
**DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION
ENVIRONNEMENTALE ET STRATÉGIQUE**

**DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
DES PROJETS TERRESTRES**

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet d'échangeur 640 ouest sur le
territoire de la ville de Terrebonne
par la Ville de Terrebonne**

Dossier 3211-05-464

Le 25 avril 2018

*Développement durable,
Environnement et Lutte
contre les changements
climatiques*

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

Chargé de projet : Monsieur Louis Messely

Supervision administrative : Monsieur Denis Talbot, directeur

Révision de textes et éditique : Madame Céline Robert, secrétaire
Madame Danielle Côté, secrétaire

SOMMAIRE

Le projet de la Ville de Terrebonne vise à mettre en place un nouvel échangeur de type « losange » sur l'autoroute 640 (A-640) ouest afin d'y relier l'avenue Urbanova, axe majeur du projet de développement Urbanova¹ dans le secteur ouest de la ville de Terrebonne. L'échangeur permettra également de relier le boulevard de la Pinière, voie de service sud de l'A-640 à cet endroit, à l'autoroute. Le coût du projet est estimé à 25,4 M\$.

L'ensemble des terrains appartient à la Ville de Terrebonne. Cette dernière a notamment acheté au ministère de la Défense nationale (MDN) une bande de terrain de 3,3 ha immédiatement au nord de l'A-640 à l'été 2012, suffisante pour les bretelles nord de ce futur échangeur losange et ses emprises. Du côté sud de l'autoroute, le site prévu pour l'échangeur est actuellement composé de forêts assez jeunes et de friches. Le Grand Ruisseau, cours d'eau drainant la tourbière au nord de l'A-640, coule à la limite est du projet. Du côté nord de l'autoroute, la bande de terrain achetée par la Ville pour les bretelles s'avère une dune sableuse en surélévation, entre l'autoroute et la tourbière au nord. Les principaux impacts anticipés du projet concernent le milieu biologique, soit le Grand Ruisseau et sa faune, ainsi que des espèces de couleuvres ayant un statut de conservation. Comme aucune résidence ne se trouve à proximité des travaux prévus, aucun impact n'est envisagé au plan du milieu humain.

Une médiation a été menée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) du 20 juin au 19 octobre 2016, et ce, avec l'initiateur et le MDN, encore propriétaire des milieux humides au nord de l'A-640. Dans le cadre du mandat du BAPE, aucune entente n'a été conclue avec le MDN, qui a fait part de ses préoccupations quant à ses terres humides situées au nord de l'A-640 et du futur échangeur. La Commission a émis quelques suggestions, principalement que le ministre poursuive les discussions avec le requérant. Des échanges ont effectivement eu lieu par la suite, mais ne menant à aucune demande précise du requérant. Cependant, les résultats de l'analyse d'acceptabilité environnementale ont permis d'obtenir de l'initiateur un nombre d'engagements de nature à satisfaire le requérant. Ces engagements ont été présentés au MDN à la mi-octobre 2017 et, le 26 octobre 2017, le MDN retirait sa demande d'audience publique.

Puisque aucun impact n'était anticipé sur l'exercice des activités traditionnelles des communautés Mohawks, la consultation de ces dernières n'a pas été jugée nécessaire.

L'analyse d'acceptabilité du projet a permis d'obtenir de l'initiateur de réduire au minimum les risques d'impacts potentiels au milieu humide au nord, de prévoir des ponceaux permettant le passage de la petite faune et de protéger des couleuvres ayant un statut de conservation. Les autres mesures d'atténuation élaborées par l'initiateur ainsi que les réponses et les engagements qu'il a pris dans son document de réponses de mars 2017 sont jugées complètes et adéquates. Considérant que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental, l'autorisation du projet d'échangeur 640 ouest sur le territoire de la Ville de Terrebonne est recommandée selon les conditions prévues dans le présent rapport d'analyse.

¹ Le projet Urbanova, en construction depuis 2013, vise le développement urbain d'un quadrilatère de 240 ha environ, desservi par des infrastructures de transport multimodal et garni de zones dédiées à la conservation.

TABLE DES MATIÈRES

ÉQUIPE DE TRAVAIL	I
SOMMAIRE	III
LISTE DES ANNEXES	VII
LISTE DES FIGURES	VII
INTRODUCTION	1
1. LE PROJET	2
1.1 Raison d'être du projet.....	2
1.2 Description générale du projet et de ses composantes.....	3
2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE	4
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	4
2.2 Solutions de rechange au projet	5
2.3 Analyse des variantes	5
2.4 Choix des enjeux	6
2.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus.....	6
2.5.1 Protection des cours d'eau et des milieux humides	6
2.5.2 Intégrité de la flore et de la faune.....	9
2.6 Autres considérations	11
2.6.1 La forêt	11
2.6.2 Espèces exotiques envahissantes.....	12
2.6.3 L'examen du projet selon les axes du développement durable	13
CONCLUSION	14
RÉFÉRENCES	15
ANNEXES	17
FIGURES	23

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS	19
ANNEXE 2	CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET	21

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU PROJET	25
FIGURE 2	L'ÉCHANGEUR 640 OUEST À TERREBONNE ET LES MILIEUX HUMIDES	27

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'échangeur sur l'autoroute 640 (A-640) ouest sur le territoire de la ville de Terrebonne, par la Ville de Terrebonne.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) (chapitre Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'échangeur 640 ouest à Terrebonne est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23), puisqu'il concerne la construction d'un échangeur d'une longueur de plus de 1 km prévu pour recevoir les quatre voies de circulation de l'A-640.

Il importe de préciser que depuis le 23 mars 2018, la Loi sur la qualité de l'environnement a été modifiée. Le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement a également été révisé et est devenu le Règlement relatif à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement de certains projets (RÉEIE). Ainsi, la section IV.1 de l'ancienne Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) présentait les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

À la suite des modifications réglementaires, le projet est toujours assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts. La sous-section 4 de la section II du chapitre IV du titre I de la nouvelle Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) présente maintenant les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'échangeur 640 ouest à Terrebonne est toujours assujéti à cette procédure en vertu du 3^e paragraphe de l'article 5 de la partie II de l'annexe 1 du RÉEIE (chapitre Q-2, r. 23) puisque les critères d'assujétissement sont toujours rencontrés. Cependant, puisque l'étude d'impact du présent projet a été déposée avant la modification réglementaire, son analyse environnementale s'effectue selon les modalités de la précédente procédure.

Ainsi, la réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'une autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Terrebonne du 5 avril au 20 mai 2016.

