (MTQ) repose sur une communication réaliste, claire et accessible, transmise par différents moyens de communication en amont du projet et des travaux.

Les outils de communication n'ayant pas encore été proprement définis dans le cadre du projet de parachèvement de l'A-19, seul un plan de communication préliminaire est disponible pour le moment (annexe 1). Ce plan sera raffiné en fonction du degré d'avancement du projet et de l'obtention des autorisations nécessaires. Il sera transmis au MDDELCC à titre indicatif par la suite. Voici toutefois un aperçu non-exhaustif de moyens susceptibles d'être mis en place autant en amont des travaux que pendant la réalisation de ceux-ci :

- Rencontres préparatoires avec les villes concernées par les travaux
- Rencontres d'information avec les commerçants touchés
- Rencontres d'information avec les riverains (ceux à proximité des chantiers et ceux qui pourraient être touchés par les chemins de détour le cas échéant) et de groupes ciblés (agriculteurs, cyclistes, etc.)
- Page Web spécifique au projet, hébergée sur le site du MTQ
- Feuilletts d'information (selon la nature des travaux et la gestion de la circulation) et avis transmis de porte-à-porte
- Diffusion d'information sur les comptes Twitter du Ministère
- Communiqués de presse
- Fiches de travaux à venir
- Utilisation des bulletins d'information des municipalités concernées et voisines
- Publicité dans les hebdomadaires de la région
- Relations de presse

Le Ministère entend travailler en collaboration avec l'ensemble des partenaires touchés (villes, organismes ou toute autre entité) afin d'assurer la meilleure diffusion de l'information auprès de l'ensemble des clientèles cibles.

**D-2** En ce qui a trait à la surveillance environnementale, nous vous demandons de bien vouloir prendre les engagements suivants :

- a) communiquer avec la direction régionale du Centre de contrôle environnemental du Québec de Montréal, Laval, de Lanaudière et des Laurentides deux semaines avant le début des travaux;
- b) réaliser et transmettre un rapport qui confirme que les travaux ont été réalisés conformément aux plans et devis autorisés;
- c) réaliser et transmettre pour approbation un devis environnemental incluant des mesures de mitigation dans le cadre des demandes d'actes statutaires;
- d) réaliser une surveillance environnementale pendant toute la période des travaux pour les éléments qui auront été déterminés et identifiés dans un devis environnemental dans le cadre des demandes d'actes statutaires;
- e) transmettre un rapport de surveillance environnementale mensuellement pour les volets hydriques et naturels et trimestriels pour les autres éléments faisant partie du devis environnemental. Ce rapport pourrait, par exemple, être déposé sur un site ftp qui serait rendu accessible au MDDELCC pour consultation.

**R-2** a) Le MTQ s'engage à communiquer avec la direction régionale du Centre de contrôle environnemental du Québec de Montréal, Laval, de Lanaudière et des Laurentides deux semaines avant le début des travaux.

b) Un rapport confirmant que les travaux ont été réalisés conformément aux plans et devis autorisés sera remis au MDDELCC à la fin des travaux pour les secteurs visés par des enjeux environnementaux, notamment les travaux en rivière et ceux en bordure de milieux humides ou de cours d'eau.

c) Un devis de surveillance « Protection de l'environnement » sera réalisé pour les activités liées au parachèvement de l'autoroute 19 et sera transmis à titre indicatif au MDDELCC dans le cadre des demandes d'actes statutaires. À noter que le MTQ applique depuis novembre 2014 un nouveau devis type en matière de protection de l'environnement. Ce document sera adapté spécifiquement pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19, en fonction des divers engagements pris dans l'étude d'impact et lors de l'analyse environnementale. De plus, le MTQ pourra remettre au MDDELCC un tableau référant à ces engagements et aux clauses correspondantes du devis de protection de l'environnement.

d) La surveillance environnementale sera réalisée pendant toute la période des travaux pour les éléments qui auront été déterminés et identifiés au devis « Protection de l'environnement » dans le cadre des demandes d'actes statutaires.

e) Le MTQ a déployé d'importants efforts au cours des deux dernières années afin de se doter d'un devis type en matière de protection de l'environnement ainsi que d'une formation en surveillance environnementale de chantier. Des guides ont été produits pour outiller les divers intervenants tout au long du chantier. Les pratiques et techniques qu'il convient d'utiliser spécifiquement pour des chantiers routiers seront appliquées dans le cadre de ce projet afin d'assurer une protection adéquate des composantes biophysiques et humaines de l'environnement. Les exigences élevées en matière de suivi et de contrôle ainsi que les mécanismes établis en cas de non-respect des clauses de protection serviront également cet objectif.

Le MTQ souhaite mettre de l'avant la diffusion d'information aux entrepreneurs et aux surveillants quant aux actions requises, et s'appliquer à assurer une surveillance proactive et un suivi rigoureux en termes d'environnement. En ce sens, le MTQ informera rapidement le Centre de contrôle en cas d'événement majeur. Une communication étroite avec ce dernier sera assurée durant la réalisation des travaux.

Enfin, le MTQ s'engage à transmettre au MDDELCC une documentation faisant état de la surveillance environnementale du projet. Il est souhaitable toutefois que les fréquences de dépôt soient proportionnelles aux enjeux environnementaux ainsi qu'à la capacité réelle d'analyse et de production. En se basant sur d'autres projets d'infrastructures routières, le MTQ propose le dépôt biannuel d'une documentation pour les travaux réalisés au-dessus de la rivière des Mille Îles et une documentation annuelle pour les autres volets du devis environnemental. En comparaison, le prolongement de l'autoroute 410 à Sherbrooke et le réaménagement de la route 175 dans la Réserve faunique des Laurentides faisaient l'objet de rapports annuels. Le décret 890-2010 concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot exige quant à lui le dépôt d'un seul rapport, 6 mois après la fin des travaux.

**D-3** Afin de limiter l'impact du projet sur les activités agricoles, le choix du type d'échangeur pour le secteur Saint-Saëns et de l'avenue des Perron doit être adapté à la zone agricole afin de faciliter l'accès des producteurs. Pouvez-vous en faire la démonstration? Dans le cas contraire, pouvez-vous vous engager à présenter ces éléments lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE incluant cet échangeur?

De plus, selon le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, il est essentiel qu'un lien soit conservé pour permettre à la machinerie agricole de pouvoir traverser la rivière des Mille Îles. Veuillez noter qu'il sera donc primordial de maintenir l'accès prévu à la machinerie agricole sur la piste multifonctionnelle.

Par ailleurs, la cohabitation sur les routes secondaires entre la machinerie agricole et l'automobile pourrait s'avérer compliquée et dangereuse. Certaines mesures devront être mises en place pour une plus grande sécurité. Pouvez-vous vous engager à présenter des mesures d'atténuation à cet effet, et ce, en concertation avec les producteurs concernés?

**R-3** Lors de la conception détaillée du projet, les agriculteurs possédant des terres situées en périphérie de l'emprise du MTQ seront consultés afin de prendre en considération leurs besoins.

Le MTQ vise à conserver les liens existants et s'assurera qu'aucun lot ne sera enclavé suite à la réalisation du projet de parachèvement de l'autoroute 19. Ainsi, le projet présenté permettra d'accéder à la zone agricole par le boulevard des Mille Îles, l'avenue des Perron ou la rue Saint-Saëns Est. Les liens est-ouest seront donc conservés en permettant l'accès à la machinerie sur les ponts d'étagement (routes municipales) qui seront situés au-dessus de l'A-19 au niveau du boulevard Dagenais Est, de la rue Saint-Saëns Est et des boulevards des Laurentides / des Mille-Îles.

La construction d'un deuxième pont situé à l'est du pont Athanase-David actuel permettra également au MTQ de conserver un lien nord-sud pour la machinerie agricole circulant au-dessus de la rivière des Mille Îles.

Aucun impact sur la cohabitation entre la machinerie agricole et les autres usagers de la route n'est envisagé sur le réseau municipal puisque les conditions d'utilisation actuelles demeurent inchangées.

De plus, les outils de suivi du MTQ permettront de répondre aux préoccupations de la population qui pourraient survenir suite à la réalisation de ce projet.

