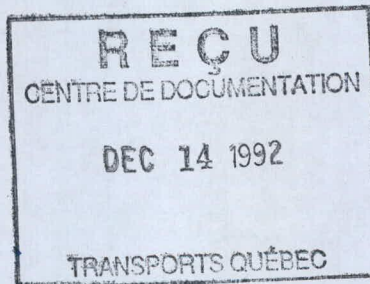


2 95663



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

ON VA DE **L'AVANT**



**RÉPONSES AUX QUESTIONS DU
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC
DATÉES DU 30 OCTOBRE 1992**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
22^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

Novembre 1992

DOA-CEN-MON

CANQ

TR

GE

CA

182

Ann. 2

Service de l'environnement
35, rue Port-Royal Est, 3^e étage
Montréal, (Québec)
H3L 3T1



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement
Direction des projets
en milieu terrestre

Sainte-Foy, le 30 octobre 1992

Monsieur Pierre Pontbriand
Service de l'environnement
Ministère des Transports du Québec
35, rue Port-Royal Est, 3e étage
Montréal (Québec)
H3L 3T1

OBJET : Prolongement de l'autoroute 30 entre les
autoroutes 10 et 15
N/D.: 3211-05-029

Monsieur,

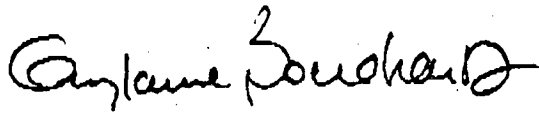
Suite à la deuxième série de réponses aux questions que vous nous avez envoyées dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet de prolongement de l'autoroute 30 entre les autoroute 10 et 15, le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche demande certaines précisions concernant la réponse à la questions 41;

- la localisation sur la carte d'inventaire des secteurs de concentration de marelles utilisées ou susceptibles d'être utilisées par la sauvagine et les espèces de marais dont, plus particulièrement, le Râle jaune;
- la localisation du site d'observation du Râle jaune;
- l'évaluation, en terme quantitatif ou sinon qualitatif de la proportion d'habitat qui sera détruit par le projet;
- l'évaluation et la justification de l'évaluation des conséquences de la perte d'habitat sur la faune avienne dont notamment, la faune des marais et le Râle jaune, en terme de :
 - . rareté de ce type d'habitat dans le secteur;
 - . rareté des espèces utilisatrices;
 - . degré de dépendance des espèces à l'habitat concerné;
 - . proportion d'habitat détruit et de la possibilité pour la faune d'utiliser des milieux équivalents à proximité.

- 2 -

- la prévision de mesures d'atténuation (par exemple, une période de restriction durant les phases d'activité critiques de la faune) ou de mesures de compensation.

J'apprécierais que vous m'informiez, le plus tôt possible, du délai nécessaire pour la transmission de ces informations.



GUYLAINE BOUCHARD

**Précisions demandées par le ministère de l'Environnement
dans la lettre du 30 octobre 1992**

On retrouvera ici les réponses aux questions posées par le Ministère de l'environnement, concernant principalement les milieux humides situés dans la zone d'étude.

Localisation des secteurs humides

Dans le projet qui fait l'objet de la demande de C.A.R., entre les autoroutes 10 et 15, la partie où se retrouvent à peu près tous les marais ou autres zones humides est comprise entre la route 104 et le boulevard des Prairies.

À l'aide des photos aériennes prises en mai 1992 et des visites de terrain que nous avons effectuées en mai 1992, nous avons reporté sur la carte ci-jointe la localisation des principales zones humides. Ces espaces sont susceptibles d'être utilisés par la sauvagine et par les autres espèces tributaires des milieux humides.

Nous avons visité tous les secteurs humides cartographiés, à l'exception des mares qui se retrouvent au milieu de la forêt, dans la zone «G» de la carte ainsi que dans la zone «H».

Le râle jaune a été identifié dans un champ de graminées inondé, en bordure ouest de la zone «E» de la carte.

Bien que le présent document traite surtout de l'utilisation des mares et marais par la sauvagine, il est important de signaler que les deux principaux cours d'eau sont également très utilisés par l'avifaune, ainsi que les champs humides également. Nous avons pu observer une dizaine de grands hérons distribués le long de ces deux cours d'eau ainsi qu'un grand nombre de bécassines ou d'autres oiseaux de milieux humides, tel le bruant des marais, dans les champs en friche de cette zone d'étude.

Brève description des zones humides cartographiées

Zone A : Ce marais correspond à un important méandre délaissé de la rivière Saint-Jacques. Nous avons identifié un couple de canards colverts, un couple de sarcelles à ailes vertes et un couple de canards chipeaux à proximité de ce marais.