Le projet a fait l'objet d'une période d'information et de consultation publiques menée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, du 5 avril 2016 au 20 mai 2016, durant laquelle une demande d'audience publique a été adressée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques par le ministère de la Défense nationale (MDN), qui possède un grand territoire au nord de l'autoroute 640 composé notamment d'un complexe de milieux humides.

Après analyse, puisque cette demande était de nature très spécifique, le ministre a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat d'enquête et de médiation qui s'est tenu du 20 juin 2016 au 19 octobre 2016. Bien qu'aucune entente n'ait découlé de cette médiation, des

engagements rejoignant les préoccupations du requérant ont été demandés à l'initiateur au cours de l'analyse environnementale du projet. Le MDN a par la suite retiré sa demande d'audience le 26 octobre 2017.

Sur la base de l'information recueillie, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques (MDDELCC) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDELCC et des ministères consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. L'information sur laquelle se base l'analyse comporte celle fournie par l'initiateur et celle recueillie lors des consultations publiques et de la médiation.

Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

Enfin, des figures illustrant le projet sont présentées à l'annexe 3.

1. LE PROJET

Cette section descriptive se base sur des renseignements fournis dans l'étude d'impact et d'autres documents qui ont été déposés par l'initiateur. L'information qui y est présentée sert de référence à l'analyse environnementale subséquente (section 2).

1.1 Raison d'être du projet

Le projet de la Ville de Terrebonne vise à mettre en place un nouvel échangeur de type « losange » sur l'A-640 ouest afin d'y relier l'avenue Urbanova, axe majeur du projet de développement Urbanova dans le secteur ouest de la ville de Terrebonne. Le projet Urbanova, en construction depuis 2013, vise le développement urbain d'un quadrilatère de 240 ha environ, qui sera desservi par des infrastructures de transport multimodal et garni de zones dédiées à la conservation. Le sud du secteur aura une vocation résidentielle avec un nouveau quartier de l'ordre de 12 000 unités d'habitation d'ici 2025, alors que la partie nord vise une vocation davantage économique et récréative. Urbanova s'affiche comme le plus grand projet immobilier écoresponsable au Canada.

L'avenue Urbanova a été parachevée en 2014 et quelques établissements de services publics (école, CHSLD) y sont déjà construits. Également, une nouvelle caserne de pompiers est prévue au droit du futur échangeur. Celui-ci constitue un élément essentiel à la planification territoriale, car il permettra d'assurer l'accessibilité des véhicules d'urgence (police, incendie, ambulance) aux secteurs couverts et d'améliorer leur temps de réponse. Près du futur échangeur, un stationnement incitatif de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) (400-500 places) est aussi attendu. Dans l'étude d'impact, l'initiateur écrit : « Concernant le stationnement incitatif de l'AMT, il est à noter que celui-ci sera construit au cours des premières phases du projet Urbanova en raison des besoins en transport en commun du secteur ». Enfin, un supermarché Sobey's existe depuis quelques années maintenant sur le boulevard de la Pinière, la voie de service sud de l'A-640, à mi-chemin entre l'échangeur de l'avenue Claude-Léveillé et le boulevard Urbanova (figure à l'annexe 3).

La nécessité de ce futur échangeur s'évalue aussi en considérant les impacts négatifs du statu quo, c'est-à-dire le drainage du développement Urbanova simplement par la route 344 actuelle (chemin Côte-de-Terrebonne). Or, la capacité théorique de la route 344, située à près de 1 200 véh./h par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), est pratiquement atteinte et l'intersection avec la route 335 (éventuellement l'autoroute 19) est fréquemment très congestionnée. L'ajout de 2 000 véh./h par direction nécessiterait, de plus, d'importants travaux d'élargissement de la route 344, avec les impacts conséquents sur le milieu bâti à Terrebonne et à Bois-des-Filion.

1.2 Description générale du projet et de ses composantes

Cet échangeur pour l'avenue Urbanova serait situé approximativement à mi-chemin entre celui de la route 335 (future autoroute 19) et celui de l'avenue Claude-Léveillé (qui donne accès au boulevard des Seigneurs et au boulevard des Entreprises). D'emblée, il doit être indiqué que des bretelles temporaires pour connecter l'avenue Urbanova à l'A-640 ont été construites en 2015. Les détails de cette situation particulière font l'objet de la remarque placée en cartouche, à la fin de cette section 1.2.

La Ville de Terrebonne a effectué une analyse comparative de scénarios d'échangeurs pour retenir un type « losange », comprenant une structure d'étagement au-dessus de l'A-640 ainsi que quatre bretelles d'entrée/sortie de l'autoroute (figure à l'annexe 3). Le concept d'échangeur retenu par la Ville a été développé conjointement avec le MTMDET. C'est grandement à la demande du MDN, en 2009, que le type losange a été choisi, et ce, dans le but de protéger l'intégrité d'un complexe de milieux humides faisant partie de l'ancien « champ de tir Saint-Maurice » du MDN. Les travaux relatifs à la construction de cet échangeur ne comprennent pas la déviation du boulevard de la Pinière (car inclus dans les travaux des bretelles temporaires) qui longe le sud de l'autoroute, ni le raccordement de l'avenue Urbanova aux aménagements en cours de réalisation (car non assujetti à la procédure) également du côté sud de l'autoroute.

L'avenue Urbanova est une artère à quatre voies de circulation avec terre-plein central; ce serait également le gabarit du pont d'étagement au-dessus de l'A-640. Une piste multifonctionnelle, déjà présente du côté ouest d'Urbanova, serait prolongée du côté nord de l'autoroute via le pont d'étagement, de façon à connecter avec les secteurs industriels au nord de Bois-des-Filion et de Lorraine.

Le projet nécessiterait le déplacement d'une conduite de gaz de 168,3 mm de diamètre en polyéthylène appartenant à Gaz Métro ainsi qu'un réseau de fibre optique de Bell. Le déplacement de ces services serait réalisé par les compagnies propriétaires, selon leurs normes, avant les travaux de construction de l'échangeur. Un nouveau ponceau est prévu au nord de l'A-640, afin que la bretelle nord-est puisse traverser le Grand Ruisseau.

Le projet se réaliserait en majeure partie sur des terrains appartenant à la Ville de Terrebonne, car celle-ci a, en 2012, acquis une bande de terrain de 3,3 ha du MDN au nord de l'autoroute. Les autres superficies impliquées sont celles de l'A-640, propriété du MTMDET. D'ailleurs, une fois l'échangeur achevé, sa gestion sera transférée au MTMDET, selon une entente signée entre les parties.

La construction de l'échangeur devrait durer, en tout, environ 9 mois et le coût total du projet est estimé à 25,4 millions de dollars (en 2015).