**D-4** À la réponse RR-98.1 de l'Addenda 2, vous mentionnez que « advenant le dépassement de la norme établie, la source génératrice de sédiments devra être identifiée et les correctifs immédiatement apportés ». Est-il aussi prévu d'arrêter les travaux jusqu'à ce que soit identifiée la source de sédiment? Dans le cas contraire, veuillez vous engager à ajouter cet élément au programme de surveillance des MES.

**R-4** Il est effectivement prévu d'arrêter les travaux générateurs de sédiments en cas de dépassement de la norme établie jusqu'à ce que les correctifs appropriés aient été apportés.

**D-5** Les plans et devis n'étant pas disponibles à cette étape du projet, veuillez vous engager à considérer les éléments suivants lors de la réalisation du projet :

- respecter les recommandations du guide de gestion des eaux pluviales;
- valider le niveau du traitement qualitatif des eaux de ruissellement en fonction de la sensibilité du milieu récepteur, soit de s'assurer du taux d'enlèvement des MES à atteindre (60%, 80% ou même plus);
- s'assurer, dans le cas où les eaux de ruissellement rejoignent le réseau d'égout (unitaire), de ne pas augmenter la fréquence de débordement des ouvrages de surverse en aval.

- R-5** Le Ministère s'engage à réaliser une étude hydraulique qui tiendra en compte, entre autres, les éléments ci-dessus.
- D-6** Veuillez vous engager à transmettre à la Direction régionale du MDDELCC, le cas échéant, les avis de contamination. En effet, si la présence des sols contaminés en concentration supérieure aux critères B de la Politique est constatée lors des travaux de caractérisation réalisés dans le cadre de l'application de la LQE, un avis de contamination doit être inscrit au registre foncier.
- R-6** Le Ministère s'engage à transmettre à la Direction régionale du MDDELCC les avis de contamination, s'il y a lieu.
- D-7** Vous mentionnez, à la RR-86.1 de l'Addenda 2, que vous avez évalué la possibilité de modifier les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute en direction nord à l'échangeur St-Saëns, mais « que le nombre de mouvements anticipés est trop important pour assurer l'efficacité d'un tel aménagement ». Veuillez bonifier et documenter la justification transmise pour laquelle il n'est pas possible de revoir la configuration de cette section de l'échangeur St-Saëns.
- R-7** En raison du débit de circulation, une configuration de type losange pourrait être fonctionnelle à court et moyen terme en direction nord. Toutefois, étant donné que la proportion de virage à gauche est très élevée (95 %), la configuration proposée est plus sécuritaire et offre une plus grande capacité à long terme puisqu'elle élimine les conflits de virage à gauche.
- D-8** Pour la modification proposée à l'échangeur des Mille-Îles – des Laurentides, veuillez préciser quelle sera la réduction de superficie d'empiètement dans les milieux humides et le cours d'eau du nouvel aménagement proposé.
- De plus, veuillez justifier et documenter le choix de l'emplacement de la bretelle d'accès pour la terrasse Brissette. En effet, un rapprochement de cette bretelle vers l'ouest, soit vers l'autoroute, permettrait de diminuer l'empiètement dans les milieux humides et le boisé.
- R-8** La modification de la bretelle à l'échangeur des Mille Îles / des Laurentides proposée dans l'Addenda 2 permettrait de réduire l'empiètement dans le milieu humide MH6 d'environ 1 190 m<sup>2</sup>. Cependant, cette option augmenterait la taille de l'échangeur ainsi que la perte de superficie boisée. En effet, le boisé de 2,35 ha situé au sud du boulevard des Mille Îles serait en partie détruit. Cette option nécessiterait également l'acquisition de terrains en zone agricole et l'autorisation préalable de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).

Concernant l'accès à la terrasse Brissette, il serait effectivement possible de déplacer le centre de la courbe vers l'ouest d'environ 45 m. L'empiètement sur le milieu humide et le cours d'eau resterait très similaire à celui de l'option présentée, mais permettrait d'augmenter d'environ 2 725 m<sup>2</sup> la superficie résiduelle du milieu humide MH6 et de préserver 1 290 m<sup>2</sup> de boisé en bordure de ce dernier. Dû au rapprochement avec la bretelle d'accès de l'autoroute 19, il serait cependant requis de prolonger le ponceau permettant la traversée du ruisseau Vivian sous l'autoroute. Un plan sommaire de cette modification est disponible à l'annexe 2. Les passages fauniques prévus initialement dans chacun des deux ponceaux seraient réunis en un seul si cette option est privilégiée.

- D-9** Est-ce que les érables noirs inventoriés ont fait l'objet d'une récolte de samares en 2014? Dans le cas contraire, à quel moment prévoyez-vous procéder à cette récolte?
- R-9** Les érables noirs inventoriés n'ont pas fait l'objet d'une récolte de samares en 2014. Pour éviter l'entreposage prolongé des plants en pépinière, il serait préférable d'effectuer cette récolte moins de deux ans avant le début des travaux.
- D-10** Pouvez-vous vous engager à nous déposer le plan de compensation pour la perte des EFMVS, qui inclura la protection d'un milieu boisé de superficie équivalente et abritant, en autant que possible, les mêmes EFMVS ou présentant les mêmes caractéristiques écologiques, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE?
- R-10** Le Ministère s'y engage.
- D-11** Quels sont les secteurs où seront mises en œuvre les mesures identifiées pour limiter la propagation du roseau commun, tel que mentionné à la réponse RR-88 de l'Addenda 2? Veuillez noter que les secteurs que vous ciblez doivent inclure les localisations d'EFMVS, ainsi que les milieux humides faisant l'objet de remise en état ou de pertes temporaires.
- R-11** Des mesures pour limiter la propagation du roseau commun seront prises dans les secteurs identifiés sur la carte jointe à l'annexe 3. Toutefois, considérant que le roseau commun est déjà présent dans la majorité des milieux humides de la région, le MTQ ne peut s'engager à détecter et éliminer toute plante exotique envahissante qui s'établirait au-delà des plantations effectuées par le MTQ.
- D-12** Globalement, l'estimation des émissions de GES a été réalisée avec des méthodologies appropriées. Cependant, dans le futur, il sera important que les modélisations d'émissions de GES soient réalisées en tenant compte des nouvelles normes manufacturières 2017-2025, ce qui n'a pas été fait pour ce projet étant donné que les logiciels de modélisation n'avaient pas cette mise à jour au moment de la réalisation de l'étude. De plus, afin d'améliorer l'exactitude des calculs, nous

recommandons que les impacts du transfert modal soient, le cas échéant, considérés lors de futures modélisations d'émissions routières.

Finalement, dans un souci d'optimiser les façons de faire et la prise en compte des changements climatiques dans les futurs projets du MTQ, nous vous suggérons de vous assurer de mettre en place les mesures nécessaires pour réduire les émissions de GES à toutes les étapes du projet (conception, construction, utilisation, etc.), tout en prenant en compte les impératifs d'un aménagement du territoire axé davantage sur la mobilité durable.

**R-12** Le Ministère prend note des suggestions ci-dessus.

**D-13** En ce qui a trait aux émissions de GES lors de la phase de construction du projet en cours, pouvez-vous vous engager à en réduire l'impact à la source, notamment en mettant en place les mesures présentées à la réponse R-109 de l'Addenda 1?

De plus, a-t-il été envisagé de compenser pour les émissions de GES lors des travaux par des mesures de réduction des émissions de GES, notamment dans le cadre des activités liées à votre mission (par exemple, par la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques ou par des mesures visant à favoriser les transports actifs tel que l'amélioration des connexions au réseau cyclable, etc.)?

**R-13** Les mesures présentées à la réponse R-109 de l'Addenda 1 seront prises afin de réduire les émissions de GES à la source lors de la phase de construction. Elles seront spécifiées aux plans et devis.

