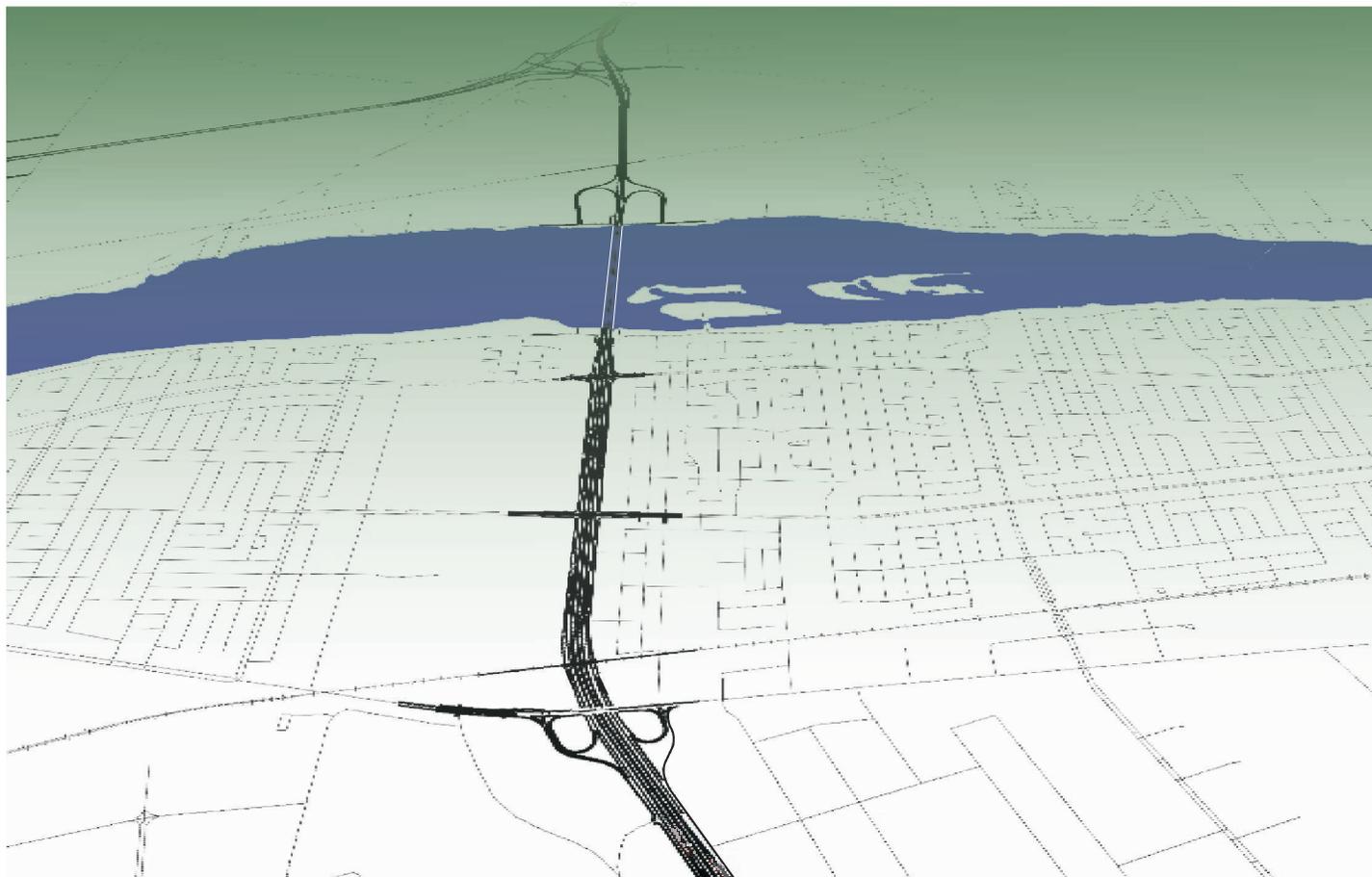


PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA

Laval-Montréal



**Document d'appui pour la demande
de certificat d'autorisation de construction**

**Relocalisation de l'avenue Roger-Lortie, construction
de la voie réservée aux autobus et reconfiguration
et raccordement du réseau local, Laval**

**DOCUMENT D'APPUI POUR LA DEMANDE DE CERTIFICAT
D'AUTORISATION DE CONSTRUCTION**

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET
LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA.**

PHASE CONVENTIONNELLE

**RELOCALISATION DE LA RUE ROGER-LORTIE, CONSTRUCTION DE LA VOIE RÉSERVÉE
AUX AUTOBUS ET RECONFIGURATION ET RACCORDEMENT DU RÉSEAU LOCAL.**

LAVAL

Dossier n° 20-5100-8847A

Ce document a été réalisé par le personnel de la Direction de Laval — Mille-Îles, du ministère des Transports, sous la responsabilité de monsieur Daniel Dorais, directeur.

ÉQUIPE DE TRAVAIL

MONTPLAISIR, Robert, ARPSE
Service des inventaires et du plan

KRAMER, Jean-Pierre, Ingénieur
Service des projets

Sous la supervision de :

NGUYEN, Tam, chef
Service des inventaires et du plan

MOUBAYED, Fadi, chef
Service des projets

Avec la collaboration de :

CARON, Christine, chef
Service de la planification et
des stratégies d'intervention

Traitement de texte

GAGNON, Ginette, agente de secrétariat
Service du soutien à la gestion

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	1
1.0 INTRODUCTION.....	1
2.0 TRAVAUX EN MODE CONVENTIONNEL	2
3.0 MODIFICATION AU PROJET	4
4.0 UN PROJET CONNEXE	5
5.0 LES CONDITIONS DE DÉCRET	6
6.0 ATTESTATION MUNICIPALE	1

FIGURE

Figure 1 : Localisation des travaux.....	3
--	---

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 :	Décret numéro 1243-2005 — 14 décembre 2005
Annexe 2:	Mesures d'atténuation prévues à l'étude d'impact et conditions d'application – Engagement et conditions d'application
Annexe 3:	Présentation et correspondance relatives à la condition 11 du décret 1243-2005
Annexe 4:	Correspondance et avis relatifs à la condition 17
Annexe 5:	Plan de drainage
Annexe 6:	Localisation des milieux humides à Laval
Annexe 7:	Actualisation de l'inventaire des espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables
Annexe 8:	Extrait du rapport d'étape de l'inventaire archéologique
Annexe 9:	Certificat du greffier de Laval attestant que le projet ne contrevient à aucun règlement municipal
Annexe 10:	Plans et devis (sous pli séparé)

1.0 INTRODUCTION

En vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le gouvernement du Québec émettait, le 14 décembre 2005, le décret 1243-2005 en faveur du ministre des Transports autorisant la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa sur le territoire des villes de Laval et Montréal, assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement visée dans la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les principaux ouvrages et activités seront réalisés en mode partenariat public-privé (PPP). Toutefois, le projet implique la réalisation de certains travaux en mode conventionnel par le ministère des Transports (MTQ).

Le présent document concerne les travaux en mode conventionnel sur le territoire municipal de Laval. Ces travaux touchent principalement les raccordements locaux.

2.0 TRAVAUX EN MODE CONVENTIONNEL

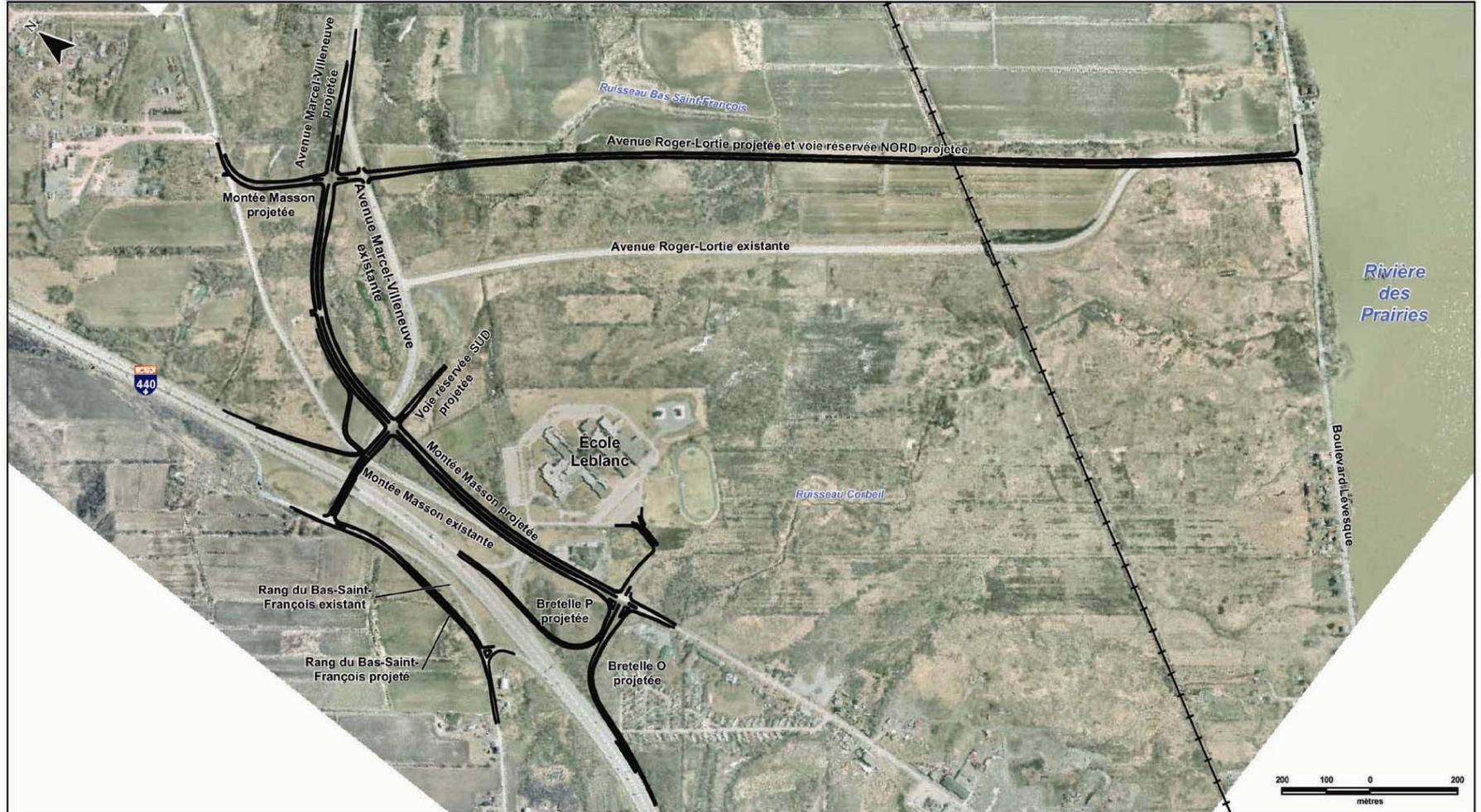
Les travaux exécutés en 2006 (figure 1), consistent en la construction de chaussées souples sur le réseau municipal de Laval, la construction de nouvelles bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute, la construction d'un pont d'étagement et de ponceaux. Plus précisément, il s'agit de :

- La rue Roger-Lortie, incluant une voie réservée aux autobus en direction nord jusqu'à la montée Masson;
- le début de la bretelle d'accès à la voie réservée aux autobus, direction sud;
- Le réalignement de la montée Masson incluant un pont d'étagement;
- le réalignement de l'avenue Marcel-Villeneuve;
- le réalignement du rang Bas-Saint-François;
- les bretelles O et P permettant les échanges entre l'autoroute 440 et la montée Masson;
- le raccordement de la rue Roger-Lortie à la montée Masson;
- la relocalisation de l'accès à la polyvalente Leblanc.