Remarque : Considérant la mise en marche du développement Urbanova, et devant la nécessité de connecter rapidement l'avenue Urbanova à l'A-640 jusqu'à ce que la présente analyse environnementale soit terminée, la Ville de Terrebonne a présenté à la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres (DÉEPT) un projet de bretelles temporaires à l'A-640 et de connexion au boulevard de la Pinière. Après analyse, et ayant soupesé plusieurs considérations réglementaires, la DÉEPT a conclu que, puisque les bretelles (temporaires en l'occurrence) prévues par la Ville de Terrebonne ne constituent pas un échangeur complet, le calcul permettant de vérifier le critère de largeur prévu par le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (nombre de voies ou largeur d'emprise) ne peut pas s'effectuer par l'addition du nombre de voies impliquées, mais plutôt de façon traditionnelle, ce qui signifie une voie de largeur par bretelle et moins de 30 m d'emprise chacune. Le même avis d'assujettissement déterminait également que l'avenue Urbanova n'était pas assujettie non plus, car ne comptant pas 4 voies sur une distance de 1 km.

Les bretelles temporaires n'étaient pas non plus assujetties à un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 (aucun des critères d'assujettissement n'est rencontré), mais il faut mentionner que l'ensemble du projet Urbanova était assujetti à un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 en raison des empiètements dans les milieux humides. Il en sera question plus loin, lors de l'analyse de cet enjeu.

Depuis l'avis de non assujettissement, en janvier 2014, la Ville de Terrebonne a donc construit les bretelles temporaires et a connecté le boulevard de la Pinière à l'avenue Urbanova près de l'arrivée de ces bretelles. Une carte, présentée à l'annexe 3, montre ces structures temporaires ainsi que leurs connexions au boulevard de la Pinière qui, elles, s'avèrent permanentes, de même que leurs impacts.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les sections qui suivent présentent l'analyse du projet retenu en fonction de ses principaux enjeux, déterminés à partir de l'étude d'impact et autres documents déposés par l'initiateur de projet ainsi que des avis obtenus lors de la consultation intra et intergouvernementale. Quelques recommandations résultent de l'analyse des principaux enjeux.

Cette section traite brièvement de la raison d'être du projet, puis aborde les deux enjeux associés à sa réalisation, soit la protection des milieux humides et l'intégrité de la flore et de la faune. D'autres aspects sont traités plus sommairement par la suite sous la rubrique « Autres considérations ».

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Dans toutes les situations où une ville doit soumettre à la procédure d'évaluation environnementale un projet majeur d'infrastructure urbaine, en l'occurrence un échangeur autoroutier, sa raison d'être doit en être évaluée à la lumière de son intégration aux divers plans et schémas de planification urbaine locale et régionale. Dans le cas du projet Urbanova et de son avenue Urbanova, ils sont reconnus, depuis 2013 au schéma d'aménagement de la municipalité régionale de comté (MRC) Les Moulins, dont la modification, visant à intégrer Urbanova, a été approuvée par le ministère des Affaires municipales et de l'Organisation territoriale. Le Plan

directeur de développement durable de la Côte de Terrebonne², préparé pour la Ville de Terrebonne, a été inclus en annexe de l'étude d'impact.

L'équipe d'analyse reconnaît les arguments de l'initiateur quant à la nécessité de desservir le développement Urbanova par un échangeur complet sur l'A-640 au droit de l'avenue Urbanova, autant pour les raisons de niveau de service des diverses artères, notamment la route 344, que d'efficacité des services de santé et de prévention des incendies. Le projet de stationnement incitatif au droit du futur échangeur rehausse par ailleurs l'appréciation du projet Urbanova (et de son échangeur) sur le plan du développement durable.

Il faut aussi considérer que la population est grandement en faveur du projet de la Ville de Terrebonne. Le seul requérant d'audience, le MDN, ne remet pas en question la raison d'être du projet.

2.2 Solutions de rechange au projet

Considérant le développement à venir du projet Urbanova et les conséquences sur le trafic routier dans les prochaines années, l'équipe d'analyse convient que le statu quo n'est pas une option. L'écoulement de tout le trafic du projet Urbanova (rappelons-le : 12 000 unités d'habitation, ajout de 2 000 véh./h par direction) par la route 344 (chemin de la Côte-de-Terrebonne), sans stationnement incitatif, créerait une situation insoutenable à Bois-des-Filion.

2.3 Analyse des variantes

L'initiateur relate à la section 4.2 de l'étude d'impact l'analyse comparative qu'il a effectuée entre les années 2006 et 2014. La première variante d'échangeur, élaborée en 2006, était de type trèfle, avec de vastes boucles localisées dans les milieux humides appartenant au MDN. Ce scénario nécessitant l'acquisition, au nord de l'A-640, de vastes espaces appartenant au MDN, des études environnementales ont été effectuées, révélant que ces milieux humides ont une valeur environnementale élevée. Notamment à la demande du MDN, la Ville a revu le concept et la position de l'échangeur, et ce, afin d'éviter l'empiètement dans les milieux humides et d'assurer une bande de protection de 100 mètres au sud de ceux-ci.

La Ville a donc élaboré trois nouveaux scénarios de réalisation pour l'échangeur, lesquels ont été étudiés dans le cadre d'un avant-projet préliminaire. Résumons leur description par l'initiateur :

- Scénario 1 : échangeur au même endroit que le concept de 2006, soit dans l'axe de l'avenue Urbanova, mais en imposant un échangeur en forme de losange plutôt que de type « trèfle » (acquisition d'emprise du côté nord de 3,3 ha seulement);
- Scénario 2 : même axe qu'au scénario 1, mais déviation de la chaussée de l'A-640 direction ouest et construction de murs de soutènement pour réduire le terre-plein central (aucune acquisition des terres au nord de l'A-640);

² PLANIA, 2011. Plan directeur de développement durable de la Côte de Terrebonne (PDDDDCT). Préparé pour la Ville de Terrebonne. 100 pages + annexes.

- Scénario 3 : échangeur localisé à l’est de la station de traitement des eaux usées municipale, loin de l’axe pour l’avenue Urbanova actuelle mais à un endroit qui permettrait l’utilisation de terrains hors des limites restrictives du côté nord.

La Ville de Terrebonne a rejeté le scénario 2 car le MTMDET a indiqué qu’il désirait garder le terre-plein intact pour utilisation future d’un système de transport collectif et le scénario 3 en raison d’un positionnement désaxé par rapport à l’avenue Urbanova projetée, ainsi que de l’ensemble du développement résidentiel Urbanova.