Quant à la compensation des GES, aucune mesure de compensation n'a toutefois été prévue lors de la réalisation de ce projet. Rappelons toutefois que diverses composantes ont été intégrées dès la conception du projet, notamment les voies réservées pour le transport collectif, qui permettront de réduire les émissions de GES durant la phase d'exploitation. Le maintien et le prolongement de la piste multifonctionnelle vers le sud permettra quant à lui d'améliorer les connexions au réseau cyclable actuel et projeté par les municipalités. Notons également que de nombreuses plantations seront réalisées dans l'optique de réduire l'impact du projet sur la qualité de l'air. Enfin, le MTQ évaluera d'autres mesures pouvant être intégrées au projet pour favoriser davantage la réduction des émissions de GES.

Par ailleurs, le Ministère effectue une reddition de compte au niveau des programmes de réduction des émissions de GES financés par le Fonds vert. Le plus récent bilan est disponible dans le [Rapport annuel 2013-2014](#) du MTQ, sous l'objectif 1.7 : Contribuer à la réduction des émissions de GES (pages 90-94).

ANNEXE 1  
Plan de communication préliminaire

**PLAN DE COMMUNICATION**

Projet de parachèvement de l'autoroute 19  
avec voies réservées au transport collectif  
entre les autoroutes 440 et 640 à Laval et à Bois-des-Filion

Version préliminaire  
Automne 2014

Direction des communications

## **1. CONTEXTE**

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif entre les autoroutes 440 et 640 à Laval et à Bois-des-Filion a pour objectif de :

- permettre l'implantation d'un lien efficace en transport collectif ;
- assurer la sécurité des usagers ;
- conserver et améliorer les liens piétonnier, cycliste et récréatif ;
- se limiter à l'emprise existante.

Ces objectifs seront atteints notamment par l'implantation d'une voie réservée de 10 km entre Bois-des-Filion et le boulevard Saint-Martin à Laval, la construction de 4 échangeurs et le réaménagement d'un autre, la création d'une piste multifonctionnelle de 9 km longeant l'autoroute et accessible aux cyclistes et piétons et aux véhicules hors route en fonction des règlements municipaux.

Le projet est présentement à l'étape du processus d'évaluation environnementale. Les étapes subséquentes à réaliser sont, sans s'y limiter :

- l'avant-projet définitif
- le dossier d'opportunité
- les plans et devis
- le dossier d'affaires

L'échéancier de réalisation de ces étapes est d'environ 4 ans et n'inclut pas la période de réalisation des travaux.

Le projet est attendu par la population de la couronne nord, mais il suscite des inquiétudes dans des secteurs hors projet, notamment dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

## **2. OBJECTIFS DE COMMUNICATION**

Les objectifs de communication du ministère des Transports sont de :

- poursuivre les échanges avec les partenaires institutionnels que sont les villes et les autorités organisatrices de transport, et les groupes d'intérêts cibles tels les agriculteurs, les groupes environnementaux, etc. pour permettre aux clientèles d'exprimer leurs commentaires et opinions;
- assurer une communication régulière en rendant disponible de l'information variée et à jour ;
- moduler et adapter les moyens de communication selon les différentes clientèles
- faciliter les échanges entre le Ministère et les citoyens ;
- informer les partenaires du Ministère.

## **3. PUBLICS VISES**

Le Ministère, par sa stratégie de communication, souhaite rejoindre différentes clientèles dont :

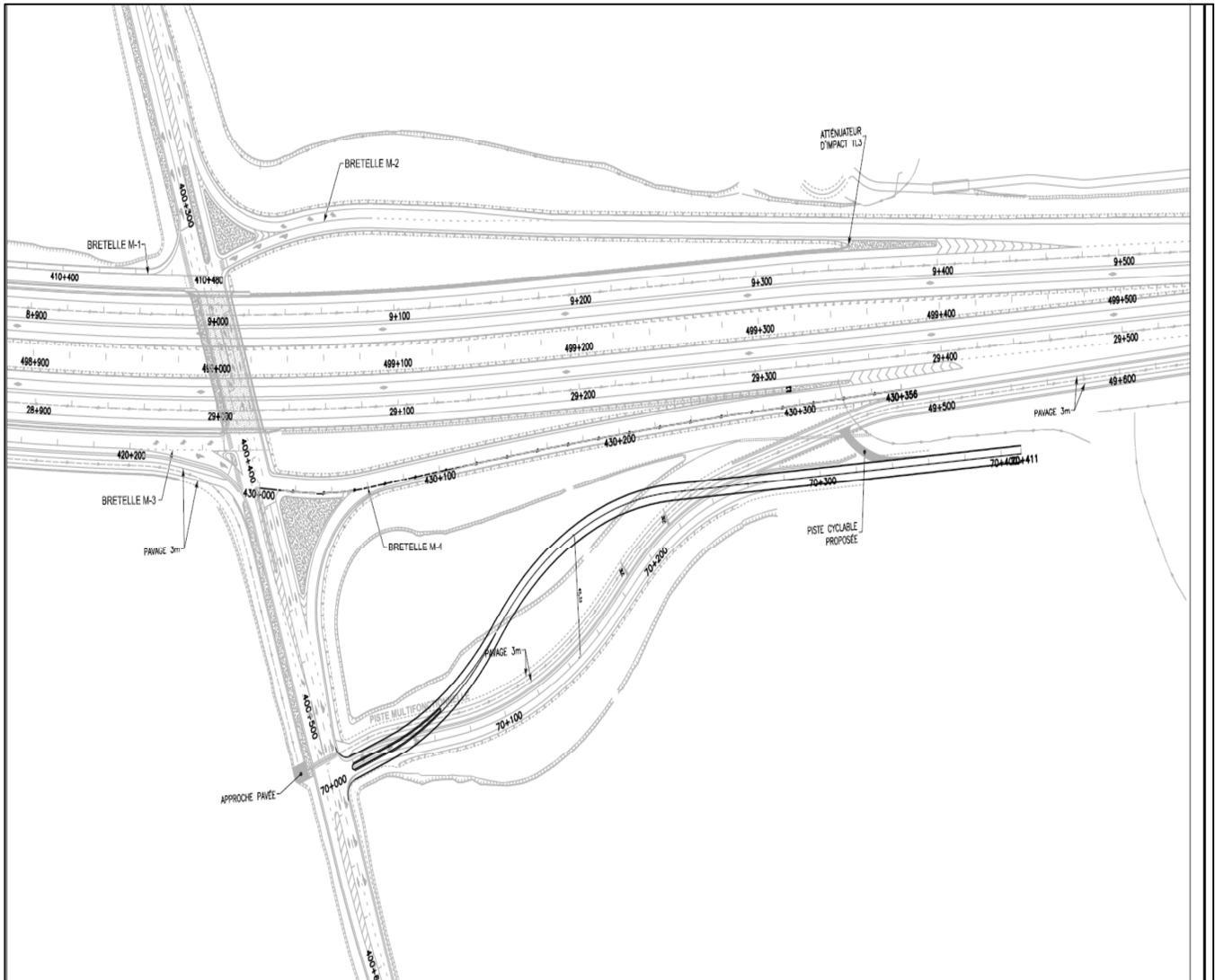
- Les riverains du projet (résidents, commerçants, entreprises touchées par les travaux, agriculteurs, etc.) ;
- Les clientèles particulières (établissement d'enseignement, institutions, organismes, groupes influenceurs, etc.) ;
- Les partenaires (villes, arrondissement, MRC, autorités organisatrices de transport, service d'urgence, etc.) ;
- Les usagers de la route.

#### 4. MOYENS DE COMMUNICATION

Le Ministère dispose de plusieurs outils permettant de répondre aux objectifs de communications qu'il s'est donnés.