Les travaux consistent à exécuter les terrassements, les fondations de chaussées, le revêtement souple, le drainage, le marquage, l'engazonnement et les autres travaux connexes.

Figure 1 : Localisation des travaux

Figure 1 Localisation du projet



3.0 MODIFICATION AU PROJET

Par rapport au projet présenté lors de l'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et dans le document complémentaire de décembre 2004, des modifications sont apportées au tracé de la voie réservée aux autobus à Laval.

En direction sud, le raccordement aux voies rapides ne se fera plus au niveau de l'échangeur du boulevard Lévesque, mais plutôt au nord du chemin de fer Québec-Gatineau, dans une zone d'entrecroisement afin d'éviter la construction d'un étage au niveau de la voie ferrée. Dans le cadre de la présente demande, les travaux concernant la voie réservée sud se limitent à la construction d'une bretelle d'accès en direction sud.

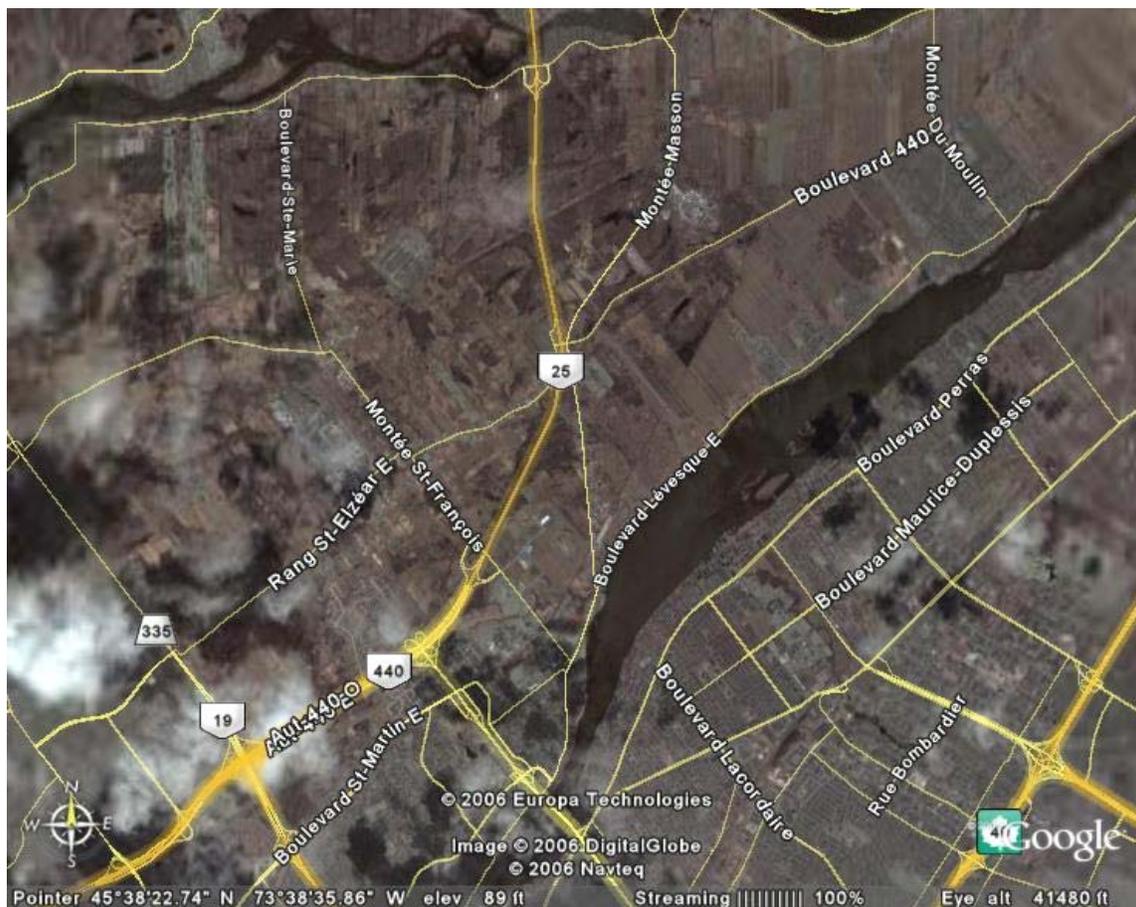
Pour la direction nord, la voie réservée sera établie sur la nouvelle rue Roger-Lortie, à partir des futures bretelles I et J (échangeur Lévesque), jusqu'à la montée Masson. Plus précisément, la rue Roger-Lortie, aura trois voies de circulation dont une sera réservée aux autobus.

4.0 UN PROJET CONNEXE

Aux travaux autorisés par le décret, d'autres seront inclus au contrat de l'entrepreneur.

Il s'agit de compléter l'aménagement d'une voie réservée pour autobus sur l'accotement de l'actuelle autoroute 25 (future A-440) entre la montée St-François et la sortie de l'autoroute pour la montée Masson (bretelle O) dont les travaux ont débuté en 2005.

À l'origine, ces deux projets devaient être réalisés à quelques années d'intervalle. Les disponibilités budgétaires permettent au Ministère de combiner ces deux projets dans le même contrat, ce qui a l'avantage réduire le dérangement des résidents (maisons mobiles) et usagers et de réaliser des économies d'échelle.



5.0 LES CONDITIONS DE DÉCRET

Le décret en faveur du MTQ est assujéti à 33 conditions que l'on retrouve à l'annexe 1 du présent document.

Condition 1: Dispositions générales

Les mesures d'atténuation et modalités prévues aux différents documents, pertinentes à la présente demande ainsi que leurs conditions d'applications sont présentées à l'annexe 2.

En plus, des mesures prévues au Cahier des charges et devis généraux (CCDG) du MTQ, d'autres clauses visant la protection de l'environnement sont incluses au devis spécial et se rapportent aux éléments suivants :

- Déboisement;
- circulation de la machinerie;
- protection des cours d'eau;
- ensemencement des talus;
- protection du patrimoine;
- matériaux de rebut;
- déversement accidentel de produits pétroliers;
- restauration des sites temporaires utilisés à l'extérieur de l'emprise;
- contrôle de la poussière.

Condition 2: Portée de l'autorisation

La présente demande porte sur :

- La relocalisation de l'avenue Roger-Lortie (Laval);
- la réalisation d'une voie réservée au transport en commun, en site propre sur la partie terrestre du projet à Laval;
- les travaux concernant le réaménagement du réseau local pour le futur échangeur A-25/A-440/Ave. Marcel-Villeneuve.

Condition 3: Aménagement du territoire en soutien au transport durable

Les éléments de la condition 3 constituent en quelque sorte un extrait des orientations gouvernementales contenues dans le Cadre d'aménagement métropolitain (2001). Ces orientations ont servi de référence à l'avis gouvernemental transmis à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en juin 2005 en réponse à son projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement (PSMAD) adopté en février 2005.

Dans sa contribution à l'avis gouvernemental le MTQ a particulièrement fait valoir la nécessité de choix d'aménagement plus structurants et plus conséquents à la présence et à la capacité des infrastructures et équipements de transport des personnes et des marchandises. Depuis juin 2005, plusieurs rencontres entre la

CMM et les ministères et organismes gouvernementaux concernés dont le MTQ ont permis d'expliciter les attentes gouvernementales et d'offrir à la CMM le soutien nécessaire pour les traduire dans le schéma.

Il est à noter que la CMM a obtenu une prolongation de délai jusqu'en décembre 2006 pour adopter un premier schéma métropolitain. Pour obtenir l'approbation gouvernementale préalable à son entrée en vigueur, le schéma métropolitain devrait intégrer les demandes gouvernementales formulées dans l'avis de juin 2005.

Le MTQ, ainsi que l'ensemble des ministères et organismes concernés et plus particulièrement le ministère des Affaires Municipales et des Régions (MAMR) en tant que responsable de l'application de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal et de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, continuent d'assurer un suivi rigoureux de ces éléments auprès de la CMM.

Condition 4: Planification du transport durable

Les études et analyses nécessaires à l'actualisation de la problématique métropolitaine des déplacements des personnes et des marchandises sont en cours de même que l'élaboration d'outils d'aide à la prise de décision.

Le programme de travail comprend le développement d'indicateurs visant à évaluer la performance des interventions en transport en regard d'objectifs de mobilité durable notamment la qualité de l'environnement, l'équité sociale et l'efficacité économique et à suivre leur évolution pour l'ensemble du territoire métropolitain.

Les préoccupations relatives à la complémentarité des interventions des partenaires et à la concertation régionale se traduiront dans les stratégies de mise en œuvre qui seront développées ultérieurement.

En matière de gouvernance et d'équité, la Politique québécoise du transport collectif (voir condition 5) invite la CMM à proposer de nouvelles règles de financement du transport en commun qui fassent consensus dans la région et permettent de financer adéquatement les services, en faisant en sorte que ceux qui en bénéficient assurent leur juste part.

Condition 5: Transport en commun et transport actif

Dans l'attente d'un plan de transport métropolitain révisé et concerté, le MTQ maintient son soutien au transport en commun. Ainsi pour l'année financière 2006-2007, le gouvernement du Québec investira quelque 425 M\$ pour le transport en commun dans la métropole; ces investissements atteindront 588 M\$ en incluant les contributions des partenaires municipaux. Ces chiffres comprennent le plan triennal d'immobilisation (PTI) et subventions aux Conseil intermunicipaux de transport (CIT) et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun (OMIT).

Les sommes consenties par le gouvernement et les partenaires permettront de maintenir, d'améliorer et de développer les infrastructures et équipements de transport en commun dans la métropole. Ils s'inscrivent certains cas dans un programme d'investissements de plusieurs années. Ainsi, uniquement pour 2006-2007, les investissements les plus significatifs sont :

- 82 M\$ pour l'ensemble du réseau de trains de banlieue;
- 162 M \$ pour le prolongement du métro à Laval;
- 136 M\$ pour la réfection des équipements fixes du métro (Réno-Systèmes);
- 5 M\$ pour le remplacement des voitures de métro de la série MR 63, mises en service en 1966;
- 21 M\$ pour la rénovation et le réaménagement des voitures de métro de la série MR-73, mises en service en 1976;
- 26,6 M\$ pour le Programme Réno-Stations-phase 2 sur le maintien et l'intégrité du patrimoine immobilier du métro.

De plus, le gouvernement a aussi annoncé son intention de financer la réalisation d'une nouvelle ligne de trains de banlieue dans l'axe Montréal/Repentigny-Mascouche qui améliorera significativement l'offre de transport en commun pour l'est de la région métropolitaine.

En ce qui concerne le transport durable, des subventions de 292 400 \$ ont été accordées en 2005-2006 pour le démarrage de programmes-employeur en entreprise et le soutien aux centres de gestion des déplacements qui ont pour mission de promouvoir le transport durable.