L’équipe d’analyse juge valide l’analyse de la Ville de Terrebonne ainsi que le choix du scénario 1 pour l’échangeur de l’avenue Urbanova sur la base des arguments présentés dans l’étude d’impact.

2.4 Choix des enjeux

Le principal enjeu environnemental s’avère être la protection des milieux humides; il s’est d’ailleurs avéré le thème de la médiation avec le MDN. Considérant la structure d’âge relativement jeune de la forêt, l’absence d’écosystème forestier exceptionnel ou d’habitat faunique à statut particulier, le peu de diversité des populations de poissons dans le Grand Ruisseau et l’absence d’espèces végétales ou fauniques à statut particulier, seul un enjeu général relatif à l’intégrité de la flore et de la faune a été retenu.

Au plan du milieu humain, puisqu’aucune résidence actuelle n’aura de vue sur l’échangeur, aucun enjeu n’est retenu.

Enfin, bien que ces éléments n’aient pas été retenus à titre d’enjeux, la forêt, les espèces exotiques envahissantes et le développement durable seront traités à titre d’« autres considérations ».

2.5 Analyse par rapport aux enjeux retenus

2.5.1 Protection des cours d’eau et des milieux humides

Le 17 novembre 2011, en prévision du développement Urbanova à venir, la Ville de Terrebonne a soumis à la Direction de l’analyse et de l’expertise (DRAE) de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides une demande de certificat d’autorisation en vertu de l’article 22 de la LQE. Dans le cadre de cette demande, la Ville a inclus un Plan de conservation des milieux naturels de plus de 605 ha de boisés, de milieux humides et de corridors de déplacement – pour la faune – dans lesquelles se retrouvent les cours d’eau et leurs rives élargies. Le 9 juillet 2012, la DRAE a émis un certificat d’autorisation en vertu de l’article 22 de la LQE envers le développement Urbanova ainsi que son empiètement sur les milieux humides, mais le tout contrôlé dans le cadre du plan de conservation des milieux naturels.

Ce Plan de conservation des milieux naturels couvre l’emprise de l’échangeur prévu mais à grande échelle (de petits milieux humides ont été découverts depuis) et ne comprend pas la zone au nord de l’A-640. Or, le MDN a présenté au ministre, le 11 mai 2016, une demande d’audience publique. Il appert que le MDN possède une propriété (l’ancien champ de tir Saint-Maurice) voisine du projet de la Ville de Terrebonne, au nord de l’A-640, propriété notamment constituée d’un complexe de milieux humides qui s’avère être l’amont du bassin versant du Grand Ruisseau, qui traverse l’A-640 pour aller rejoindre la rivière des Mille-Îles plus au sud. Comme le MDN était

seul requérant et que la problématique ne concerne que ses relations avec la Ville de Terrebonne, un mandat de médiation a été donné au BAPE. Cependant, la médiation n'a mené à aucune entente.

Plus spécifiquement, l'essentiel des préoccupations du MDN, fort légitimes au plan environnemental, porte sur la protection du milieu humide au nord des futures bretelles, incluant la traversée du Grand Ruisseau. Comme l'A-640 passe actuellement à moins de 100 m de la limite sud de ce vaste milieu humide, il y a effectivement un risque que la construction des bretelles nord du futur échangeur, incluant le fossé prévu au nord de celles-ci, ait un impact sur la nappe phréatique du milieu humide. L'équipe d'analyse partage ces préoccupations. Ainsi, il a été demandé à l'initiateur, le 18 janvier 2017, de s'engager à minimiser l'empiètement au nord des bretelles, de même qu'à utiliser des moyens restreignant les impacts potentiels sur les milieux humides du MDN, soit par imperméabilisation des fossés ou soit en n'y creusant pas de fossé. L'objectif de cette demande était de maintenir les bretelles du futur échangeur essentiellement sur la même surélévation sableuse sur laquelle l'A-640 a été construite au début des années 70. Enfin, il lui a aussi été demandé d'ajuster ses cartes au regard d'une étude réalisée par le MDN en 2015³. (voir figure à l'annexe 3)

En réponse à nos demandes, la Ville de Terrebonne s'est engagée, dans son document de réponses de mars 2017, à appliquer les mesures d'atténuation suivantes :

- « Lors de la conception détaillée qui sera réalisée pour l'obtention du CA 22, s'assurer que l'empreinte des talus des fossés longeant les bretelles 1 et 3 de l'échangeur et celle de la piste multifonctionnelle longeant la bretelle 3 de l'échangeur et se raccordant au boulevard des Entreprises du côté ouest soient réduites au minimum et demeurent à l'intérieur de la parcelle de terrain de 3,3 ha appartenant à la Ville.
- Optimiser les pentes de talus de la bretelle 3 lors de cette conception détaillée de manière à ne pas augmenter l'empreinte au sol sur la parcelle de 3,3 ha, et ce, si cela est techniquement faisable advenant le cas où un élargissement à deux voies serait requis avec ladite bretelle pour des considérations de circulation routière.
- Végétaliser les talus des bretelles d'accès 1 et 3 de l'échangeur au moyen d'un assemblage approprié d'espèces naturellement présentes sur le site de manière à soutenir la fonction prévue de la bande tampon, soit d'éviter les effets sur les fonctions des milieux humides avoisinants sur le site Saint-Maurice.
- Exiger la mise en place par Gaz Métro et l'entrepreneur de mesures adéquates pour éviter d'atteindre les eaux souterraines et pour limiter le drainage horizontal lors des travaux d'excavation et de relocalisation de la conduite de gaz longeant le côté nord de l'A-640. Ces mesures seront précisées à l'étape des plans et devis. Elles pourront être constituées de sections imperméabilisées avec membranes ou des bouchons d'argile localisés en amont hydraulique de la zone de travaux du côté nord de l'A-640, permettant par le fait même de limiter l'effet drainant potentiel des infrastructures prévues. En outre, l'absence possible de

³ CIMA+. 2015. *Mise à jour des données d'inventaire des terres humides et d'inventaires faunique et floristique sur la propriété de la Défense nationale – Ancien champ de tir St-Maurice à Terrebonne*. Rapport préparé pour Construction de Défense Canada. 63 pages + 14 annexes.

fossé du côté nord des bretelles se doit d'être confirmée lors de l'autorisation pour la construction du CA 22.

- Prévoir à la conception détaillée, pour le CA 22, des baissières végétalisées ou des bassins de rétention qui permettront de diluer la charge de sels et de libérer l'eau graduellement pour atténuer l'effet sur les milieux humides avoisinants et le Grand Ruisseau.
- Prévoir des obligations contractuelles dans le devis de construction de reboiser toutes les surfaces qui pourraient être perturbées à l'extérieur des limites de la zone des travaux, et ce, avec des espèces indigènes adaptées au milieu et naturellement présentes sur le site ».