- **Rencontres d'information particulières pour des groupes ciblés**
  - Des rencontres personnalisées et ponctuelles (selon les étapes en cours) avec les responsables de certaines institutions, les commerçants, les organismes, les riverains ou groupes de pression seront organisées aux moments propices.
- **Page Web dédiée**
  - Mise à jour régulière de la page Web dédiée au projet de l'A-19.
- **Cyberlettre**
  - Selon la nature de l'information disponible, une cyberlettre sera envoyée par le MTQ de façon régulière aux parties prenantes et intéressées dans ce dossier.
- **Twitter**
  - Le Ministère dispose actuellement d'un compte Twitter (QC511\_MTL) par le biais duquel il diffuse les entraves et incidents sur le réseau routier de la grande région métropolitaine. Cet outil sera utilisé pour informer la population en temps réel.
- **Québec 511**
  - Les entraves majeures sur le réseau autoroutier seront inscrites au site Web Québec 511. Elles seront également relayées aux préposés aux renseignements de la ligne téléphonique 511.
- **Avis publics dans les journaux locaux**
  - De la publicité pourrait être diffusée au besoin dans les hebdomadaires pour informer la population à des moments clés du projet ou pour les informer d'entraves majeures à venir.
- **Feuillet d'information et avis porte-à-porte**
  - Des avis présentant les travaux, leur durée, la période de réalisation, les horaires de travail, les entraves et les mesures de gestion du chantier (bruit, poussière, circulation, accès) seront distribués en porte-à-porte par zone de travaux. L'avis fera également mention des moyens pour joindre le Ministère pour question, commentaire ou plainte.
- **Fiche des travaux à venir**
  - Un document, sous forme de fiche, comprenant tous les travaux en cours et à venir, avec une carte du secteur, pourrait être préparé et soit distribué porte-en-porte ou déposé sur la page Web du projet. Cette fiche permettrait aux riverains qui n'ont pas accès à Internet de s'informer rapidement et de façon concise.
- **Communiqués de presse**
  - Des communiqués de presse spécifiques seront diffusés à différentes étapes du projet. En période de construction, sur une base plus régulière, les entraves majeures seront diffusées dans les communiqués de presse émis par la Direction des communications, dont l'avis aux chroniqueurs de la circulation.
- **Bulletin d'information des municipalités**
  - Des textes et des fiches de travaux pourraient être publiés dans les bulletins d'information des municipalités concernées et voisines.
- **Relations de presse**
  - Le Ministère verra à maintenir un lien avec les médias locaux autant pendant la période de planification des travaux que pendant celle de réalisation.
- **Ligne téléphonique, adresse courriel**
  - Un compte courriel pour le projet de l'A-19 (a19@mtq.gouv.qc.ca) est déjà disponible et il le demeurera au moins jusqu'à la période d'exploitation. Il est possible de joindre la Direction de Laval-Mille-Îles pendant les heures ouvrables. En période de construction, un numéro permettant de joindre quelqu'un en tout temps sera mis en place.

## ANNEXE 2 Aménagement proposé à la terrasse Brissette

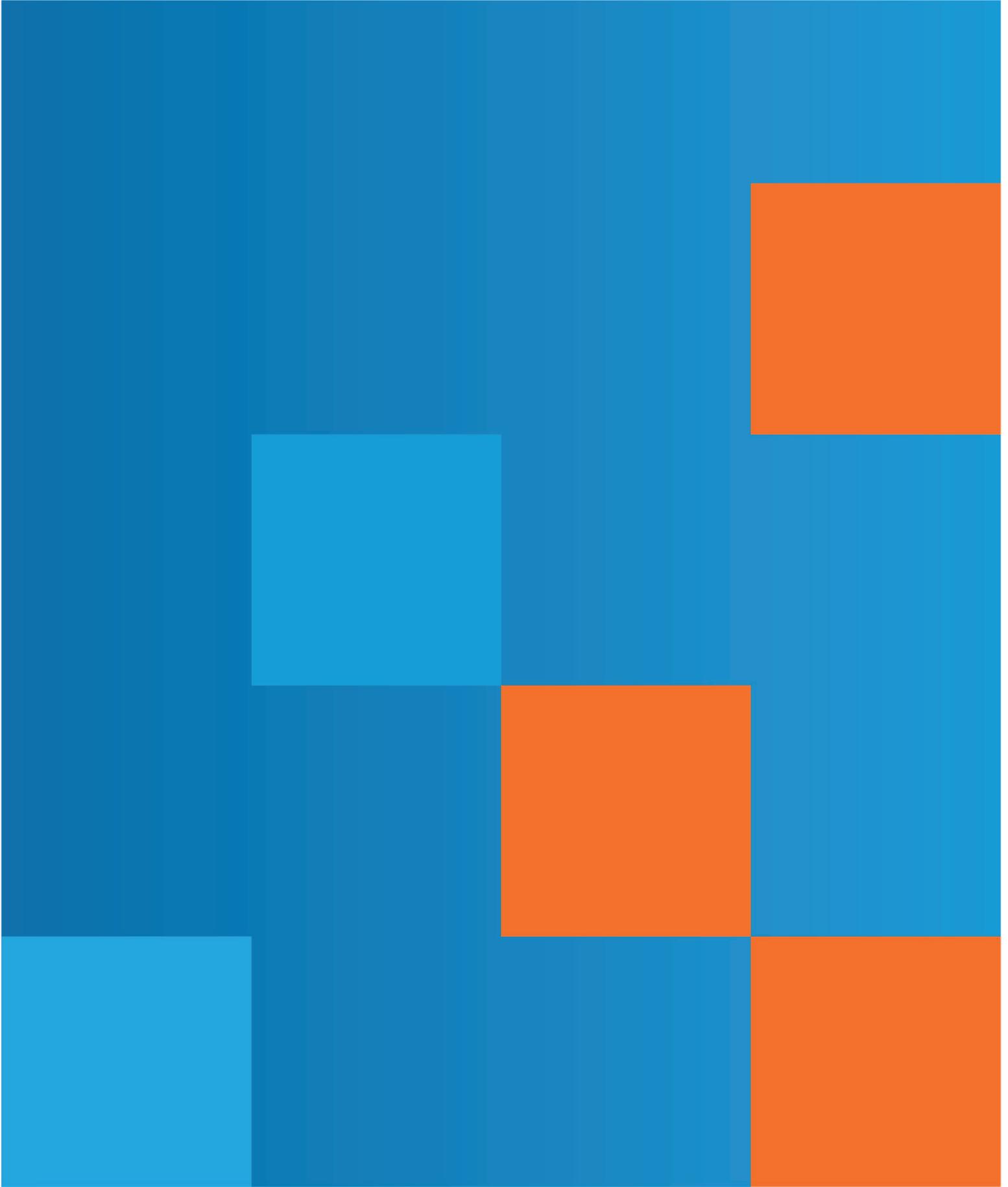


<b>Transports Québec</b> 	Unité administrative	Description	Identification du projet	Préparé par
	Direction Générale des Territoires	PARACHÈVEMENT AUTOROUTE 19		Ligia Sanchez, t.t.p.
	Direction de Laval - Mille-Îles	AMÉNAGEMENT PROPOSÉ DE LA TERRASSE BRISETTE	Échelle horizontale	Approuvé par
Service des Projets		Échelle verticale	Date	, ing.
				2014-11-24

### ANNEXE 3

## Localisation des mesures prises contre la propagation du *Phragmites australis*





## MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Réponses à la 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> demandes d'information  
supplémentaire du MDDELCC

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



5 MARS

2015



Québec 



## INTRODUCTION

Le présent document comprend les réponses à la troisième, quatrième et cinquième demandes d'information supplémentaire transmises au ministère des Transports du Québec (MTQ) le 23 janvier 2015 par le ministère du Développement durable, de l'Environnement, et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) dans le cadre de l'analyse environnementale 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.



## RÉPONSES À LA TROISIÈME, QUATRIÈME ET CINQUIÈME DEMANDES D'INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

### Milieux humides

**Q-1** La documentation analysée jusqu'à présent ne comprend pas de proposition de plan d'atténuation ou de compensation. Or, il apparaît nécessaire que certaines avenues soient étayées et présentées, afin de pouvoir juger de l'acceptabilité environnementale d'un projet de cette envergure.

Tel que précédemment mentionné, tous les efforts devraient être entrepris afin d'éviter et de minimiser les impacts et de favoriser le rétablissement des continuités écologiques de part et d'autre de la route 335. Un plan d'atténuation permettrait de présenter les efforts d'évitement effectués ainsi que de proposer diverses mesures d'intégration des milieux naturels à l'emprise, notamment pour assurer le maintien des continuités écologiques les plus importantes. De même, des mesures de restauration bien ciblées seraient susceptibles de rétablir ou d'améliorer la connectivité des milieux humides et des boisés qui les entourent entre eux, et avec la rivière des Mille-Îles. Minimalement, le projet de plan de compensation doit permettre, quant à lui, d'identifier les superficies à prioriser pour la conservation et les moyens à envisager pour en assurer la pérennité.