Enfin, la Politique québécoise du transport collectif rendue publique le 15 juin dernier comprend un ensemble de moyens pour soutenir le transport durable. L'objectif visé est l'accroissement de l'utilisation du transport collectif sur l'ensemble du territoire québécois; une cible spécifique de 8 % d'augmentation de l'achalandage d'ici 2012 est fixée pour le transport en commun ce qui devrait permettre d'accroître sa part modale.

Les différentes mesures prévues visent l'amélioration des services de transport en commun offerts, la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements ainsi que l'appui aux autres alternatives à l'automobile.

Condition 6: Amélioration de la mobilité entre Laval et Montréal

L'année qui précédera la mise en service de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval, le MTQ fera un relevé de circulation permanent sur tous les ponts entre Laval et Montréal. De cette manière, le MTQ pourra comparer les débits de circulation aux heures de pointe, aux périodes de pointe et les débits journaliers. Tous les ponts entre Laval et Montréal seront recensés ainsi que les ponts Charles-de-Gaule (A-40) et Le Gardeur (R-138) entre la rive nord-est et Montréal.

En ce qui concerne les temps de parcours sur les axes parallèles à l'autoroute 25, soit :

- La route 125 (Pie-IX), l'autoroute 19 (Papineau), les autoroutes 15, 13 et 40 pour la période de pointe du matin, ils seront pris pour une journée ouvrable du printemps et de l'automne, l'année qui précédera l'ouverture de l'autoroute 25 et à la 2^e, 5^e, et 10^e année suivant la mise en exploitation de l'autoroute 25. La technique utilisée sera celle du véhicule flottant déjà utilisée par le MTQ pour des relevés semblables. De cette manière, le MTQ pourra vérifier les effets de l'ouverture de l'autoroute 25 sur les autres ponts.

Condition 7: Circulation sur les réseaux routiers de Laval et de Montréal

Afin de vérifier l'impact du nouveau lien sur le trafic de transit, le MTQ prendra des relevés de circulation en accord avec les municipalités concernées, sur les artères majeures directement concernées par le projet avant et après la construction, soit :

- Sur le boulevard Henri-Bourassa à l'est et à l'ouest de l'autoroute 25, sur l'autoroute 40 à l'est et à l'ouest de l'autoroute 25, sur l'autoroute 25 au sud de l'autoroute 40, sur les bretelles d'accès autoroute 25 sud à la rue Notre-Dame, à la rue Sherbrooke et au boulevard Yves-Prévost en période de pointe du matin. De plus, des échantillons seront pris sur les boulevards Lacordaire, Pie IX (route 125), St-Michel et l'avenue Papineau (A-19) et ce, au sud du boulevard Henri-Bourassa.

Sur le territoire de Laval, des relevés seront pris sur l'avenue Roger-Lortie, sur le boulevard Lévesque à l'est et à l'ouest de l'autoroute 25, sur l'avenue Marcel-Villeneuve, sur la montée Masson au nord de l'échangeur A-25/A-440 ainsi que sur l'autoroute 440 à l'ouest de l'échangeur A-25/A-440. Enfin, des relevés seront réalisés sur l'autoroute 25 au nord du projet.

Condition 8: Qualité de l'air

Le Ministère compte remplir cette condition par la réalisation d'un projet de recherche dans un contexte de collaboration entre les partenaires gouvernementaux impliqués par les problématiques particulières à ce projet.

Les étapes principales préliminaires de l'élaboration et de la réalisation de ce programme de suivi de la qualité de l'air dans l'axe de l'autoroute 25 sont les suivantes :

- Définition initiale du projet;
- formation d'un partenariat et formulation d'un cadre de collaboration;
- ajustement à la définition du projet par le comité de partenaires;
- formulation du mandat, soit l'ampleur, la durée et les coûts;
- préparation d'un devis d'étude et montage financier;
- identification d'un mandataire;
- suivi par un comité.

L'objectif du projet de recherche est d'élaborer et de réaliser un programme de la qualité de l'air dans l'axe de l'autoroute 25 permettant de :

- Prévoir un mécanisme pour informer la population des dépassements;
- effectuer une analyse permettant d'identifier la source du problème;
- déterminer la nature et la faisabilité des mesures correctrices à mettre en œuvre.

Le contexte de réalisation de travaux et d'études en parallèle, notamment les efforts qui sont entrepris en vue de satisfaire les conditions 4, 5, 6 et 7 du décret 1243-2005 seront pris en compte.

Les unités du MTQ impliquées seraient celles responsables de la recherche et de la planification et des opérations. Les partenaires externes qui sont actuellement envisagés sont :

- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs;
- Environnement Canada (programme Info-Smog);
- Ville de Montréal (Service de la qualité de l'air);
- Ville de Laval
- Direction de la santé publique-Montréal-Centre.

Condition 9: Consultation des villes de Laval et de Montréal

Des rencontres avec le personnel technique de la ville de Laval se sont poursuivies pour la finalisation de la géométrie du réseau local et pour s'assurer de faire concorder les travaux d'égouts et d'aqueduc de la ville. Des échanges ont eu lieu avec la Ville afin de bien localiser les milieux humides.

Condition 10: Information de la population

Le document présentant les moyens d'information à la population a été transmis à la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement Durable et des Parcs (MDDEP), le 10 avril 2006, soit à l'intérieur du délai de 120 jours suivant le 14 décembre 2005.

Condition 11: Consultation de la population

Relativement à cette condition, le Ministère a choisi de rencontrer le Conseil d'administration du Conseil Régional de l'Environnement (CRE) de Laval. Cette rencontre a eu lieu le 15 juin 2006. Lors de cette rencontre et à la suite de la présentation des représentants du Ministère, les membres du conseil d'administration ont exprimé verbalement les préoccupations suivantes :

- Le développement à venir dans le secteur limitrophe au projet, soit l'est de Laval;
- les effets de la circulation sur la congestion au nord de l'échangeur;
- les effets de débordement de la circulation sur le réseau local, au nord;
- l'effet des sels de déglçage et des embruns sur les milieux naturels, l'herpetofaune, l'agriculture, etc.
- La partie est du raccordement du boulevard Marcel-Villeneuve, dans le milieu humide;
- le processus d'approbation et de réalisation du projet;
- la réalisation des mesures compensatoires sur le territoire de Laval;
- l'incidence des poursuites judiciaires en cours sur la réalisation et la pérennité des travaux à être exécutés en 2006.

Plusieurs des interrogations soumissionnées avaient été soulevées lors de l'audience publique. Le ministère a indiqué que le CRE pouvait transmettre des propositions

de projet compensatoire sur le territoire de Laval pour le projet de l'autoroute 25 ou tout autre projet du MTQ qui pourrait être pris en considération par le MTQ.

Le CRE a été invité à transmettre leurs questions, commentaires et préoccupations par écrit. Le CRE de Laval a considéré qu'il était prématuré d'émettre des recommandations concernant le prolongement de l'autoroute 25 à Laval en mode conventionnel. Il attendra le verdict de la Cour supérieure du Québec (voir p.j. à l'annexe 3).

La présentation et la correspondance relatives à cette consultation se retrouvent également à l'annexe 3 du présent document.

Condition 12:

Le MTQ a transmis au MDDEP, le 6 juin 2006, une version préliminaire des exigences environnementales et techniques qui feront partie de l'appel de proposition. Une rencontre a eu lieu le 7 juin 2006 entre les représentants de la Direction des évaluations environnementales (MDDEP) et du Bureau de Mise en Œuvre du Partenariat Public (MTQ). Le MTQ a reçu des commentaires du MDDEP qui ont été transmis au directeur du projet, le 21 juin 2006. Une réponse spécifique à ces commentaires devrait être transmise prochainement.

Soulignons que les documents d'appel de proposition incluant le devis de performance environnemental sont en voie de finalisation.

Condition 13: Transport en commun et covoiturage dans l'entente de partenariat

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Condition 14: Mesures d'atténuation du climat sonore en période d'exploitation

En général, cette condition ne s'applique pas à la présente demande.

Toutefois, en bordure de la bretelle « 0 », un plateau d'une hauteur d'environ 1,0 mètre sera érigé dans l'éventualité qu'un écran antibruit soit requis. Dans cette optique, un suivi sera réalisé pour le secteur des maisons mobiles à proximité. Des murs végétaux font actuellement l'objet de projets pilotes ou expérimentaux sur le territoire de la Direction de Laval — Mille-Îles du Ministère. Si ces derniers sont concluants, cette solution pourrait s'avérer intéressante pour ce secteur du projet.

Condition 15: Programme de surveillance du climat sonore en période de construction

Pour la gestion du bruit en période de construction, celle-ci fait l'objet d'un devis spécifique (Devis 114). Ainsi, l'entrepreneur devra avoir un programme détaillé de contrôle du bruit et un plan de suivi acoustique. L'entrepreneur aura à prévoir les mesures suivantes :

- Silencieux ou enceintes acoustiques pour compresseur, marteaux-piqueurs, scie à béton génératrices ou autres équipements;
- écrans antibruit temporaires (portatifs ou fixes);

- compresseurs électriques d'alimentation d'air;
- marteaux hydrauliques insonorisés;
- silencieux de purge de condensateur sur les compresseurs;
- lame « antibruit » de scie à béton;
- alarme de recul à intensité variable.

Des écrans antibruit fixes doivent être installés lors des travaux à proximité des zones sensibles si les seuils autorisés au devis ne sont pas respectés.

Condition 16: Programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation

En général, ne s'applique pas à la présente demande. Toutefois, tel qu'il est mentionné précédemment, un suivi sera réalisé dans le secteur des maisons mobiles.

Condition 17: Climat sonore et développements futurs

Une lettre a été adressée à la Ville de Laval l'informant de la teneur de cette condition (annexe 4)

De plus, précisons que, dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement et de développement, les MRC doivent procéder conformément aux exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, à l'identification des contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation, notamment en raison du bruit généré par la circulation routière. Dans le document complémentaire, la MRC doit établir, à l'intérieur des zones de contraintes, des règles minimales en matière de zonage et de lotissement auxquelles doivent se conformer les municipalités dont le territoire est compris dans celui de la MRC (L.A.U., art. 5, 2^e al., par. 2^o). Lorsque ces exigences et règles sont omises, le gouvernement a matière à s'objecter formellement à l'adoption du schéma d'aménagement.

La MRC doit adopter des règles faisant appel à une approche normative ou à une approche de standards de performance. Ainsi, selon l'approche normative, la MRC pourrait définir les usages, les constructions, les ouvrages ou les opérations cadastrales qui sont permis ou prohibés en fonction d'une norme de distance par rapport à la source de contrainte. Selon l'approche qui fait appel à des standards de performance, la MRC pourrait prohiber les usages sensibles au bruit à proximité d'une voie de circulation dans les secteurs où le niveau sonore atteint un seuil considéré comme critique. Néanmoins, en vertu de cette approche, ces usages pourraient être autorisés en autant que des mesures d'atténuation soient réalisées de façon à assurer un climat sonore acceptable de 55 dBA $L_{eq, 24 \text{ heures}}$.

La MRC de Laval est en processus de révision du schéma. On retrouve à l'annexe 4, la partie de l'avis gouvernemental relatif à la problématique du bruit routier portant sur le projet de schéma d'aménagement et de développement (PSAD). On notera que le MTQ informait entre autres, la MRC que le parachèvement projeté de l'autoroute 25 devait être considéré comme une source de contraintes à l'occupation au sol.