La Ville de Terrebonne s'est aussi engagée à installer un ponceau sur le Grand Ruisseau ne causant pas de retenue des eaux ou une augmentation du débit pouvant entraîner le drainage du milieu humide en amont.

La Ville de Terrebonne s'est engagée à compenser la perte des quelque 200 m² de marécage nécessaires au passage de la bretelle nord-est, essentiellement à proximité du Grand Ruisseau. Elle a écrit dans l'étude d'impact : « Un projet de compensation environnementale pour l'empiètement dans les milieux humides et les bandes de protection riveraine, le cas échéant, sera préparé et présenté au MDDELCC en fonction de la superficie totale affectée. Ce projet de compensation respectera les exigences du MDDELCC d'après la LQE, la Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique (chapitre M-11.4) et le document « Les milieux humides et l'autorisation environnementale publié par ce ministère en juillet 2012 ». Au vu des superficies en cause, l'équipe d'analyse est d'avis que le plan de compensation final peut être déposé à l'étape de l'autorisation ministérielle. Dans son document de réponses de mars 2017, l'initiateur s'engage à déposer un projet de compensation lors de sa demande de certificat d'autorisation de construction.

Depuis le dépôt de l'étude d'impact et du document d'engagements de l'initiateur, daté de mars 2017, est entrée en vigueur la Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (LCMHH). L'article 64 de la LCMHH indique que dans le cadre des projets autorisés par le gouvernement (décret), l'autorisation détermine si une contribution financière est requise pour compenser les pertes de milieux humides et hydriques ou si elle peut être remplacée, en tout ou en partie, par l'exécution de travaux de restauration ou de création de milieux humides ou hydriques. Dans le cas du projet à l'étude, la Ville de Terrebonne a toujours annoncé que les pertes encourues aux milieux humides seraient compensées, et ceci, sans faire référence à quelque contribution financière. Puisque, de plus, le certificat d'autorisation délivré par la Direction régionale du MDDELCC à la Ville de Terrebonne pour les pertes de milieux humides de tout le projet immobilier Urbanova incluait des compensations en nature (et non financière), l'équipe d'analyse en déduit que les 200 m² de pertes pour l'échangeur seront également compensées en nature.

Il est essentiel de noter que, lorsque l'initiateur déposera sa demande d'autorisation pour les travaux de compensation de pertes de milieux humides et hydriques, son projet devra respecter la LCMHH.

Afin d'assurer la protection de la marge du milieu humide du MDN, au nord, il sera primordial que les principaux acteurs veillent à minimiser l'empiètement au nord de l'emprise :

- la conception des bretelles nord de l'échangeur, tel que défini plus haut, devra respecter les mesures d'atténuation annoncées par la Ville de Terrebonne (voir ci-dessus);
- la clôture qui délimitera l'emprise au nord de la conduite de gaz naturel de Gaz Métro (qui aura été déplacée) devra permettre d'empêcher la circulation de véhicules hors route (VHR) qui, actuellement, utilise celle-ci comme sentier de VHR informel; la clôture sera installée par la Ville de Terrebonne mais entretenue par le MTMDET;
- toujours afin d'empêcher les VHR de circuler près du milieu humide au nord de l'autoroute, au droit de l'échangeur, la Ville de Terrebonne et le MDN devront collaborer en installant des infrastructures d'interdiction (panneaux, blocs de béton, clôtures) aux endroits névralgiques d'accès informel, par exemple dans les culs-de-sac du boulevard des Entreprises.

Cette problématique devra être suivie par les propriétaires des terrains au nord de l'autoroute et non seulement par l'initiateur du projet visé par cette évaluation environnementale. De surcroît, elle s'avère plutôt du ressort de l'aménagement du territoire. Conséquemment, l'équipe d'analyse ne formulera pas de recommandation ni ne demandera de mesure supplémentaire de l'initiateur.

En ce qui a trait à la protection des cours d'eau et des milieux humides, directement affectés par le projet, l'équipe d'analyse est d'avis que l'initiateur a prévu une série de méthodes et de mesures d'atténuation appropriées en vue de leur protection.

Néanmoins, l'équipe d'analyse recommande que l'initiateur conçoive et réalise un programme de surveillance environnementale, principalement pour les travaux et mesures d'atténuation s'appliquant à la protection des milieux humides au nord.

L'équipe d'analyse recommande également que l'initiateur conçoive et réalise un suivi des milieux humides au nord, afin d'en assurer leur intégrité dans les premières années après la réalisation du projet. Ce suivi devrait inclure une étude hydrogéologique présentant notamment les zones de rabattement du fossé au nord des bretelles de l'échangeur et permettant de démontrer que l'aménagement de celui-ci n'affectera pas les milieux humides présents à proximité. Dans l'éventualité où une dégradation de l'habitat était observée, un plan de mesures correctrices devra être élaboré.

À la fin des échanges qui ont eu lieu au cours de l'année 2017 entre la DÉEPT et le MDN, il a finalement été entendu, en octobre 2017, que les engagements pris par la Ville de Terrebonne pour atténuer les impacts des futurs travaux sur les milieux humides au nord, soient délivrés au MDN. Ce dernier en étant satisfait, il adressait à la nouvelle ministre, le 26 octobre 2017, sa lettre de retrait de demande d'audience publique.

2.5.2 Intégrité de la flore et de la faune

Comme mentionné plus haut, la forêt touchée directement par le projet montre une structure d'âge relativement jeune et ne compte aucun écosystème forestier exceptionnel ou habitat faunique à statut particulier. Indirectement cependant, comme l'allègue le MDN, il y a un risque que le projet, par un creusage sous le niveau de la nappe phréatique, puisse drainer la tourbière. Les méthodes et mesures d'atténuation prévues par l'initiateur, présentées à la section précédente pour les milieux humides, réduiront au strict minimum les impacts à la flore de ce milieu humide.

Par ailleurs, une seule espèce floristique menacée ou vulnérable ou susceptible d'être ainsi désignée (EFMVS) a été observée lors des inventaires réalisés pour l'initiateur, en septembre 2014 et 2015, dans l'emprise de l'échangeur (en l'occurrence le Fimbrystile d'automne), mais il appert que la construction des bretelles temporaires aurait détruit le site où l'espèce avait été observée. Cette situation est déplorable, mais n'a pu être évitée en raison des circonstances de non-assujettissement des bretelles temporaires, présentées plus haut.