Nous vous prions donc de nous présenter les options d'atténuation et de compensation de manière conceptuelle, l'objectif n'est pas de servir de devis à leur réalisation, mais plutôt d'être suffisamment bien décrit pour pouvoir faire l'objet d'engagements clairs.

**R-1** La documentation produite par le MTQ dans le cadre du processus d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement comprend plusieurs mesures d'évitement, d'atténuation, de compensation et de suivi. En ce sens, plusieurs éléments cités précédemment par le MDDELCC ont déjà fait l'objet de propositions de la part du MTQ. Un document regroupant ces diverses mesures est présenté à l'annexe A de ce document. Certaines propositions de compensation présentées lors de l'audience publique sur l'environnement sont également présentées.

**Q-2** Tel qu'indiqué à la QC-86.2 de l'Addenda 2 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP, les aménagements dans les milieux humides devront faire l'objet d'un suivi sur 5 ans (soit aux années 1, 3 et 5 suivant la fin des travaux). Les critères qui seront proposés pour le suivi devront permettre de détecter l'intensité des perturbations découlant de la construction et de l'exploitation du projet. Advenant que le suivi révèle que le projet affecte de manière importante les milieux humides selon les experts du MDDELCC, des mesures correctives ou de compensation devront être prévues.



Le programme de suivi devra être déposé au MDDELCC, au plus tard, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Les rapports devront être transmis au MDDELCC au plus tard trois mois suivant la vérification de terrain. Ils devront inclure la méthodologie d'inventaire et la caractérisation du milieu permettant d'apprécier l'intégrité écologique des milieux humides à la suite des perturbations. Veuillez vous engager à réaliser un suivi des aménagements dans les milieux humides selon les modalités énoncées ci-dessus.

- R-2** Le MTQ s'engage à réaliser un suivi des aménagements dans les milieux humides selon les modalités énoncées ci-dessus. Toutefois, en se basant sur les expériences passées, un délai de six mois suivant la vérification de terrain apparaît davantage approprié.
- Q-3** À la réponse R-45 de l'Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP, vous proposez la création d'un milieu humide à même l'échangeur avec l'autoroute 640 afin de compenser la perte d'un milieu humide dans cet aménagement. Veuillez noter que s'il s'agit de l'option qui sera finalement retenue vous devrez démontrer la pérennité du milieu et proposer une méthode de travail et de suivi incluant des mesures correctrices, le cas échéant, assurant la pérennité du milieu humide créé. Le tout devra être traité dans le cadre du plan de compensation.
- R-3** Nous prenons note de cette précision. Toutefois, il est également indiqué à la réponse R-45 de l'Addenda 2 que le MTQ ne pourra s'engager à éliminer définitivement le roseau commun largement répandu dans ce secteur. Le cas échéant, le milieu humide serait conçu de manière à favoriser une saine compétition entre le roseau commun et les plantes indigènes qui seront choisies.



## **Faune**

**Q-1** À la réponse à la QC-98.2 (voir Addenda 2 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP; RR-98.2), vous avez apporté des éléments justifiant que la période des travaux dans l'habitat du poisson soit étendue pour débiter le 15 juillet plutôt que le 1<sup>er</sup> août. Après l'analyse de ces éléments, le secteur faune du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) est 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<sup>er</sup> mars pour la rivière des Mille-Îles. Il est toutefois à noter que ces périodes demeureront du 1<sup>er</sup> août au 1<sup>er</sup> mars pour les autres cours d'eau touchés par les travaux. Il sera également nécessaire, à l'étape des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), 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.

**R-1** Le devis de protection de l'environnement précisera les périodes de restriction mentionnées précédemment pour les travaux réalisés dans l'habitat du poisson. Une étude hydraulique est en cours et permettra de définir la méthode de construction à envisager pour la mise en place des piles de la structure projetée à l'est du pont Athanase-David existant. La possibilité d'insérer des ponceaux sera également analysée au besoin.

**Q-2** À l'étude d'impact, vous vous êtes engagé à aménager, sous l'autoroute, des passages fauniques conçus pour la petite faune. Toutefois, le nombre, la localisation et la conception de ces passages n'ont pas été définis. Ces éléments devront être élaborés en collaboration et avec l'accord du MDDELCC et du MFFP. Pouvez-vous vous engager à cet effet?

De plus, à ce jour, le MFFP souligne la nécessité de deux passages, soit :

- dans la portion nord de l'échangeur Saint-Saëns entre les boisés I et J;
- au niveau de la branche principale du ruisseau Vivian et de ses milieux humides.

**R-2** La réponse R-40 de l'Addenda 1 précise la localisation des passages fauniques proposés. Ces derniers seront aménagés au niveau de la branche principale du ruisseau Vivian :

- sous l'autoroute projetée et les bretelles d'accès;
- sous l'accès à la terrasse Brissette.

Ces passages seront conçus sur la base de l'expertise acquise par le MTQ pour ce type d'aménagement, notamment dans le cadre du réaménagement de la route 175 dans la Réserve faunique des Laurentides. Les passages fauniques retenus seront présentés au MDDELCC et au MFFP à l'étape des plans et devis préliminaires.



Puisque la faune longe habituellement les cours d'eau pour ses déplacements quotidiens, la localisation des passages fauniques se fait généralement à proximité des cours d'eau. En considérant l'absence de cours d'eau reliant les boisés I et J ainsi que la distance les séparant, l'utilisation par la petite faune d'un passage aménagé dans l'échangeur situé au niveau de la rue Saint-Saëns Est pourrait s'avérer incertaine. Le MTQ évaluera tout de même cette possibilité à l'étape de l'avant-projet définitif et transmettra les résultats de cette analyse au MDDELCC et au MFFP.

**Q-3** Tel que présenté à l'étude d'impact, vous vous êtes engagé à réaliser le déplacement du cours d'eau Paradis Sud de manière à obtenir un gain écologique (Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEFP; R-102). La configuration et l'aménagement final du nouveau tronçon de cours d'eau devront être présentés et validés par le MDDELCC et le MFFP. Veuillez vous engager à présenter cet aménagement pour approbation au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la LQE.

**R-3** Le MTQ s'y engage.

**Q-4** Nous tenons à vous rappeler que l'ensemble des composantes du projet qui sont susceptibles d'entraîner des pertes (permanentes ou temporaires) de l'habitat du poisson devra être élaboré en suivant la séquence « éviter-minimiser-compenser ». Les pertes d'habitat du poisson qui ne peuvent être évitées devront être compensées par un projet de compensation tel que proposé à l'étude d'impact. Pouvez-vous vous engager à présenter et faire approuver par le MDDELCC et le MFFP votre programme de compensation pour les pertes d'habitat du poisson au plus tard à l'étape de la demande de certification d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE?

**R-4** Le MTQ s'y engage.



## **Intégration urbaine**

- Q-1** Tant lors des consultations préliminaires sur le projet (dont la synthèse est présentée au chapitre 4 du rapport principal de l'étude d'impact) que lors des audiences publiques tenues sur le projet, des inquiétudes ont été soulevées au sujet de l'intégration urbaine de l'échangeur avec le boulevard Adolphe-Chapleau à Bois-des-Filion. Qu'en est-il des discussions avec les autorités municipales à ce sujet? De quelle manière prévoyez-vous vous assurer de la prise en compte des préoccupations des partenaires concernés dans la planification et la conception de l'échangeur?
- R-1** La municipalité de Bois-des-Filion a formulé des demandes le 27 mai 2011 en lien avec le futur échangeur de l'autoroute 19 et de la route 344. Ces demandes ont été analysées en détail et considérées, lorsque techniquement possibles, lors de la réalisation de l'étude d'avant-projet préliminaire. De nouvelles propositions ont également été présentées par la Ville lors de la deuxième partie de l'audience publique en octobre 2014.