Condition 18: Eaux de surface

L'ensemble des eaux de drainage des travaux faisant l'objet de la présente demande se drainent vers les cours d'eau naturels. Le plan de drainage est joint à l'annexe 5.

Condition 19: Construction du pont au-dessus de la rivière des Prairies

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Condition 20: Protection du milieu aquatique

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Condition 21: Protection de la faune ichthyenne

La mise en place des ponceaux dans le ruisseau Corbeil se fera après le 1er août. (Voir devis spécial 112, clause 5.3.1). Les aspects concernant la rivière des Prairies ne s'appliquent pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Condition 22: Programme de compensation des pertes d'habitat du poisson

Ne s'applique pas à la présente demande ce certificat d'autorisation. C'est la construction du pont qui aura le plus d'incidences sur l'habitat du poisson. Dans le cadre de la présente demande, les pertes nettes causées par la construction des ponceaux seront comptabilisées. En effet, à ce stade-ci, le Ministère s'engage à comptabiliser l'ensemble des pertes nettes d'habitat du poisson et envisage de proposer un projet de compensation qui satisfera l'ensemble des pertes nettes causées par l'ensemble du projet, et ce, non seulement dans le cadre de la présente condition, mais aussi des exigences du ministère des Pêches et Océans du Canada (MPO) en vertu de la Loi sur les Pêches.

Condition 23: Protection de l'écoterritoire du ruisseau de Montigny

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Condition 24: Milieux humides

Le plan que l'on retrouve à l'annexe 6 localise les milieux humides à Laval, à proximité du projet. Ces informations proviennent des services techniques de la Ville. Comme on le constatera, l'ensemble des milieux ne pourront être évités. Le MTQ, en collaboration avec le MDDEP comptabilisera l'ensemble des pertes et s'engage à réaliser ou faire réaliser un habitat compensatoire équivalant en termes de superficie et de qualité.

Afin de maintenir les échanges, des ponceaux seront mis en place à chaque traversée de milieux humides.

Le suivi sur les marais localisé dans l'échangeur sera réalisé à la suite de la mise en service des voies rapides construites dans le cadre du PPP.

Condition 25: Espèces floristiques menacées ou vulnérables

Un inventaire a été réalisé au début mai, le rapport se retrouve à l'annexe 7 du présent document. Cet inventaire visait les espèces printanières. Pour les espèces estivales, un inventaire aura lieu à la fin juillet prochain. Les résultats seront transmis au début de l'automne.

Les espèces d'intérêt qui ont été recensés sont : l'asaret du Canada (*Asarum canadense*), la sanguinaire du Canada (*Sanguinaria canadensis*), le trille grandiflore (*Trillium grandiflorum*), l'uvulaire grandiflore (*Uvularia grandiflora*) et l'ail trilobé (*Allium tricoccum*)

À la suite d'une consultation avec la Direction du patrimoine écologique et des parcs, le MTQ ne prévoit aucune mesure particulière pour les présents travaux.

Condition 26: Déboisement et protection de l'avifaune

Dans le cadre des travaux visés par la présente demande, aucun travaux de déboisement ne sera réalisé durant la période s'étendant du 1er avril au 15 août. L'interdiction de déboisement se retrouve à la section 3 du devis spécial 112.

Condition 27: Renaturalisation des abords de l'autoroute

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Condition 28: Sols contaminés

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Il faut noter que des études sur les sédiments de la rivière et sur les sols de l'emprise de l'autoroute du côté de Montréal seront réalisées cette année. Ces études visent à mettre à jour les études déjà réalisées afin de préciser la qualité et la quantité de sols contaminés existants qui sont présents à l'intérieur des limites du projet avant la signature de l'entente de Partenariat.

L'actualisation de la caractérisation des sédiments et des sols contaminés devrait être disponible à l'automne.

Condition 29: Milieu visuel

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Condition 30: Piste multifonctionnelle

Ne s'applique pas à la présente demande de certificat d'autorisation.

Afin de satisfaire cette condition, le Ministère inclura la construction d'une piste multifonctionnelle sur le pont Pie IX, lors des travaux de réfection de ce pont.

Condition 31: Sels de déglçage

Le réseau faisant l'objet de la présente demande de certificat d'autorisation ne sera pas à l'entretien du MTQ. Ainsi, la viabilité hivernale du réseau local et de la

voie réservée (direction nord) sera de la responsabilité municipale, tandis que la voie réservée direction sud, sera vraisemblablement de la responsabilité du Partenaire Privé.

Condition 32: Archéologie

L'inventaire archéologique a été réalisé entre le 1er juin et le 19 juin 2006. Aucun site archéologique préhistorique n'a été identifié, alors que 10 vestiges historiques ont été enregistrés au cours de l'intervention sur le terrain. Avant les travaux, des investigations supplémentaires seront réalisées sur 3 fondations en pierres maçonnées (2 à Laval, 1 à Montréal). À l'annexe 8, on retrouve les résultats préliminaires de l'inventaire du mois de juin, provenant du rapport d'étape de la firme en archéologie. Le rapport d'inventaire final réalisé par des archéologues sera transmis au cours de l'automne.

Condition 33: Surveillance environnementale

Le programme de surveillance environnementale a été transmis au MDDEP le 12 juin 2006.

6.0 ATTESTATION MUNICIPALE

Les travaux faisant l'objet de la présente demande se situent sur le territoire de la Ville de Laval.

Tel qu'il est stipulé à l'article 8 du règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement est joint à l'annexe 9, la résolution du Comité exécutif et le certificat signé par le greffier qui atteste que la réalisation des travaux projetés ne contrevient à aucun règlement municipal.

ANNEXE 1

DÉCRET NUMÉRO 1243-2005

14 DÉCEMBRE 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.



DÉCRET

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

NUMÉRO 1 243 -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 ministère 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 ministère 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 6 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-Bourrassa, 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-Bourrassa, 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-Bourrassa, 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-Bourrassa (Montréal);
- un chemin de desserte comportant un maximum de trois voies par direction au sud du boulevard Henri-Bourrassa (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;

1243-2005

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 ministère 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 ICHTYIENNE

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 implantées 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, Lapière 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 résidants 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 résidants 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



ANNEXE 2

MESURES D'ATTÉNUATION PRÉVUES À L'ÉTUDE D'IMPACT ET CONDITIONS D'APPLICATION

ENGAGEMENT ET CONDITIONS D'APPLICATION

MESURES D'ATTÉNUATION PRÉVUES À L'ÉTUDE D'IMPACT ET CONDITIONS D'APPLICATION

ÉLÉMENTS DU MILIEU	MESURES D'ATTÉNUATION	CONDITIONS D'APPLICATION
Ruisseau Corbeil et Bas-Saint-François et leurs berges	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Interceptor et acheminer les eaux de ruissellement vers des zones stabilisées et protéger le système racinaire des arbres et arbustes en bordure de l'emprise. 	Devis 112, articles 3 et 5.1.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restreindre l'utilisation de machinerie lourde dans les zones à pente instables ou abruptes. 	Devis 112, article 4.1.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stabiliser les talus au-dessus de la limite des hautes eaux printanières en les ensemençant avec des espèces indigènes afin de redonner aux secteurs riverains leur caractère naturel. 	Devis 112, article 6.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recréer les conditions similaires et améliorer celles existantes lors du réaménagement du secteur touché. 	Sur le ruisseau Corbeil, les interventions concernent l'implantation d'un ponceau.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Installation de systèmes de captage de sédiments. 	Devis 112, article 5.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disposition des matériaux excavés en milieu terrestre selon leur niveau de contamination en conformité avec la réglementation en vigueur. 	Ne s'applique pas à Laval. La mesure référerait aux conditions entourant le ruisseau De Montigny.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rétablissement rapide du couvert végétal par l'ensemencement d'espèces indigènes. 	Devis 112, article 6 Section 18 du CCDG.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stabiliser au fur et à mesure les zones mises à nues et remaniées. Élaborer un plan de stabilisation temporaire si les travaux ne peuvent être finalisés avant la saison hivernale. 	Devis 112, article 6; et CCDG, article 10.4.3.5.
Milieux humides	Compenser la perte d'habitats naturels par l'aménagement d'habitats fauniques dans les cours d'eau localisés dans l'emprise de l'autoroute et sur les terrains excédentaires au MTQ.	Le MTQ a modifié la géométrie (document complémentaire) de façon à préserver le milieu humide qui était visé par cette mesure. Pour les autres milieux humides, se référer à la condition d'application prévue à la condition 24 du décret (p. 13 du présent document.)

MESURES D'ATTÉNUATION PRÉVUES À L'ÉTUDE D'IMPACT ET CONDITIONS D'APPLICATION

ÉLÉMENTS DU MILIEU	MESURES D'ATTÉNUATION	CONDITIONS D'APPLICATION
Circulation sur le réseau routier aux abords du chantier	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Avant le début des travaux, aviser la population des inconvénients possibles des travaux pour les usagers du réseau routier : ▪ Pendant les travaux, déployer une signalisation claire à l'intention des usagers. ▪ Identifier des itinéraires précis pour la circulation des camions en prenant en considération les effets sur la circulation locale et régionale. ▪ Nettoyer les rues empruntées par les camions et les engins de chantier aussi souvent que nécessaire afin d'éviter toute accumulation de matériaux meubles et d'autres débris. ▪ Éviter l'accumulation de matériaux meubles et autres débris sur les voies de circulation. 	<p>Se référer au document répondant à la condition 10 du décret.</p> <p>CCDG, article 10.3 et devis 155.</p> <p>Les itinéraires doivent respecter le réseau de camionnage de la Ville de Laval.</p> <p>CCDG, article 10.3.2.1.</p> <p>CCDG, article 10.3.2.1.</p>
Nuisances (bruit et poussière)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Éviter la circulation et le stationnement des véhicules lourds dans les zones résidentielles. ▪ Éviter l'exécution de travaux bruyants en dehors des heures normales de travail. ▪ Maintenir les véhicules de transport et les engins de chantier en bon état de fonctionnement. ▪ Mettre sur pied, durant les travaux, un programme de monitoring afin de s'assurer que le niveau de bruit et la qualité de l'air demeurent à des niveaux acceptables. ▪ Utiliser au besoin, un abat-poussière sur les voies de circulation. 	<p>Devis 112, article 7 et devis 114</p> <p>Devis 112, article 7 et devis 114</p> <p>Devis 114</p> <p>Devis 112, article 12 et CCDG, article 12.4.</p>
Niveau visuel observateur du complexe Scolaire Leblanc observateur du boulevard Marcel Villeneuve	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement et conservation de la végétation à grand déploiement à l'intérieur de l'emprise. ▪ Aménagement d'un écran végétal composé d'arbres feuillus à l'intérieur de l'emprise 	<p>Les mesures d'aménagement paysager seront réalisées par le Partenaire Privé, il y aura consultation des autorités municipales.</p>