Au plan de l'ichtyofaune, les inventaires réalisés pour la Ville de Terrebonne, en 2008, ont révélé une certaine diversité de poissons dans le Grand Ruisseau, mais il s'agit toutes d'espèces tolérantes de faibles niveaux d'oxygène en été. Dans son document de réponses de mars 2017, l'initiateur de projet s'est engagé à appliquer une série de conditions requises par le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP) afin de respecter le Règlement sur les habitats fauniques et le document « Lignes directrices sur la conservation des habitats fauniques⁴ ».

En ce qui a trait aux espèces fauniques de milieux terrestres, les inventaires d'anoures, d'oiseaux et de mammifères n'ont rien révélé d'exceptionnel. Pour l'ensemble des espèces d'oiseaux, la Ville de Terrebonne s'engage à ce qu'aucun déboisement ne soit réalisé de la mi-mars à la mi-septembre afin de protéger leur nidification.

Par ailleurs, les inventaires de couleuvres ont révélé la présence de Couleuvre brune et de Couleuvre tachetée, deux espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, sur le site du futur échangeur, près de l'A-640. L'initiateur avait inclus une mesure d'atténuation dès l'étude d'impact, soit de « relocaliser les individus des espèces de couleuvres retrouvées dans les zones de travaux localisées au sud de l'A-640. » Cette mesure est incomplète, car une clôture de la zone de chantier (enfouie à 2 pieds sous le sol) est essentielle pour que la relocalisation d'individus soit efficace. C'est ainsi qu'un engagement a été demandé à la Ville de Terrebonne : pose de clôtures de protection pour les couleuvres, capture et relocalisation des individus trouvés sur le chantier, avec surveillance de l'efficacité de ces mesures; elle s'est aussi engagée à garder les rampes des bretelles du futur échangeur sous forme d'enrochements, de conserver des résidus ligneux au sol, et d'établir le bilan des superficies perdues et gagnées d'habitat de couleuvre dans le cadre du projet.

L'équipe d'analyse est d'avis qu'un plan de surveillance doit être prévu.

Comme une espèce de tortue (la Chélyd্রে serpentine) a été trouvée par le MDN non loin de l'échangeur prévu, dans le milieu humide au nord, la Ville s'est engagée à déplacer les tortues qui pourraient être attirées par les sols sableux mis à nu durant les travaux.

Un dernier attribut de cet enjeu faunique s'avère celui de la traversée des infrastructures routières. Dans le cas présent, il est connu que des espèces fauniques traversent l'axe de l'A-640 entre le complexe de milieux humides au nord et ce qui deviendra un « corridor de biodiversité » au sud, au sein du développement Urbanova. Il a d'abord été confirmé, grâce aux statistiques d'accidents

⁴ MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES, DE LA FAUNE ET DES PARCS. 2015. Lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques (4^e édition). Direction générale de la valorisation du patrimoine naturel, 41 pages.

du MTMDET, que le secteur ne comporte pas de forte population de cervidés, et encore moins de ravage. D'ailleurs, l'A-640 n'est pas clôturée. Il demeure cependant important d'assurer une connectivité pour la petite faune de part et d'autre de l'A-640. Même si la démarche actuelle d'analyse environnementale ne s'applique qu'au futur échangeur de la Ville de Terrebonne et que le principal obstacle à la petite faune s'avère l'autoroute elle-même, il a été demandé à la Ville de Terrebonne qu'elle prévoit le passage de la petite faune pour les futurs ponceaux du Grand Ruisseau (bretelle nord, bretelle sud, boulevard de la Pinière), en posant des ponceaux du type « ponceau sec-humide », c'est-à-dire possédant une tablette ou une « berge » surélevée sur au moins un côté, permettant à la petite faune terrestre (jusqu'à la taille d'un renard) de passer sous les infrastructures à pied sec. Par son document de réponses de mars 2017, l'initiateur s'y est engagé.

Il est demandé que l'initiateur réalise un suivi de l'utilisation des ponceaux sec-humide par la petite faune. Les résultats du suivi pourront être transmis au MTMDET qui pourra alors évaluer la pertinence d'installer des ponceaux du même type sous sa propre infrastructure.

L'équipe d'analyse est d'avis qu'un programme de suivi environnemental spécifique pour la petite faune terrestre, plus particulièrement en ce qui a trait à l'utilisation des ponceaux, devrait être présenté et appliqué.

L'équipe d'analyse recommande également que soit conçu et appliqué un programme de suivi veillant à s'assurer du libre passage du poisson dans les ponceaux du Grand Ruisseau.

Dans les deux cas, le suivi serait effectué sur une période de deux ans, à raison de deux visites par année, une au printemps et l'autre en hiver. Un rapport serait remis annuellement au MDDELCC.

2.6 Autres considérations

2.6.1 La forêt

Selon les renseignements de l'étude d'impact, les peuplements forestiers affectés par le projet d'échangeur sont relativement jeunes, bien que quelques beaux spécimens de Pin blanc ou de Chêne rouge soient présents. En termes de superficie, la perte directe estimée est de 3,57 ha de groupements végétaux terrestres, incluant la lisière de forêt du côté nord de l'autoroute.

Ce qui distingue les impacts de ce projet est principalement que le déboisement effectué pour la construction des bretelles temporaires et pour le détournement du boulevard de la Pinière a déjà détruit une certaine proportion de la végétation qui sera affectée par le projet à l'étude, pour les raisons que nous avons présenté dans le cartouche « Remarque » dès la section 1.2. L'initiateur a cependant assuré que les superficies des bretelles temporaires seront revégétalisées après le transfert aux infrastructures permanentes.

Compte tenu de la justification du projet et du développement Urbanova attendu dans les prochaines années, l'équipe d'analyse convient que ces pertes sont inévitables et que les mesures d'atténuation mises de l'avant par l'initiateur sont adéquates.

2.6.2 Espèces exotiques envahissantes

Les renseignements sur la répartition des espèces exotiques envahissantes (EEE), dans la zone à l'étude, étaient partiels dans l'étude d'impact. Par exemple, la présence de Salicaire commune est soulignée dans ces documents sans qu'aucune observation ne soit cartographiée. Par ailleurs les inventaires et les efforts de détection ont été réalisés trop tôt ou trop tard dans la saison de croissance des végétaux pour détecter toutes les EEE potentiellement présentes, notamment le Nerprun bourdaine, la Valériane officinale, l'Anthriscus des bois et le Panais sauvage. À la demande de l'équipe d'analyse, la Ville s'est engagée, par son document de réponses de mars 2017, à réaliser des inventaires en juillet ou en août, avant la demande d'autorisation ministérielle, afin de bien distinguer la présence de toutes les EEE prioritaires. Les mesures d'atténuation convenues seront appliquées à toutes les EEE détectées.