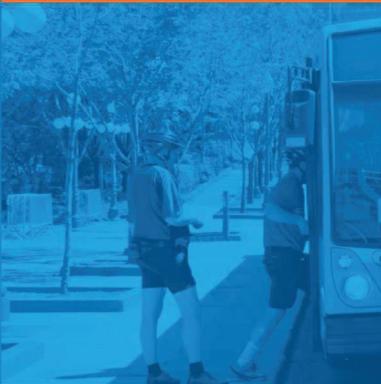
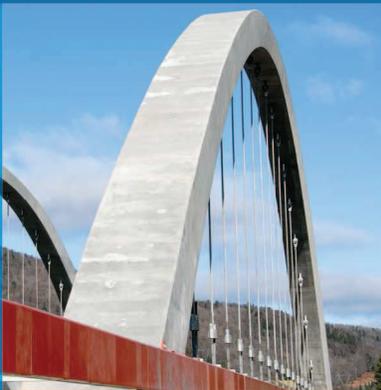
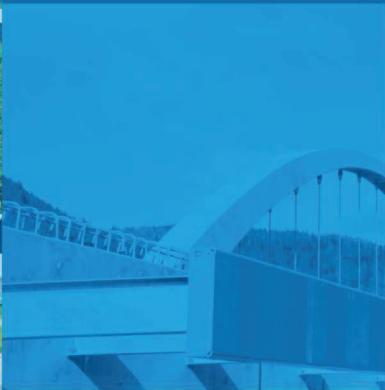
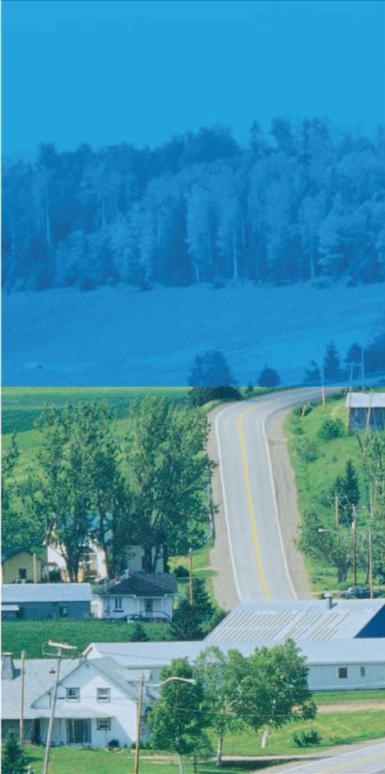
Le Ministère entend poursuivre les échanges avec ses partenaires (incluant la Ville de Bois-des-Filion) lors de la réalisation des étapes subséquentes du projet, la prochaine étant l'élaboration de l'avant-projet définitif.

# ANNEXE A

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

## Mesures d'atténuation et de compensation visant les milieux humides

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



## INTRODUCTION

Le présent document vise à regrouper l'ensemble des informations ayant trait aux mesures d'évitement, d'atténuation, de compensation et de suivi visant les milieux humides situés dans la zone d'étude 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. Ces mesures reprennent pour la plupart celles présentées dans la documentation relative à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement publiée sur la page web du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Les différentes mesures envisagées pour répondre à l'objectif d'éviter, de minimiser et de compenser la perte de milieux humides sont présentées dans ce document sous forme de tableau. Il réfère aux divers documents produits par le ministère des Transports (MTQ) et déposés au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et au BAPE. Les éléments qui y sont présentés sont également localisés sur la Carte 5-1 et la Carte 5-3 de l'étude d'impact.

MESURE	RÉFÉRENCE
<b>ÉVITEMENT</b>	
<p>1) Évaluer la possibilité de préserver les milieux humides MH3 et MH4 durant les travaux. Cette évaluation sera faite lors de la réalisation de l'étude d'avant-projet définitif.</p> <p><u>Cette mesure d'évitement permettrait de préserver 0,03 ha de milieux humides.</u></p>	N/A
<p>2) À l'échangeur des Mille-Îles – des Laurentides, une modification proposée consiste à relocaliser les bretelles d'entrée et de sortie de l'A-19 en direction nord. Cette modification permettrait de réduire les empiétements sur le ruisseau Vivian, sur le milieu humide MH6 et sur le boisé E (1ha).</p> <p>Cette modification permettrait de réduire légèrement l'empiétement dans le milieu humide MH6 d'environ 1 190 m<sup>2</sup>. Cependant, dû à sa dimension, cet échangeur augmente la perte de superficie boisée. Le boisé F de 2,35 ha situé au sud du boulevard des Mille-Îles serait en partie détruit. Cette option nécessiterait également l'acquisition de terrain en zone agricole et par conséquent l'autorisation préalable de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ).</p> <p><u>Cette option n'est pas privilégiée en raison de l'empiétement supplémentaire dans le boisé et en zone agricole.</u></p>	<p>Addenda 2 RR-86.1</p> <p>1<sup>ère</sup> demande d'information suppl. – R-8</p>
<p>3) La deuxième modification proposée consiste à relocaliser les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur de l'A-19 (direction sud) situé au niveau de la rue Saint-Saëns Est. Ce réaménagement permettrait de préserver l'intégrité et d'éviter les empiétements dans les MH10 et MH11 (0,35 ha) et le boisé J (2,7 ha). Quelques espèces à statut particulier (ail des bois, érable noir, noyer cendré) sont présentes dans ce secteur.</p> <p><u>Cette modification permettra de réduire l'impact sur la zone d'aménagement écologique particulière (ZAEP) du Bois du secteur de l'avenue des Perron.</u></p>	<p>Addenda 2 RR-86.1</p>
<p>4) Concernant l'accès à la terrasse Brissette, il serait effectivement possible de déplacer le centre de la courbe vers l'ouest d'environ 45 mètres. L'empiétement dans le milieu humide et le cours d'eau resterait très similaire, mais permettrait d'augmenter d'environ 2 724 m<sup>2</sup> la superficie résiduelle du milieu humide MH6 et de préserver 1 291 m<sup>2</sup> de boisé en bordure de ce dernier.</p> <p>Dû au rapprochement avec la bretelle d'accès à l'autoroute 19, il serait cependant requis de prolonger le ponceau permettant la traversée du ruisseau Vivian sous l'autoroute. Les passages fauniques prévus initialement dans chacun des deux ponceaux seraient alors jumelés en un seul.</p> <p><u>Cette modification permettrait de réduire l'impact sur la ZAEP du Bois d'Auteuil.</u></p>	<p>1<sup>ère</sup> demande d'information suppl. – R-8</p>