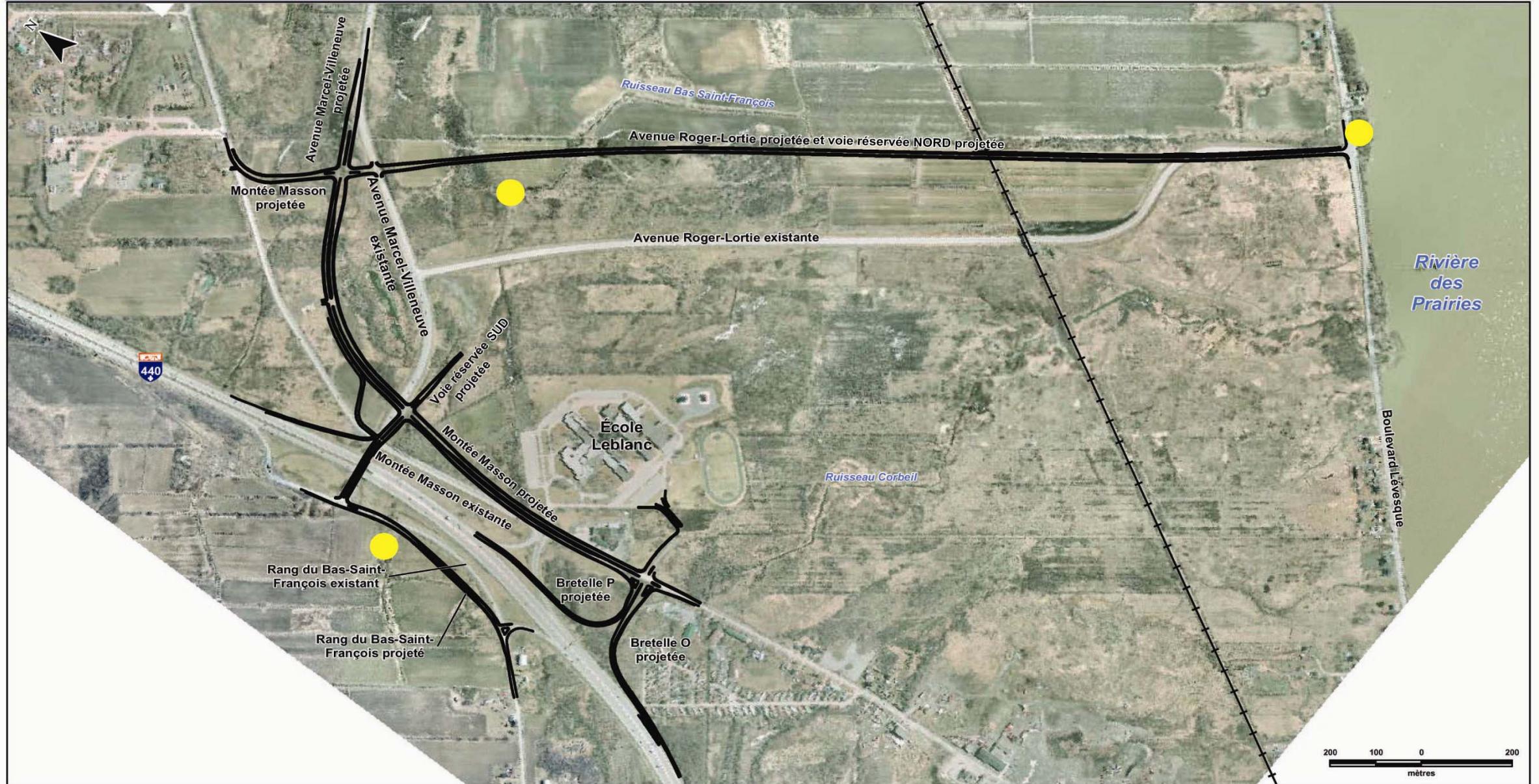
Engagement sur le suivi de la qualité de l'eau des ruisseaux

Le MTQ s'était engagé en mai 2002 à faire réaliser par le Partenaire un suivi et la caractérisation initiale dans les semaines précédant les travaux. Les travaux prévus dans le cadre de la présente demande pourraient avoir des incidences mineures sur le ruisseau Bas-Saint-François. Le Ministère procédera à une caractérisation avant les travaux.

Une station sera prise en aval de l'autoroute 440, une station sera prise en aval de l'actuelle rue Roger-Lortie et une dernière en aval au boulevard René-Lévesque. Les paramètres mesurés seront : pH, température, oxygène dissous, conductivité, azote ammoniacal (NH₃), carbone organique total (COT), coliformes fécaux (COLI), matières en suspension (MES), phosphore total (Ptot), turbidité (Turb) et les métaux lourds : cadmium (Cd), chrome (Cr), cuivre (Cu), fer (Fe), nickel (Ni), plomb (Pb) et zinc (Zn).

Ces paramètres sont ceux que la Ville de Montréal mesure dans ses cours d'eau. À ces paramètres, le MTQ ajoutera les ions calcium (Ca⁺) sodium (Na⁺) et chlorure (Cl⁻).

Localisation de stations d'échantillonnage du ruisseau Bas-Saint-François



ANNEXE 3

PRÉSENTATION ET CORRESPONDANCE
RELATIVES À LA CONDITION 11 DU DÉCRET
1243-2005

Parachèvement de l'autoroute 25

Rencontre d'information et de consultation
avec les représentants du
Conseil régional en environnement de Laval

15 juin 2006



Déroulement de la rencontre



- ❑ État d'avancement du dossier
- ❑ Décret en trois volets
- ❑ Étapes à venir
(modes de réalisation, concept proposé, échéancier de réalisation)
- ❑ Milieux naturels à Laval
- ❑ Mesures d'atténuation prévues
- ❑ Mesures de compensation
- ❑ Période de questions, commentaires, préoccupations

État d'avancement du dossier



- Déroulement de l'audience publique :
 - mai et juin 2005
- Obtention du décret :
 - 14 décembre 2005
- Lancement de l'appel de qualification :
 - 22 décembre 2005
- Identification de trois candidats :
 - 31 mars 2006

Décret en trois volets



- Enjeux métropolitains :
 - Circulation
 - Aménagement du territoire
 - Planification des transports
- Protection et suivi de la qualité de l'environnement :
 - Milieux naturels
 - Qualité de l'air et santé publique
 - Bruit
 - Paysage
 - Archéologie
- Information et consultation des partenaires et de la population :
 - Projet
 - Impacts visuels (pont et infrastructures)
 - Mesures d'atténuation
 - Protection et mise en valeur des milieux naturels

Modes de réalisation



- Mode conventionnel
- Mode partenariat public privé (PPP)

Étapes à venir



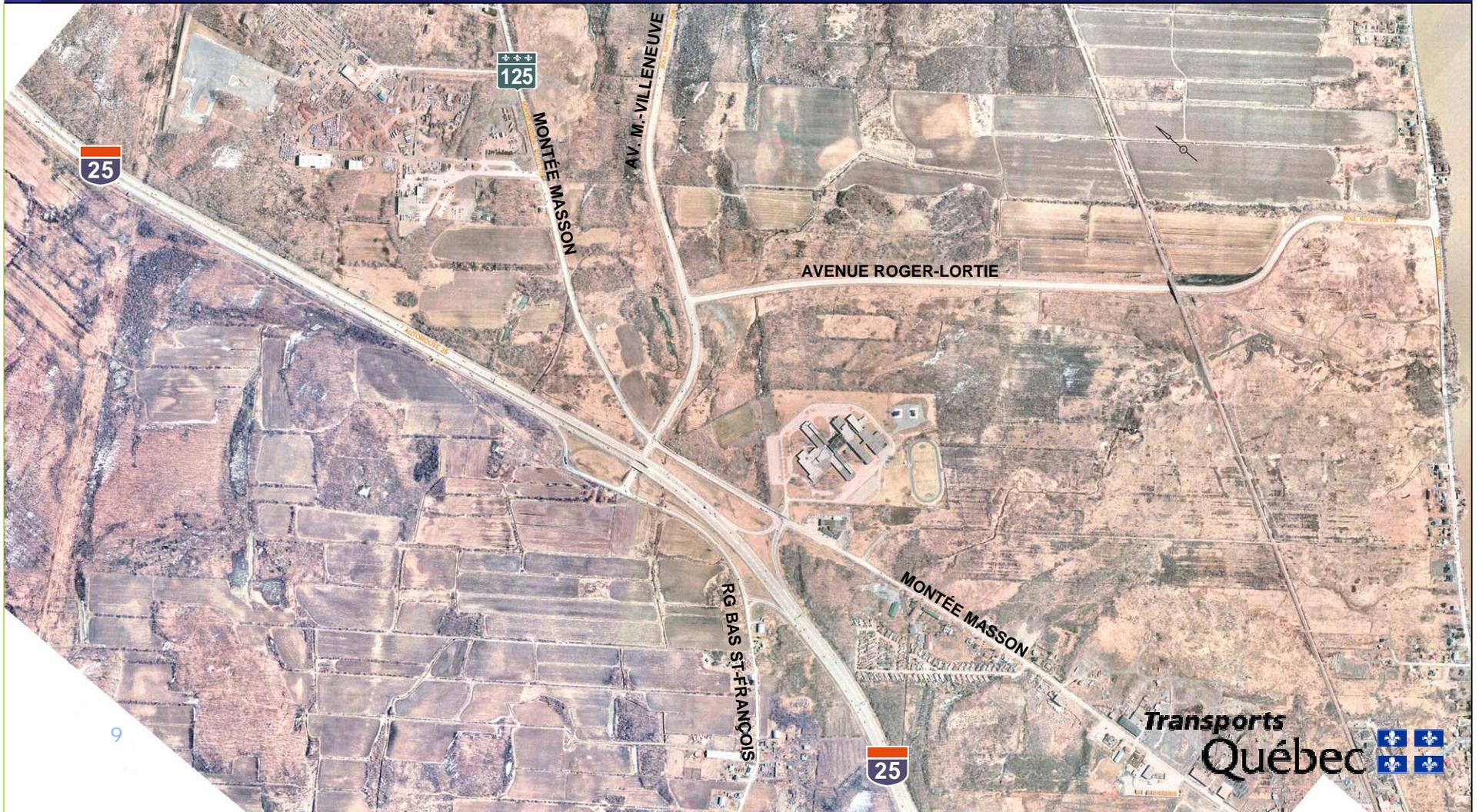
- Information et consultation des partenaires et de la population :
 - En continu
- Processus d'appel de propositions :
 - 2006-2007
- Choix d'un partenaire privé pour le volet PPP :
 - 2007
- Travaux de construction :
 - 2006-2010