Ce marais pourrait être affecté par les travaux de drainage de l'autoroute ou par les travaux de relocalisation des pylônes d'Hydro-Québec nécessités par la construction de l'autoroute.

Zone B : Ce secteur était recouvert d'eau en mai 1992; il comprend une zone boisée correspondant à un ancien lit de la rivière. Nous y avons identifié un couple de canards colverts en mai 1992.

Zone C : C'est un secteur de méandres délaissés. Nous y avons observé un couple de canards pilets en mai 1992.

Zone D : C'est une zone de friche en terrain bas où se forment de nombreuses mares, près des tours de Radio-Canada. En mai 1992, nous y avons observé 5 canards colverts mâles et 3 femelles.

Zone E : Cette zone de friche ancienne était couverte d'une abondante végétation herbacée en mai 1992. Nous y avons identifié 2 couples de canards colverts en plus du râle jaune.

Zone F : Ce secteur comprend un important marais qui s'étire le long de l'emprise de la voie ferrée. Il comprend des zones d'eau libre, où se retrouvent de grands saules et des secteurs envahis par la végétation. Nous avons identifié deux couples de canards noirs dans ce secteur.

Zone G : La forêt qui se retrouve entre le lac artificiel et le ruisseau Saint-Claude compte de nombreuses dépressions qui retiennent l'eau au printemps. Cette zone pourrait servir à la nidification de certains canards, comme le canard noir ou le canard branchu.

Zone H : C'est un autre secteur de méandres délaissés où se retrouvent probablement les mêmes espèces que nous avons citées plus haut.

La proportion d'habitats affectés par le projet

Parmi les huit secteurs identifiés plus haut, deux secteurs, «E» et «F», seront éliminés par le projet, et la zone «A» pourrait être affectée par une modification du drainage. Étant donné la difficulté d'évaluer la superficie précise des zones humides parce que

- elles ont des formes irrégulières,
- leur utilisation s'étend généralement au-delà de la zone d'eau libre, pour la nidification entre autres, qui se fait en milieu sec et
- la superficie d'eau libre est variable, selon les précipitations et d'autres facteurs,

nous nous limitons ici à faire un décompte des zones humides, que nous avons grossièrement regroupées en zones identifiées spatialement.

À ces huit secteurs, il faut ajouter les habitats mentionnés dans l'étude d'impact, soit les deux cours d'eau importants, rivière Saint-Jacques et ruisseau Saint-Claude, et le lac artificiel situé au nord de la route 104.

Évaluation des conséquences de la perte d'habitat

Les milieux humides sont relativement rares dans la zone d'étude ou ses environs immédiats. Ceci s'explique par l'étalement des municipalités de la rive sud qui empiète sur les milieux naturels. On se retrouve d'ailleurs ici en pleine zone de développement urbain et il est probable que la majorité de ces milieux humides auront disparu d'ici quelques années, même ceux que le projet autoroutier ne touche pas.

Les espèces utilisatrices énumérées plus haut sont très représentatives de l'avifaune régionale, sauf le râle jaune, qui est une espèce considérée comme vulnérable. Par contre, dans le cas de ce projet, nous n'avons aucune certitude que cet oiseau nicherait dans la région. On n'aurait d'ailleurs

trouvé qu'un seul nid de cette espèce au Québec, c'était en 1943!

Les espèces de canards observés dépendent entièrement des milieux humides pour leur nidification et leur alimentation.

Nous avons décrit plus haut les habitats qui seront affectés. D'autre part, nous considérons que la perte d'habitats doit être considérée comme une perte nette pour les espèces utilisatrices, quels que soient les milieux équivalents à proximité.