L'initiateur, dans son document de réponses de mars 2017, s'est engagé à respecter les mesures suivantes lors de la réalisation du projet :

- la machinerie excavatrice qui sera utilisée sera nettoyée avant son arrivée sur le site des travaux afin qu'elle soit exempte de boue, d'animaux ou de fragments de plantes qui pourraient contribuer à l'introduction ou à la propagation d'EEE;
- la terre végétale et les matériaux qui seront utilisés lors des travaux ne doivent pas provenir de secteurs touchés par des EEE;
- la végétalisation qui est prévue lors du projet doit être faite rapidement, au fur et à mesure que les travaux sont terminés afin de limiter l'établissement de plantes exotiques envahissantes. Cette végétalisation est d'autant plus importante pour les secteurs en bordure des quartiers résidentiels afin d'empêcher l'établissement du Roseau commun (*Phragmites australis*) qui pourrait par la suite envahir les terrains privés;
- l'initiateur n'utilisera que des espèces indigènes lors de sa revégétalisation, dans la mesure du possible.

Il est fait mention plus haut qu'un milieu humide a été découvert au sud de l'A-640 lors de la construction des bretelles temporaires. Ce milieu humide est une roselière largement dominée par une espèce exotique envahissante : le Roseau commun. L'étude d'impact précise que les travaux « entraîneront » la destruction de 3 800 m² de ce milieu humide, autant par le détournement du boulevard de la Pinière que par les bretelles temporaires. Cet ensemble d'infrastructures n'était pas construit au moment de la rédaction de l'étude d'impact, mais l'a été depuis. Alors que le boulevard de la Pinière est là pour rester, les bretelles temporaires seront démantelées après la construction de l'échangeur.

Rappelons que le Roseau commun empiète sur les espèces indigènes, réduit la diversité animale et végétale et modifie les conditions biotiques du milieu dans lequel elle s'installe. Sa dominance témoigne donc d'un milieu humide de faible intérêt sur le plan de la biodiversité. L'équipe d'analyse est d'avis que, plutôt que requérir des mesures d'atténuation ou de compensation comme il est de mise habituellement pour un milieu humide, il vaut mieux dans ce cas-ci trouver des solutions pour éliminer ou contraindre la présence du roseau. Alors que la Ville de Terrebonne s'est engagée dans l'étude d'impact à éliminer le roseau et à le remplacer par des espèces indigènes, les spécialistes du Ministère (Direction de l'écologie et de la biodiversité) croient plutôt

que les conditions de drainage doivent être modifiées afin de défavoriser l'implantation du roseau. Nous recommandons donc les mesures suivantes :

1. La séquestration de l'espèce dans la zone d'étude, afin d'éviter que le roseau ne se propage davantage sur le territoire et n'envahisse les milieux humides en aval. De plus, une mesure importante pourrait être de ne pas construire de canaux de drainage le long du boulevard de La Pinière, car ceux-ci faciliteraient la colonisation du roseau en aval.
2. Étant donné la faible valeur écologique de ce milieu et afin de limiter les impacts sur les autres milieux humides du secteur à l'étude, il est suggéré de drainer un maximum d'infrastructures vers la roselière et de faire disparaître ou de limiter le nombre de ses exutoires. Les travaux de démantèlement des bretelles temporaires seront une bonne occasion pour le faire.

La Ville de Terrebonne, dans son document de réponse de mars 2017, a accepté telles quelles ces propositions. Elle met toutefois le bémol qu'il n'y aura probablement pas assez d'eau en permanence dans ce milieu humide, malgré ces mesures, pour permettre d'éliminer le roseau.

L'équipe d'analyse accepte les engagements de l'initiateur, qui répondent d'ailleurs bien aux propositions des mesures proposées par les experts du Ministère en milieux humides et en espèces exotiques envahissantes, notamment de ne pas construire de canal de drainage le long du boulevard de La Pinière et de drainer un maximum d'infrastructures vers la roselière et de faire disparaître ou de limiter le nombre de ses exutoires.

2.6.3 L'examen du projet selon les axes du développement durable

Au plan du développement durable, on peut noter les faits suivants :

- le Plan de conservation des milieux naturels déposé par l'initiateur dans le cadre de sa demande de certificat d'autorisation pour le développement Urbanova inclut la conservation de près de 605 ha de boisés et de milieux humides (pôle environnemental);
- le projet permettra le développement d'un projet résidentiel et commercial majeur (pôle économique);
- la réalisation de l'échangeur permettra la construction d'un stationnement incitatif qui donnera accès à l'axe de l'A-640, qui avec la future autoroute 19 constituera un axe privilégié de transport collectif;
- la connexion complète de l'avenue Urbanova à l'A-640 est très attendue par la population locale afin de dévier la circulation de certaines artères surchargées (pôle social).

Considérant tous ces faits, l'équipe d'analyse est d'avis que le projet s'insère globalement dans une perspective de développement durable.

CONCLUSION

Nous synthétisons ici les principaux constats relatifs à l'acceptabilité environnementale :

- le projet est justifié par la nécessité de desservir le développement Urbanova par un échangeur complet sur l'A-640, autant pour les raisons de niveau de service des diverses artères, notamment la route 344, que d'efficacité des services de santé et de prévention des incendies;
- le développement Urbanova a obtenu, le 9 juillet 2012, un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE (chapitre Q-2, article 22) de la DRAE de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides du MDDELCC;
- le milieu humide de grande valeur situé au nord de l'A-640, propriété du ministère de la Défense nationale, ne sera pas touché par le projet d'échangeur et plusieurs moyens et mesures d'atténuation ont été demandés à l'initiateur pour y limiter les possibilités d'impacts au minimum;
- la Ville de Terrebonne s'est engagée à concevoir les ponceaux pour le Grand Ruisseau, d'une telle façon qu'ils n'aient aucun impact sur le niveau de la nappe phréatique liée aux milieux humides situés au nord;
- l'initiateur s'est engagé à aménager des passages pour la petite faune au droit du Grand Ruisseau (bretelle nord, bretelle sud), en posant des ponceaux du type « ponceau sec-humide »;
- trois suivis sont demandés à l'initiateur : maintien de l'intégrité du milieu humide au nord du futur échangeur, efficacité des passages du poisson et des passages de la petite faune dans les ponceaux du Grand Ruisseau.

L'analyse environnementale du projet d'échangeur sur l'A-640 pour l'avenue Urbanova sur le territoire de la ville de Terrebonne permet de conclure que le projet est justifié et acceptable sur le plan environnemental en incluant les recommandations énoncées au présent rapport.