Échéancier de réalisation

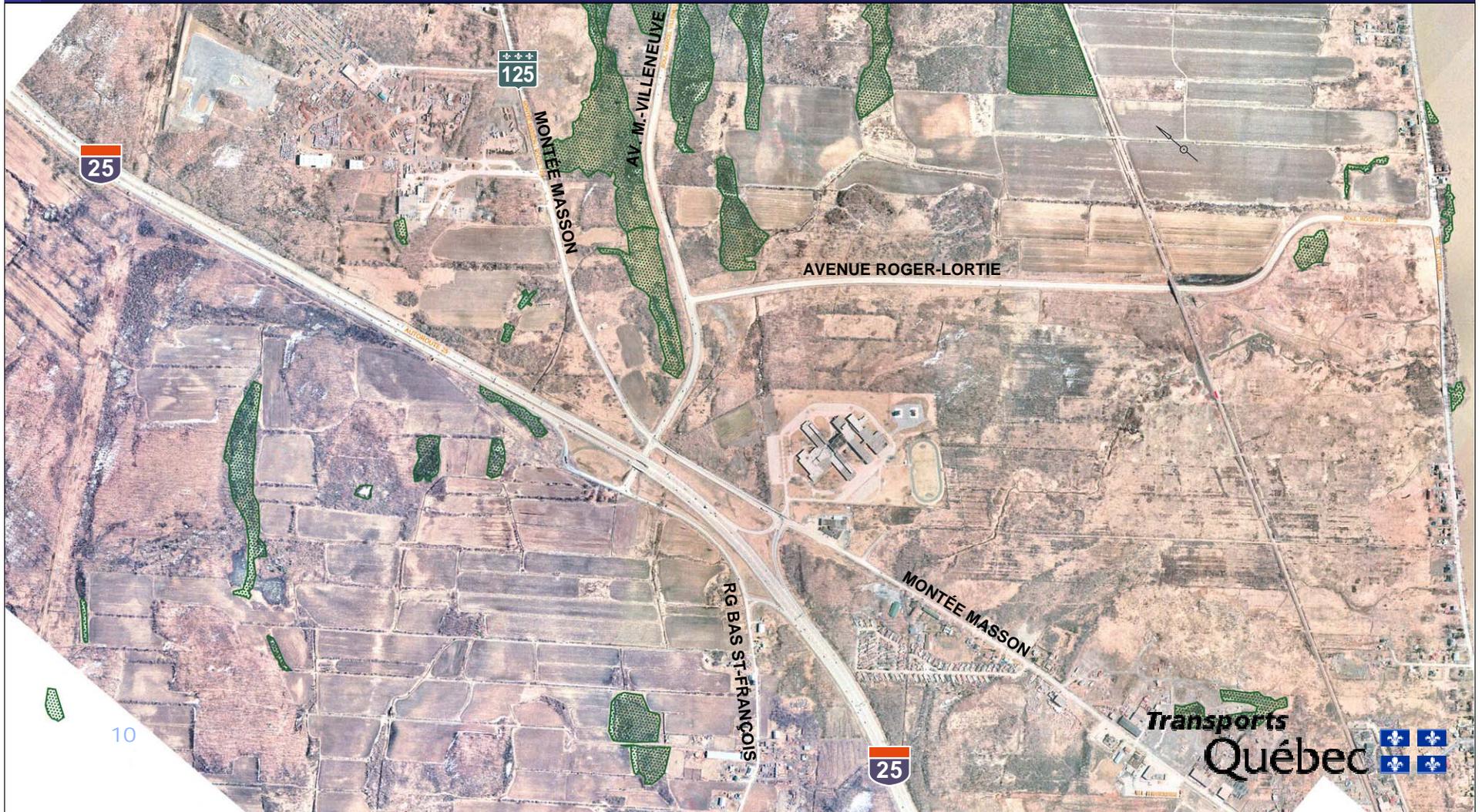


- Mode conventionnel :
 - Été 2006 à automne 2008
- Mode PPP :
 - Automne 2007 à 2010
- Mise en service :
 - 2010

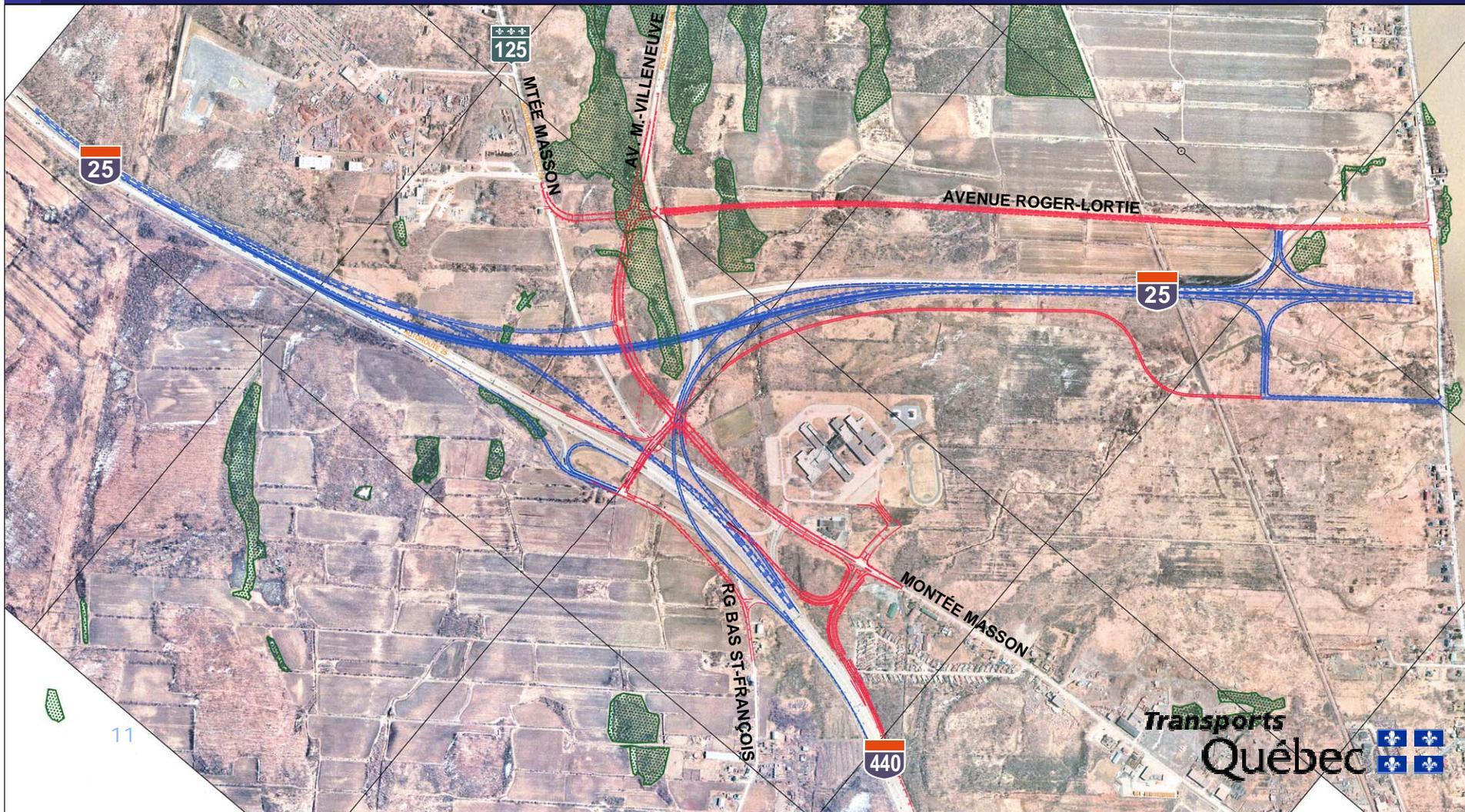
Milieux naturels à Laval



Milieux naturels à Laval



Milieux naturels à Laval



Mesures d'atténuation prévues



- ❑ Déboisement
- ❑ Circulation de la machinerie
- ❑ Protection des cours d'eau
- ❑ Ensemencement des talus
- ❑ Protection contre le bruit
- ❑ Protection du patrimoine
- ❑ Matériaux de rebut
- ❑ Déversement accidentel de produits pétroliers
- ❑ Restauration des sites temporaires utilisés à l'extérieur de l'emprise
- ❑ Contrôle de la poussière

Mesures de compensation



- ❑ Comptabilisation des milieux empiétés
- ❑ Compensation

Période de questions, commentaires et préoccupations



Pour d'autres questions, commentaires ou préoccupations



- Communiquer par écrit,
au plus tard le 28 juin 2006 à :

M. Robert Montplaisir
Direction de Laval-Mille-Îles
Ministère des Transports du Québec
1725, boulevard Le Corbusier
Laval (Québec)
H7S 2K7

Montplaisir, Robert

De: Guy Garand [credelaval@bellnet.ca]
Envoyé: 1 juin 2006 14:46
À: Montplaisir, Robert
Objet: Re: Parachèvement de l'autoroute 25. Présentation des travaux 2006.

Bonjour M. Montplaisir,

Pour faire suite à votre demande, les membres du CA du CRE de Laval sont prêts à vous rencontrer ainsi que votre équipe le jeudi 15 juin, à 19 h à notre bureau situé au 3235 boul. St-Martin Est, bureau 218.

Au plaisir de vous rencontrer.

Salutations

Montplaisir, Robert a écrit:

Bonjour M. Garant,

Tel que demandé, vous trouverez joint à la présente, une lettre se rapportant à notre récente conversation téléphonique.

À cette rencontre, du Ministère devrait être présent, M. Doris Mercier chef de service, M. Gérald Lavoie Ingénieur spécialiste de la géométrie des ouvrages, Mme Stéphanie Langelier, conseillère en communication et moi-même.

Nous attendons la confirmation de la date, La copie papier de la lettre vous parviendra par DICOM

Recevez mes meilleures salutations

Robert Montplaisir
Service des Inventaires et du Plan
Direction de Laval-Mille-Iles
Ministère des Transports

--

Guy Garand

Directeur général

CRE de Laval

Téléphone : (450) 664-3503

Télécopieur : (450) 664-4054

Courriel : credelaval@bellnet.ca

Le Conseil régional de l'environnement de Laval est un organisme à but non lucratif fondé en 1996 par les citoyens et les organismes environnementaux. Sa mission est d'améliorer la qualité de l'environnement et de promouvoir le développement durable à Laval.

2006-11-21



Direction de Laval — Mille-Îles

Laval, le 18 mai 2006

Monsieur Guy Garant, directeur
Conseil Régional de l'Environnement de Laval
3235, boulevard Saint-Martin Est, local 218
Laval (Québec) H7E 5T8

OBJET : : Rencontre d'information et de consultation
Parachèvement de l'autoroute 25
Travaux 2006
N/réf. : 20-5100-8847A

Monsieur,

Tel que nous en avons discuté lors d'une conversation téléphonique le 17 mai dernier, nous vous confirmons notre souhait de rencontrer le conseil d'administration du CRE de Laval, concernant le projet susmentionné.

Lors de cette rencontre, nous comptons vous présenter les travaux qui doivent se réaliser en 2006 dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 25. À la suite d'une présentation d'une quinzaine de minutes, nous accueillerons vos questions et commentaires durant une période de quarante-cinq minutes ou selon votre convenance.

Concernant les dates que vous nous suggérez, notre préférence irait au 15 juin. Toutefois, nous n'avons pas de contrainte importante pour le 5 et 12 juin.

Recevez, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Robert Montplaisir, M.Sc.
Service des inventaires et du plan

RM/gga

c.c. : M. Doris Mercier, chef de service



Laval, le 22 juin 2006

Monsieur Robert Montplaisir
Service des inventaires et du plan
Ministère des Transports du Québec
1725, boulevard Le Corbusier
Laval (Québec)
H7S 2K7

Objet : Prolongement de l'autoroute 25 à Laval en mode conventionnel

Monsieur,

Les membres du Conseil d'administration du Conseil régional de l'environnement (CRE) de Laval tiennent à vous remercier, ainsi que monsieur Gérald Lavoie, pour votre présentation du 15 juin 2006 concernant le prolongement de l'Autoroute 25 à Laval, en mode conventionnel.

Comme vous le savez, le CRE de Laval n'a pas pris position et n'a pas déposé de mémoire concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval.

De plus, vous n'êtes pas sans savoir que la Coalition contre le prolongement de l'autoroute 25 s'est adressée aux tribunaux pour faire valoir ses droits et que les procureurs, Franklin Gertler et associés, ont déposé en Cour supérieure du Québec une requête pour faire annuler tous les décrets gouvernementaux adoptés par Québec. Les requérants affirment que la procédure suivie, lors des audiences publiques du BAPE, était illégale.