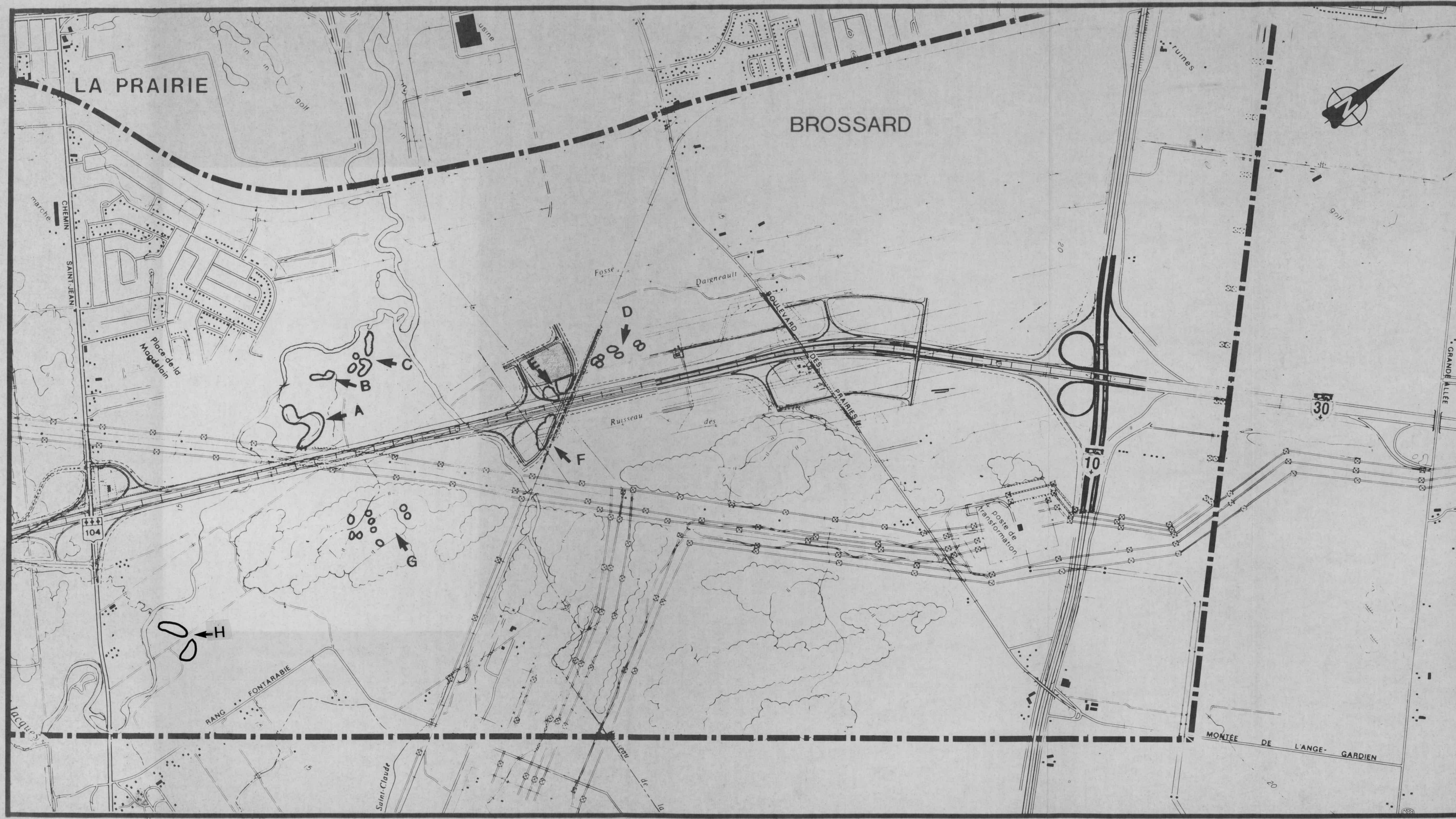
Selon la méthodologie utilisée dans l'étude d'impact, la durée serait permanente, l'étendue serait ponctuelle et l'intensité serait moyenne. Ceci donnerait une appréciation moyenne à l'impact initial.

Mesures d'atténuation

Pour compenser les pertes d'habitats consécutives à la réalisation du projet autoroutier, le ministère des Transports du Québec aménagera des milieux humides qui pourront être utilisés par la sauvagine. Ces milieux humides pourraient être aménagés à l'intérieur des deux bretelles de l'échangeur du boulevard Matte, si les conditions du milieu futur le permettent ou encore sur d'autres superficies résiduelles appartenant au ministère des Transports du Québec. Les deux bretelles offrent un certain potentiel, avec une superficie aménageable de plus de cinq hectares, mais si les études indiquent que les caractéristiques physiques ou physico-chimiques futures de ces bretelles ne sont pas favorables à un tel aménagement, le Ministère aménagera d'autres milieux humides à proximité de la future autoroute 30, en milieu propice.

Par ailleurs, on verra à ne pas modifier le drainage du marais de la zone «A» lors des travaux de construction. De plus, afin de ne pas interférer avec la nidification de la sauvagine, on évitera d'initier les travaux de construction entre le 15 avril et le 30 mai dans le secteur compris entre la route 104 et le boulevard des Prairies.

L'application de ces mesures d'atténuation permettra de ramener l'impact résiduel sur l'avifaune à un niveau faible.



LOCALISATION DES ZONES HUMIDES

ENTRE LA ROUTE 104 ET LE
BOULEVARD DES PRAIRIES

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Service de l'Environnement

Technicien : JEAN PAUL GRÉGOIRE Date : MAI 1992

Échelle : 1 : 15.000 N° :