En conséquence, nous considérons qu'une autorisation peut être délivrée par le gouvernement en faveur de la Ville de Terrebonne afin de réaliser le projet d'échangeur 640 ouest sur le territoire de la ville de Terrebonne par la Ville de Terrebonne, à certaines conditions.

Original signé par :

Louis Messely, géographe
M. Environnement, M. ATDR
Chargé de projet
Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres

RÉFÉRENCES

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. Projet de construction d'un échangeur reliant l'autoroute 640 à l'avenue Urbanova par la Ville de Terrebonne, Rapport de médiation, octobre 2016, 19 pages et 6 annexes;

VILLE DE TERREBONNE. Échangeur 640 Ouest - Étude d'impact sur l'environnement, préparé par WSP, juin 2015, 224 pages et 7 annexes;

VILLE DE TERREBONNE. Échangeur 640 Ouest - Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses à la 1^{re} série de questions et commentaires du MDDELCC datée du 14 septembre 2015, préparé par WSP, octobre 2015, 29 pages et 8 annexes;

VILLE DE TERREBONNE. Échangeur 640 Ouest - Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses à la 2^e série de questions et commentaires du MDDELCC datée du 8 février 2016, préparé par WSP, février 2016, 8 pages et 2 annexes;

VILLE DE TERREBONNE. Échangeur 640 Ouest à Terrebonne – Engagements dans le cadre de l'analyse d'acceptabilité du projet – Réponses à la demande de renseignements supplémentaires et d'engagements du MDDELCC dans la lettre datée du 18 janvier 2017, préparé par WSP, mars 2017, 21 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

Du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides;
- la Direction de l'écologie et de la biodiversité;
- la Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère;

et les ministères suivants :

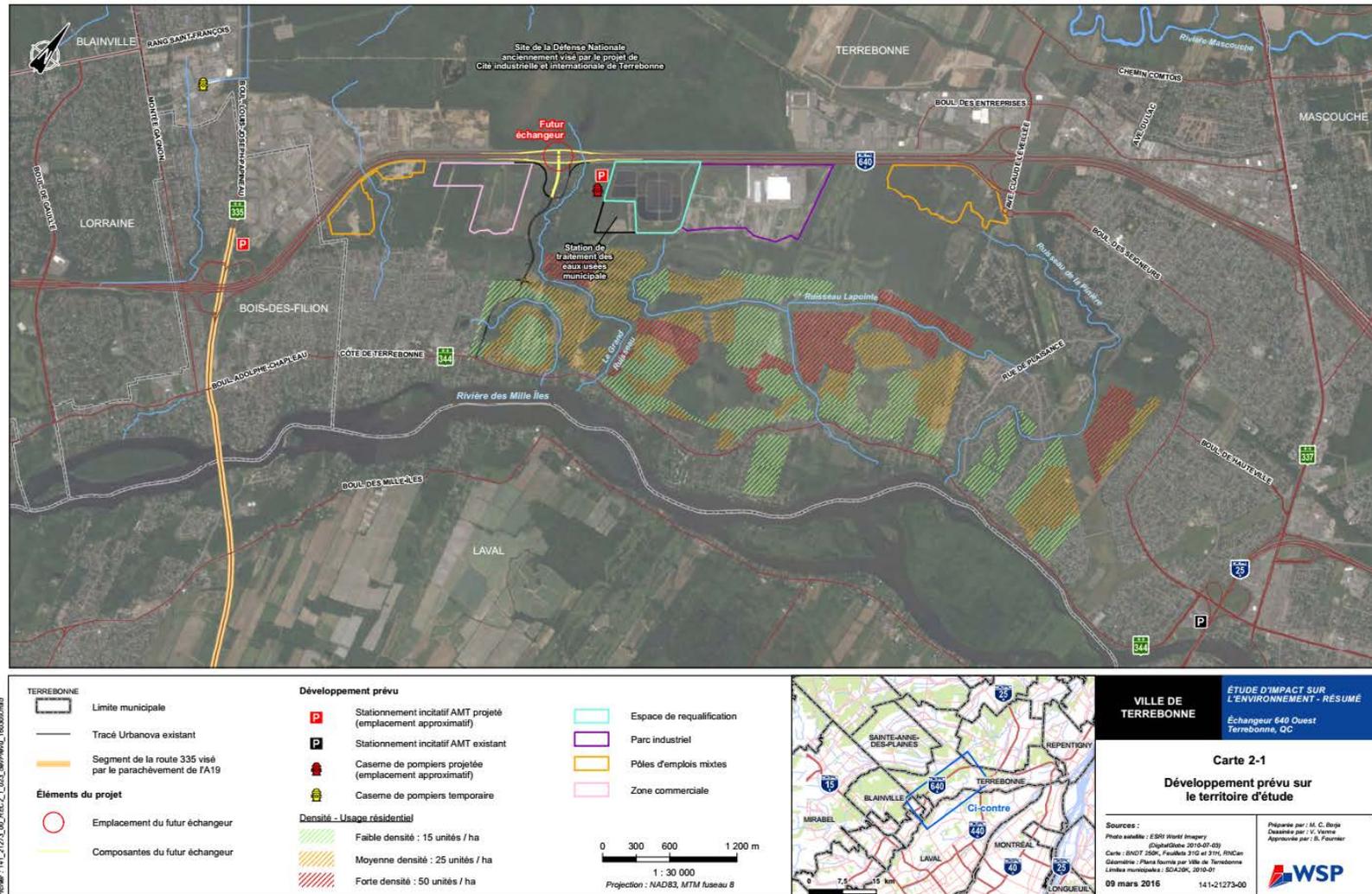
- le ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire;
- le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs;
- le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;
- le Secrétariat aux affaires autochtones.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2014-03-13	Réception de l'avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
2014-03-18	Délivrance de la directive
2015-07-02	Réception de l'étude d'impact
2015-09-09	Transmission des questions
2015-11-30	Réception des réponses
2016-02-08	Transmission de la deuxième série de questions
2016-02-22	Réception des réponses
2016-04-05 au 2016-05-20	Période d'information et de consultation publiques
2016-06-20 au 2016-10-19	Période d'enquête et de médiation
2017-05-01	Réception des derniers renseignements de l'initiateur de projet
2017-10-26	Réception de la lettre de retrait de demande d'audience publique du requérant

FIGURES

FIGURE 1 SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU PROJET



Source : Tirée de VILLE DE TERREBONNE. Échangeur 640 Ouest - Étude d'impact sur l'environnement - Résumé, préparé par WSP, mars 2016, 75 pages et 1 annexe