Le CRE de Laval aurait souhaité voir mettre en place plusieurs autres alternatives (instaurer des voies réservées et postes de péage sur tous les ponts de la région métropolitaine, attendre l'ouverture du métro à Laval, prolonger le train vers Saint-Jérôme et mettre de nouvelles lignes en service dans l'est de Laval et de Montréal, améliorer le transport en commun, développer le réseau cyclable) avant la réalisation du prolongement de l'autoroute 25.

Enfin, il est bien connu que la Région métropolitaine de Montréal subit depuis plusieurs années, un accroissement des périodes de smog urbain et de chaleur qui ont des effets

néfastes sur la santé humaine, sur les végétaux, sur les cultures agricoles et sur notre environnement.

Considérant ce qui précède, le CRE de Laval considère qu'il est prématuré d'émettre des recommandations concernant le prolongement de l'autoroute 25 à Laval en mode conventionnel. Il attendra le verdict de la Cour supérieure du Québec.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur Montplaisir, nos salutations distinguées.



Sydney Godsmark
Président

ANNEXE 4

CORRESPONDANCE ET AVIS RELATIFS À LA
CONDITION 17

Direction de Laval — Mille-Îles

Laval, le 2 juin 2006

Maître Gaétan Turbide, directeur général
Ville de Laval
1, place du Souvenir
C.P. 422, succ. Saint-Martin
Laval (Québec) H7V 3Z4

OBJET : Condition 17 du décret 1243-2005
concernant le parachèvement de l'autoroute 25
Climat sonore et développements futurs
N/réf. : 20-5100-8847A

Maître,

En vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le gouvernement du Québec émettait le 14 décembre 2005, le décret 1243-2005 en faveur du ministre des Transports autorisant la réalisation du 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, assujetti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement visée dans la section IV.1 du chapitre I de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q.E.).

Tel qu'il est mentionné à la condition 17 du décret susmentionné, en raison des impacts sur le climat sonore aux abords du projet, le ministère des Transports doit informer la Ville de Laval qu'il sera important, d'un point de vue environnemental et de santé publique, qu'elle prévoit des mesures d'atténuation ou qu'elle planifie l'utilisation du sol afin d'assurer le respect des seuils mentionnés à la condition 14 dans les zones résidentielles. Cette dernière condition fait référence à la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports.

Vous nous permettrez, ici, de faire un rappel des responsabilités des organisations municipales décrites dans le cadre de l'approche de planification intégrée de la Politique.

Ainsi, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, la MRC doit déterminer les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général, notamment en raison du bruit routier.

De plus, la MRC doit fixer des règles minimales en matière de zonage ou de lotissement obligeant les municipalités de leur territoire à adopter des dispositions réglementaires pour atténuer les impacts sonores.

À cet égard, une MRC doit adopter une approche normative ou une approche faisant appel à des standards de performance. Ainsi, selon l'approche normative, une MRC peut établir les usages, les constructions, les ouvrages ou les opérations cadastrales qui sont permis ou prohibés en fonction d'une norme sur la distance minimale à respecter par rapport aux infrastructures routières.

Selon l'approche qui fait appel à des standards de performance, une MRC peut prohiber les usages sensibles au bruit à proximité d'une voie de circulation dans les secteurs où le niveau sonore atteint un seuil considéré comme étant critique. Néanmoins, selon cette approche, ces usages peuvent être autorisés en autant que des mesures d'atténuation seront mises en œuvre de façon à assurer un climat sonore acceptable.

Le ministère des Transports préconise un niveau de bruit de 55 dBA $L_{eq, 24 h}$, qui est généralement reconnu comme un niveau acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives.

En dernier lieu, nous voulons souligner que le ministère des Transports reconnaît que la Ville de Laval se préoccupe depuis longtemps de la problématique du bruit routier et qu'elle est un partenaire important du Ministère dans la résolution de la pollution sonore causée par le bruit routier.

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

Le directeur de Laval — Mille-Îles,



DANIEL DORAIS

DD/RM/gga

c.c. : MM. Denis Domingue, directeur du Bureau de projet de l'autoroute 25
Doris Mercier, chef de service

LAVAL- 2^e GÉNÉRATION - PSAD

EXTRAIT DE L'AVIS DU GOUVERNEMENT – 2002-12-17

Les nuisances sonores

Dans le contexte où les MRC ont l'obligation de déterminer les contraintes à l'occupation du sol occasionnées par le bruit routier, elles doivent tenir compte de la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports. Cette politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par l'utilisation des infrastructures de transport routier, constitue un moyen de mise en œuvre de la *Politique sur l'environnement* du ministère des Transports et s'inscrit dans une perspective de protection et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie.

La Ville de Laval a procédé, conformément aux exigences de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, à l'identification de certaines contraintes majeures à l'occupation du sol occasionnées par les voies de circulation, notamment en raison du bruit généré par la circulation routière. Ainsi, elle a identifié les autoroutes 13, 15, 19 et 440, comme étant des sources de contraintes majeures à l'occupation du sol. Le ministère des Transports considère cependant que la Ville ne rencontre pas toutes les obligations de la loi. Elle devra donc considérer l'autoroute 25 et son parachèvement projeté de même que la route 335 comme autres sources de contraintes à l'occupation du sol. En effet, les nouvelles constructions à vocation résidentielle, institutionnelle et récréative en bordure de ces voies de circulation pourraient être éventuellement affectées par le bruit de la circulation routière, si aucune mesure n'était prévue pour atténuer ces impacts.

Dans le projet de schéma révisé, la Ville de Laval fait aussi état de sa *Politique de prévention du bruit communautaire*, qui vise à assurer l'intégration des projets résidentiels à proximité des voies de circulation à haut niveau sonore, en exigeant des promoteurs de projet résidentiel situé à 150 mètres de l'emprise d'une autoroute la réalisation d'une étude des niveaux sonores et la prise en compte des mesures nécessaires pour respecter les normes de 50 décibels, la nuit, et de 55 décibels, le jour. Le ministère considère essentiel que la Ville inclue cette politique au schéma d'aménagement révisé.

Par ailleurs, le ministère estime insuffisante la distance de 150 mètres prévue pour assurer un niveau de bruit acceptable en bordure des autoroutes. En effet, en vertu de la *Politique sur le bruit routier*, le ministère des Transports préconise un niveau de bruit extérieur de 55 dBA $L_{eq, 24 \text{ heures}}$ qui est généralement reconnu comme étant un seuil acceptable pour les zones sensibles au bruit, c'est-à-dire les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives. Par conséquent, les distances nécessaires pour atténuer le bruit routier doivent être déterminées selon la position de l'isophone 55 dBA $L_{eq, 24 \text{ heures}}$ qui est fonction du débit de

circulation (DJME) et de la vitesse affichée. En outre, les distances doivent être calculées en fonction du débit de circulation journalier moyen estival (DJME) et doivent tenir compte, à moyen ou long terme, d'une augmentation prévisible de la circulation sur ces voies de circulation.

Dans le but d'éviter toute confusion, le gouvernement invite la Ville à identifier séparément les mesures de planification qui s'appliquent aux zones sensibles au bruit à développer, et les mesures correctives qui s'appliquent essentiellement aux zones sensibles déjà construites en bordure du réseau routier. Ainsi, sur le territoire de la Ville de Laval, plusieurs zones problématiques existent à l'intérieur desquelles un niveau de bruit extérieur de 65 dBA $L_{eq, 24 \text{ heures}}$ ou plus a été évalué. Ces zones, qui pourraient éventuellement faire l'objet de mesures correctives, sont situées en bordure des autoroutes suivantes :

- l'autoroute 440 Ouest : rue Lublin à l'autoroute 19 ;
- l'autoroute 25 Nord : boul. Saint-Martin au boul. de la Concorde ;
- l'autoroute 25 Sud : Pierre-Bédard au boul. Lévesque ;
- l'autoroute 13 Nord : boul. Sainte-Rose au boul. Dagenais ;
- l'autoroute 13 Sud : boul. Sainte-Rose au boul. Dagenais ;
- l'autoroute 15 Sud : rue Carmina au boul. Curé-Labelle.

Ces zones constituent pour le ministère des Transports des zones d'intervention prioritaires. En effet, en vertu de la *Politique sur le bruit routier*, le ministère convient, sur demande, d'atténuer les problèmes de pollution sonore en implantant des mesures d'atténuation dans ces zones. Cependant, l'engagement du ministère à entreprendre une démarche visant à mettre en œuvre des mesures correctives est conditionnel à l'adoption, par la municipalité, de mesures de planification visant à prévenir les problèmes de bruit en bordure des voies de circulation (détermination des contraintes anthropiques, création de zones tampons, contrôle de l'utilisation du sol, etc.).

À ces zones problématiques s'ajoutent trois zones sensibles au bruit qui ne dépassaient pas le seuil de 65 dBA $L_{eq, 24 \text{ heures}}$, mais qui subissaient néanmoins une pollution sonore importante. Ces zones sont situées en bordure :

- de l'autoroute 13 Nord : boul. Samson au boul. Saint-Martin ;
- de l'autoroute 440 Est : rue Guénette au boul. Curé-Labelle
- de l'autoroute 440 Ouest : route 25 à Des Gouverneurs.

Le ministère note également des contradictions entre les normes de distances à respecter entre les voies de circulation et un développement résidentiel contenues à la section 4.1 du projet de schéma révisé et les dispositions 13 et 18 du document complémentaire. Le schéma d'aménagement révisé devra être harmonisé à cet égard.

Le gouvernement rappelle qu'en fonction de la *Politique sur le bruit routier*, les municipalités locales ont la responsabilité d'assurer un climat sonore acceptable lors de nouveaux projets résidentiels, institutionnels et récréatifs. De plus, les municipalités ou leurs partenaires devront éventuellement prendre en charge la totalité des frais de mise en œuvre des mesures d'atténuation du bruit à l'occasion des nouveaux projets réalisés après mars 1998.

Enfin, de manière à contribuer à la santé, à la sécurité et au bien-être publics, le ministère de la Santé et des Services sociaux estime que toutes les sources de bruit (carrières, gare de triage du train, dépôts à neige, routes à grande circulation) devraient être considérées. Lorsque le niveau de bruit ne peut pas être abaissé, la Ville de Laval pourrait envisager l'élaboration de mesures de mitigation.



Le 6 juillet 2006

M. Daniel Dorais, directeur
Direction Laval – Mille-Iles
Ministère des Transports du Québec
1725 boul. le Corbusier
Laval (Québec) H7S 2K7

Date:	06-07-18 <i>DN</i>			
Direction de Laval - Mille-Iles				
	Voir	Vu	Copie	Suivi
Directeur	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SLPU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SIP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
SP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SSG	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CS Repentigny	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CS Laval	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Code de classement				

200607.19

**OBJET : Condition 17 du décret 1243-2005 concernant le parachèvement de l'autoroute 25
Climat sonore et développements futurs
V/Réf.: 20-5100-8847A No projet: 20076**

Monsieur,

Ville de Laval accuse réception de votre lettre du 2 juin 2006 concernant l'objet cité en titre.

Celle-ci a été transférée au Service d'urbanisme ainsi qu'au Service de l'environnement afin qu'ils respectent les exigences inhérentes à la condition 17 du décret 1243-2005.