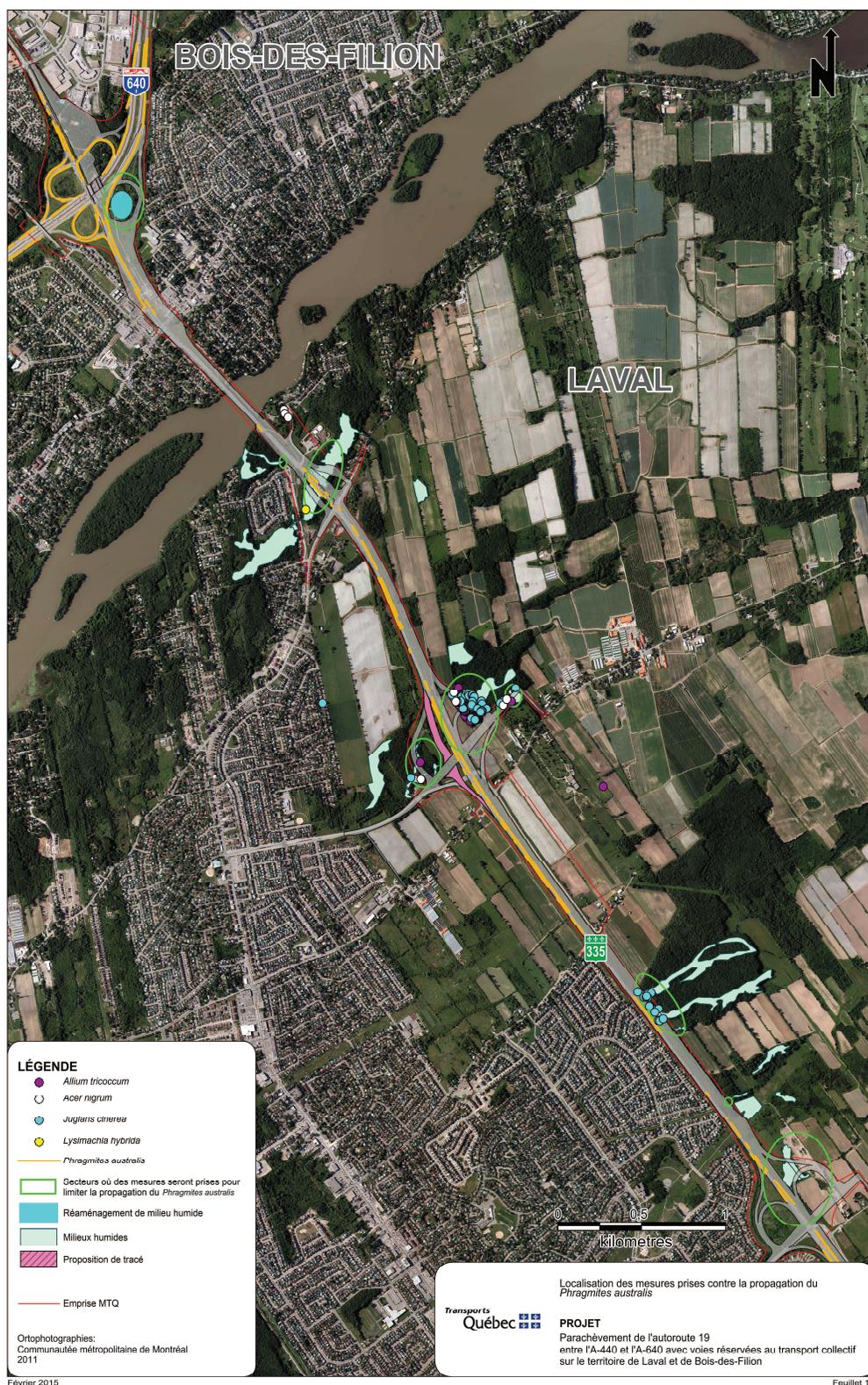
MESURE	RÉFÉRENCE
<b>ATTÉNUATION</b>	
5) Limiter les travaux sur le littoral et dans les bandes riveraines aux endroits qui seront dûment autorisés par le MDDELCC dans le cadre de l'application de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables.	ÉI – V10
6) Avant le début des travaux, délimiter et baliser le contour des milieux humides non touchés par les travaux. Installer des rubans, des clôtures ou tout autre moyen permettant d'identifier clairement les limites à ne pas dépasser.	ÉI – V11
7) Effectuer un contrôle très serré de la circulation et des travaux à proximité ou dans les milieux humides.	ÉI – V12
8) Réaliser les travaux à l'aide d'une machinerie adaptée (ex. : chenillards).	ÉI – V13
9) Effectuer l'abattage des arbres de façon à éviter que leur chute soit orientée vers les milieux humides.	ÉI – V14
10) Nettoyer les milieux humides et retirer les résidus provenant de la coupe.	ÉI – V15
11) Éviter d'effectuer des travaux au printemps.	ÉI – V16
12) Lors de la conception détaillée, veiller à respecter le drainage naturel et à assurer des apports hydriques adéquats aux milieux humides résiduels situés dans l'emprise ou adjacents à celle-ci, conformément au <b>Guide de gestion des eaux pluviales</b> du MDDEP.	ÉI – V17
13) À l'endroit des travaux exécutés dans ou à proximité d'un milieu sensible, particulièrement dans les marécages arborescents 6, 7 et 8, conserver le plus grand nombre possible d'arbres matures à proximité des nouvelles infrastructures de façon à conserver l'ombre dans le sous-bois adjacent et ainsi prévenir l'envahissement par le phragmite.	ÉI – V18
14) Des mesures pour limiter la propagation du phragmite seront prises dans les secteurs identifiés sur la carte de l'annexe 1. Toutefois, considérant que le phragmite est déjà présent dans la majorité des milieux humides, le MTQ ne peut s'engager à détecter et éliminer toute plante exotique envahissante qui s'établirait au-delà des plantations effectuées par le MTQ.	1 <sup>ère</sup> demande d'information suppl. – R-11

MESURE	RÉFÉRENCE
<b>COMPENSATION</b>	
15) Compenser des pertes de milieux humides selon les modalités du MDDELCC.	ÉI – VCOMP1
<p>16) Une visite sur le terrain a permis d'y confirmer la présence d'un marais à phragmite (MH4B) d'une superficie de 0,2 ha. Ce milieu résiduel sera perdu avec l'aménagement d'une bretelle d'accès et de la piste multifonctionnelle. Puisque ce milieu humide est hautement dégradé et de valeur écologique très faible, l'impact de cette perte est donc jugé négligeable. Le Ministère évaluera la possibilité de réaménager une zone humide dans la future bretelle tout en y apportant un gain écologique. Dans l'impossibilité de réaliser ce type de zone à même l'aménagement, les superficies perdues seront considérées dans le plan de compensation globale du projet.</p> <p>Le MDDELCC précise que, 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 de ce site et obligatoirement à Bois-des-Filion.</p> <p>Le MTQ prend note de ce commentaire et tient toutefois à rappeler que ce milieu humide est fortement dégradé et envahi par le phragmite. Dans l'éventualité où un milieu humide serait réaménagé dans cette bretelle, il serait conçu de manière à favoriser une saine compétition entre le phragmite et les plantes indigènes qui seront choisies. Cependant, le MTQ ne peut pas s'engager à éliminer définitivement le phragmite dans ce secteur, puisqu'il s'agit d'une espèce envahissante et omniprésente à cet endroit.</p>	<p>Addenda 1 R-45</p> <p>Addenda 2 R-45</p> <p>Addenda 2 RR-45</p>
<p>17) Le MDDELCC propose qu'une composante du projet de compensation pourrait être la protection d'un site afin d'assurer sa pérennité, par exemple avec une servitude de conservation. Le site choisi pourrait être un site adjacent ou près du milieu perdu/altéré. <u>Voir la proposition du MTQ à la mesure 20.</u></p>	Addenda 1 QC-87
<p>18) Le MDDELCC précise qu'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 espèces floristiques menacées ou vulnérables (ail des bois, érable noir et le noyer cendré) ou présentant les mêmes caractéristiques écologiques sera exigée.</p> <p><u>À noter que le MTQ n'a pas le pouvoir d'acquérir des immeubles qui serviraient à des fins autres que routières. En ce sens, la protection de terrains appartenant déjà au MTQ est privilégiée. Voir la mesure 20.</u></p>	Addenda 1 QC-93