Nous vous remercions de votre collaboration et vous prions d'accepter, Monsieur, nos sincères salutations.


Claude de Guise, ing.
Directeur

/lgl

c. c.: MM. Gaétan Turbide, directeur général - Direction générale
Guy Courchesne, ing., directeur – Environnement
Sylvain Dubois, directeur - Urbanisme

ANNEXE 5

PLAN DE DRAINAGE

ANNEXE 6

LOCALISATION DES MILIEUX HUMIDES À LAVAL



ANNEXE 7

ACTUALISATION DE L'INVENTAIRE DES
ESPÈCES FLORISTIQUES SUSCEPTIBLES
D'ÊTRE DÉSIGNÉES MENACÉES OU
VULNÉRABLES

ANNEXE 8

EXTRAIT DU RAPPORT D'ÉTAPE DE
L'INVENTAIRE ARCHÉOLOGIQUE

Tableau 1 : Zones* de potentiel archéologique touchées par le projet, résultats de l'inventaire

*La trame pâle indique les zones à potentiel archéologique préhistorique, la trame moyenne indique les zones à potentiel archéologique historique, la trame foncée indique les zones d'inventaires archéologiques intensifs.

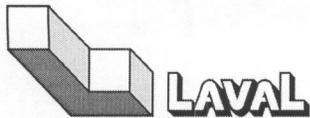
No de zone	Dates de réalisation	Méthodes employées	Résultats	Recommandations
1	13 juin	Inspection visuelle, Aucun sondage	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
2	9 juin	Inspection visuelle, 23 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
3	9 juin	Inspection visuelle, 15 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
4	12 juin	Inspection visuelle, 17 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
5	14 juin	Inspection visuelle, 12 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
6	12 juin	Inspection visuelle, 8 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
9	2 juin	Inspection visuelle, 21 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
10	2 juin	Inspection visuelle, 56 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
11	5 juin	Inspection visuelle, 23 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
13	5 juin	Inspection visuelle, 12 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
14	2 et 8 juin	Inspection visuelle,	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique

		9 sondages manuels, 4 sondages mécaniques (M-7 à M-10)		
15	5 juin	Inspection visuelle, 25 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
16	1, 8, 14 et 16 juin	Inspection visuelle, 10 sondages manuels, 3 sondages mécaniques (M-4 à M-6)	Aucun site préhistorique, Vestiges historiques (S1 et S3) voir zone C	Aucune préhistorique, voir zone C. Aucune recommandation pour S3. Fouiller S1
17	1, 8 et 19 juin	Inspection visuelle, 22 sondages manuels, 1 sondage mécanique (M-1)	Aucun site préhistorique, Vestige historique (S2) voir zone C	Aucune préhistorique, voir zone C.
18	1 et 2 juin	Inspection visuelle, 18 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
19	1 juin	Inspection visuelle, 23 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
A	7, 8, 15 juin	Inspection visuelle, 50 sondages manuels, 3 sondages mécaniques (M-15 à M-17)	Aucun site préhistorique, Vestiges historiques (S7 à S10)	Aucune préhistorique, fouilles sur S8
B	6, 7 et 15 juin	Inspection visuelle, 90 sondages manuels, 4 sondages mécaniques (M-11 à M-14)	Aucun site préhistorique, Vestiges historiques (S4, S5 et S6)	Aucune préhistorique, fouilles sur S4
C	16, 19 juin	Inspection visuelle,	Aucun site préhistorique,	Aucune préhistorique,

		8 sondages manuels, 1 sondage mécanique (M-18)	Vestiges historiques (S1 à S3)	fouilles sur S1
Hachurée H1 (ouest de B)	2 et 5 juin	Inspection visuelle, 19 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
Hachurée H2 (dans zone 16 et dans zone C nord)	1 et 8 juin	Inspection visuelle, 4 sondages manuels, 2 sondages mécaniques (M-2 et M-3)	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique
Hachurée H3 (dans zone 17 et dans zone C sud)	1 juin	Inspection visuelle, 6 sondages manuels	Aucun site préhistorique	Aucune préhistorique

ANNEXE 9

CERTIFICAT DU GREFFIER DE LAVAL
ATTESTANT QUE LE PROJET NE CONTREVIENT
À AUCUN RÈGLEMENT MUNICIPAL



ATTESTATION DE LA CONFORMITÉ DU PROJET AUX RÈGLEMENTS MUNICIPAUX

Nom du demandeur : Ministère des Transports – Direction de Laval-Mille-Iles

Adresse postale : 1725, boulevard Le Corbusier, Ville de Laval (QUÉBEC) H7S 2K7

Adresse du projet : Autoroute 25

DÉTAILS DU PROJET

Genre de construction et/ou exploitation

Projet de parachèvement de l'autoroute 25 (travaux en mode conventionnel)

ESPACE RÉSERVÉ AU GREFFIER OU AU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER

ATTESTATION de la municipalité ou de la M.R.C.

- est-ce que le projet ci-haut mentionné contrevient aux règlements municipaux ?

OUI

NON

- est-ce que la municipalité ou la M.R.C. s'oppose à la délivrance de l'autorisation demandée?

OUI

NON

DATE : Le 13 juillet 2006

Adresse : 1, Place du Souvenir
C.P. 422, succursale Saint-Martin
VILLE DE LAVAL, QC, H7V 3Z4

Téléphone : 450-978-3951


Chantal Sainte-Marie
Me Chantal Sainte-Marie
Greffière adjointe

RÉSOLUTION DU COMITÉ EXÉCUTIF
DE LA
VILLE DE LAVAL

(À VENIR)

ANNEXE 10

PLANS ET DEVIS (SOUS PLI SÉPARÉ)

Précisions

La liste suivante présente le titre de tous les devis et bordereaux de l'appel d'offre. Les documents grisés sont joints à la présente demande, en conformité avec la correspondance que transmettait madame Suzanne Giguère, sous-ministre adjointe au Développement durable (MEF) à monsieur Yvon Tourigny, sous-ministre adjoint à la Direction générale de Montréal, le 3 août 1997. Si tout autre document est nécessaire à l'analyse de la présente demande, nous seront en mesure de vous les fournir.

1.0 DOCUMENTS

En plus du Cahier des charges et devis généraux (CCDG), édition 2003, et du Cahier des clauses générales du 11 janvier 2006, les documents suivants font partie du contrat :

Plans :

CH-8401-154-88-0592	Relocalisation de l'avenue Roger-Lortie Parachèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval en date du 10 juillet 2006 (18 feuillets)
CH-8401-154-88-0592-1	Réaménagement de l'échangeur autoroutes 25 et 440 en date du 10 juillet 2006 (76 feuillets)
CH-8401-154-88-0592-2	Réaménagement de l'échangeur autoroutes 25 et 440 Maintien de la circulation et signalisation en date du 10 juillet 2006 (23 feuillets)
EL-06-47305	Éclairage routier en date du 10 juillet 2006 (24 feuillets)
EL-06-45121	Feux de circulation en date du 10 juillet 2006 (19 feuillets)
TS-8401-154-88-0592-1	Réaménagement de l'échangeur autoroutes 25 et 440 Supersignalisation en date du 10 juillet 2006 (23 feuillets)
PO-06-11920	Pont d'étagement pour l'intersection rue Saint-François et Montée Masson au-dessus des bretelles M et N de l'autoroute 25 en date du 10 juillet 2006 (52 feuillets)

Devis spécial :

<u>Numéro</u>	<u>Description</u>
101	Devis spécial (clauses administratives) en date du 10 juillet 2006 (pages 101-1 à 101-12 et 101-A-1 à 101-A-53)
110	Travaux de terrassement, de drainage, de bordure, de fondation granulaire en date du 10 juillet 2006 (pages 110-1 à 110-162)

- 111 Travaux de terrassement, de drainage, de bordure, de fondation granulaire, de pavage, d'éclairage, de supersignalisation et de marquage (AMT), partie descriptive (pages 111-1 à 111-21)
- 112 Environnement (pages 112-1 à 112-6)
- 113 Égout sanitaire (pages 113-1 à 113-5)
- 114 Gestion du bruit en date du 10 juillet 2006 (pages 114-1 à 114-11)
- 120 Travaux de pavage en date du 10 juillet 2006 (pages 120-1 à 120-19)
- 130 Pont d'étagement pour l'intersection rue Saint-François et Montée Masson au-dessus des bretelles M et N de l'autoroute 25 en date du 10 juillet 2006 (pages 130-1 à 130-20)
- 131 Allongement d'un ponceau sous l'A-440 en date du 10 juillet 2006 (pages 131-1 à 131-6)
- 132 Construction d'un ponceau sur le ruisseau Bas Saint-François en date du 10 juillet 2006 (pages 132-1 à 132-17)
- 140 Éclairage routier en date du 10 juillet 2006 (pages 140-1 à 140-148)
- 141 Travaux de feux de circulation en date du 10 juillet 2006 (pages 141-1 à 141-121)
- 142 Sites de comptage pour échantillonnage en date du 10 juillet 2006 (pages 142-1 à 142-17)
- 150 Travaux de supersignalisation et de marquage en date du 10 juillet 2006 (pages 150-1 à 150-53)
- 155 Maintien de la circulation et signalisation en date du 10 juillet 2006 (pages 155-1 à 155-43)
- 180 Engazonnement en date du 10 juillet 2006 (pages 180-1 à 180-13)

Bordereaux :

- 200 Résumé des bordereaux en date du 10 juillet 2006
(200-1 et 200-2)
- 210 Travaux de terrassement, de drainage, de bordure, de fondation granulaire
en date du 10 juillet 2006
(210-1 à 210-11)
- 211 Travaux de terrassement, drainage, bordure, fondation, pavage, éclairage
supersignalisation, marquage (AMT) en date du 10 juillet 2006
(211-1 à 211-5)
- 214 Gestion du bruit en date du 10 juillet 2006
(214-1)
- 220 Travaux de pavage en date du 10 juillet 2006
(220-1)
- 230 Pont d'étagement sous la Montée Masson en date du 10 juillet 2006
(230-1 à 230-5)
- 231 Allongement d'un ponceau sous l'A-440 sur le ruisseau Bas Saint-
François en date du 10 juillet 2006
(231-1 et 231-2)
- 232 Ponceau de l'avenue Roger-Lortie en date du 10 juillet 2006
(232-1 et 232-2)
- 240 Éclairage routier en date du 10 juillet 2006
(240-1 à 240-6)
- 241 Travaux de feux de circulation en date du 10 juillet 2006
(241-1 à 241-8)
- 242 Sites de comptage pour échantillonnage en date du 10 juillet 2006
(242-1 à 242-1)
- 250 Travaux de supersignalisation et de marquage en date du 10 juillet 2006
(250-1 à 250-4)
- 255 Maintien de la circulation et signalisation en date du 10 juillet 2006
(255-1 à 255-3)
- 280 Engazonnement en date du 10 juillet 2006
(280-1)

Document municipaux :

Cahier des charges spéciales pour la construction des systèmes de feux de circulation et signaux lumineux (juin 2006) et le Cahier des charges spéciales pour la construction des réseaux d'égouts et d'aqueducs. Ces documents sont disponibles au Service de l'ingénierie de la ville de Laval au 1333, boulevard Chomedey, bureau 800, Laval (Québec) H7V 3Y4.