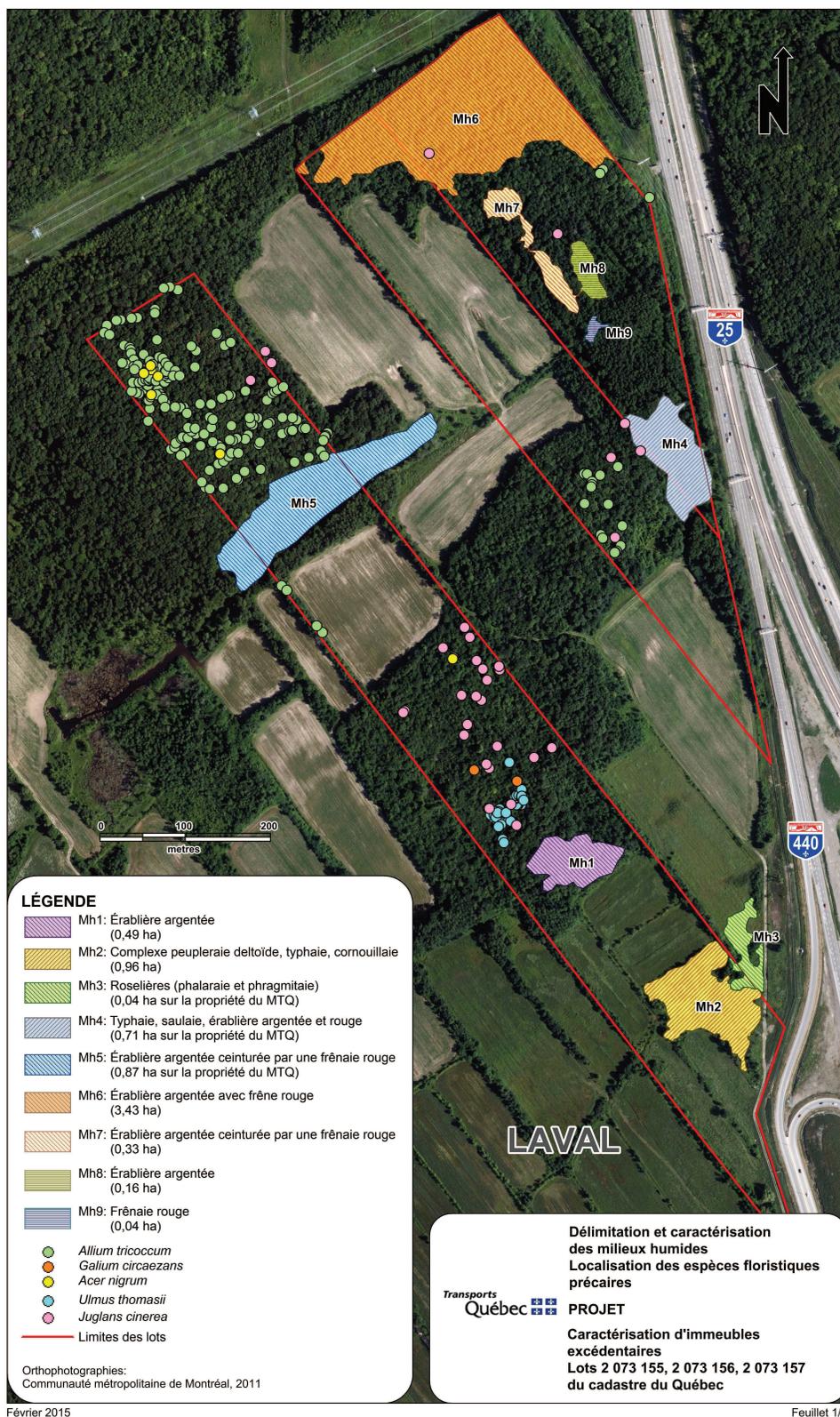
MESURE	RÉFÉRENCE
<p>19) La possibilité de mettre en place une servitude de conservation ou de prévoir un plan de restauration à l'intérieur de la ZAEP sont des avenues que le MTQ envisagera dans son programme de compensation afin de réduire les impacts à la fois sur les milieux humides et sur la ZAEP. <u>Des aménagements réalisés sur des terrains appartenant déjà au MTQ seront privilégiés. Voir la mesure 20.</u></p>	Addenda 2 RR-66
<p>20) Le MTQ a indiqué au MDDELCC qu'il souhaite protéger des boisés sur le territoire de Laval dont il est propriétaire. L'inventaire de certains de ces boisés démontre la présence de milieux humides et d'espèces végétales à statut particulier. La protection de ces boisés pourrait donc compenser les pertes de milieux humides générés par le projet. Le programme de compensation qui sera présenté au MDDELCC tiendra compte de cette possibilité.</p> <p>Trois immeubles excédentaires du MTQ sur le territoire de Laval ont fait l'objet d'inventaires en 2013 et 2014. Ces immeubles sont situés à la jonction des autoroutes 440 et 25 à Laval. La délimitation des milieux humides ainsi que les données concernant les espèces floristiques à statut précaire sont actuellement disponibles et sont présentés à l'annexe 2. À noter que le démantèlement d'un barrage de castor par un propriétaire privé pourrait avoir modifié la délimitation du milieu humide Mh5.</p> <p>Au moment des inventaires, <u>la superficie boisée sur ces immeubles était de 23,62 ha, dont 7,39 ha de marécages.</u> Cinq espèces floristiques à statut particulier y ont été identifiées: l'orme de Thomas (<i>Ulmus thomasii</i>), l'érable noir (<i>Acer nigrum</i>), le noyer cendré (<i>Juglans cinerea</i>), le gaillet fausse-circée (<i>Gallium circaezans</i>) et l'ail des bois (<i>Alium tricoccum</i>).</p> <p>En plus de ces trois immeubles excédentaires, d'autres boisés et milieux humides sont situés sur des terrains appartenant au MTQ dans la zone d'étude du projet. La carte à l'annexe 3 les localise et en précise l'étendue. La caractérisation de ces milieux humides a été présentée dans l'étude d'impact. Les boisés n'ont pas fait l'objet d'une caractérisation spécifique. Cependant, l'érable noir, le noyer cendré et l'ail des bois ont été inventoriés à la limite de l'emprise de l'autoroute 19.</p>	Addenda 2 RR-62  DQ24 – R-4 (BAPE)
<p>Tel que présenté lors de l'audience publique, le MTQ évaluera la possibilité d'aménager un ou plusieurs milieux humides à l'intérieur d'échangeurs. Cette évaluation se fera à l'étape des plans et devis sur la base de l'étude de drainage, l'étude géotechnique et autres données techniques.</p> <p>Les milieux humides MH4B et MH7 pourraient notamment bénéficier de cette mesure. Des projets similaires ont déjà été réalisés par le MTQ, notamment dans un échangeur de l'autoroute 40 à Saint-Sulpice (Annexe 4). Malgré la présence d'espèces exotiques envahissantes, <u>cette mesure pourrait s'avérer intéressante pour compenser localement la perte de certains milieux humides.</u> Rappelons que les milieux humides de la zone d'étude sont déjà envahis par le phragmite à des degrés divers.</p>	DA33 (BAPE)

MESURE	RÉFÉRENCE
<b>SUIVI</b>	
21) Le suivi des milieux humides sera effectué aux années 1, 3, et 5 suivant la fin des travaux. Les rapports, incluant des photographies et le descriptif du remplacement des plants morts et du réensemencement des herbacées (si nécessaire), seront transmis au MDDELCC.	Addenda 2 R-86.2
22) Le MDDELCC demande que le programme de suivi des milieux humides lui soit déposé, au plus tard, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE). Les critères qui seront proposés pour le suivi devront permettre de détecter l'intensité des perturbations découlant de la construction et de l'exploitation du projet. Advenant que le suivi révèle que le projet affecte de manière importante les milieux humides selon les experts du MDDELCC, des mesures correctives ou de compensation devront être prévues.	3 <sup>e</sup> demande d'information suppl. – Q-2
23) Les rapports incluront la méthodologie d'inventaire et la caractérisation du milieu permettant d'apprécier l'intégrité écologique des milieux humides à la suite des perturbations. Les critères seront basés sur le document <i>Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional</i> du MDDELCC. Les rapports seront déposés au MDDELCC dans un délai de six mois suivant la vérification de terrain.	3 <sup>e</sup> demande d'information suppl. – R-2
24) À noter que tous les milieux humides présents dans l'emprise de l'autoroute 19 feront l'objet d'une nouvelle caractérisation et d'une délimitation avant le début des travaux, et ce, dans le but de préciser les pertes réelles devant être compensées et faciliter les suivis subséquents. Les critères seront basés sur le document <i>Identification et délimitation des milieux humides du Québec méridional</i> du MDDELCC. Ces informations seront transmises par la suite au MDDELCC.	N/A

## Annexe 1 - Localisation des mesures qui seront prises pour limiter la propagation du phragmite



## Annexe 2 - Caractérisation d'immeubles excédentaires



Février 2015

Feuille 1/1

## Annexe 3 - Localisation des immeubles excédentaires dans la zone d'étude de l'autoroute 19



Novembre 2014

Feuillet 1/1

## Annexe 4 - Aménagement d'un milieu humide dans l'emprise de l'autoroute 40 à Saint-Sulpice



