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

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

**Rapport d'analyse environnementale
concernant la modification du décret numéro 890-2010
du 27 octobre 2010 relatif à la délivrance
d'un certificat d'autorisation au ministre des Transports,
pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le
territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de
Westmount**

Dossier 3211-05-435

Le 6 mars 2017

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

Québec 

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets terrestres :

Chargées de projet : Madame Cynthia Marchildon
Madame Johannie Martin

Supervision administrative : Monsieur Denis Talbot, directeur par intérim

Révision de textes et éditique : Madame Céline Robert, secrétaire

SOMMAIRE

Le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le ministère des Transports¹ a été autorisé le 27 octobre 2010 par le décret numéro 890-2010. Le projet consiste essentiellement en la reconstruction du complexe, sur une longueur d'environ 7 km, dans l'axe des autoroutes 20 et 720 et de 3 km dans l'axe de l'autoroute 15. Il comprend également la reconstruction des échangeurs Angrignon, De La Vérendrye, Montréal-Ouest et Turcot.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) a transmis, le 18 mars 2015, une demande de modification du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 qui portait sur deux aspects du projet : les divers changements apportés au projet autorisé par le gouvernement et l'ajout du fournisseur retenu pour la réalisation du projet en mode conception-construction, KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., en tant que titulaire du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010.

Depuis l'émission du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010, des changements au projet ont été apportés par le MTMDET à la suite d'analyses de circulation, de sécurité routière et de faisabilité technique effectuées dans le cadre de l'avant-projet définitif ainsi qu'à la suite des discussions avec divers partenaires concernés dont la Ville de Montréal.

Également, au terme d'un appel de proposition pour la réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount en mode conception-construction, le MTMDET a retenu le fournisseur KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., pour réaliser les travaux en mode conception-construction. Le fournisseur a revu la géométrie du projet et a proposé des changements au MTMDET afin d'apporter des gains et des économies au niveau des coûts, des échéanciers, de l'impact des travaux et de leur phasage. Plusieurs modifications à la géométrie ont résulté de cette revue de la conception.

Le contrat qui lie le MTMDET et le fournisseur KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., prévoit un partage des responsabilités entre ces derniers pour différentes activités liées à la réalisation du projet en mode conception-construction. KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., doit donc être ajouté à titre de titulaire du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010.

Peu d'impacts environnementaux ont été identifiés à la suite de l'analyse des divers changements apportés au projet. Le changement le plus notable sur le plan environnemental concerne les aménagements prévus au pied de la falaise Saint-Jacques en lien avec l'habitat de la couleuvre brune, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. En effet, les aménagements prévus qui impliquent notamment l'aménagement de buttes de sols compressibles au pied de la falaise pourraient permettre la création d'habitat de remplacement. Un gain environnemental est donc lié avec ce changement.

¹ Le 28 janvier 2016, le ministère des Transports a été désigné sous le nom de ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). L'acronyme MTMDET sera utilisé dans le présent document afin de simplifier le texte.

L'analyse environnementale effectuée en collaboration avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs permet de conclure que le projet de modification de décret relatif au projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le MTMDET est acceptable sur le plan environnemental.

À la suite de cette analyse, il est recommandé que le dispositif du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010, soit modifié afin d'autoriser les divers changements apportés au projet et afin d'ajouter le fournisseur retenu pour la réalisation du projet en mode conception-construction, KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., en tant que titulaire du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail.....	i
Sommaire.....	iii
Liste des annexes	vii
Introduction	1
1. Le projet.....	1
1.1 Description générale du projet et de ses composantes.....	1
1.2 Les changements apportés au projet	2
1.3 La justification des modifications apportées au projet	3
1.4 Le partage des responsabilités	5
2. Analyse environnementale	5
2.1 Analyse par rapport aux enjeux identifiés.....	6
2.1.1 <i>La couleuvre brune au pied de la falaise Saint-Jacques</i>	6
Conclusion.....	10
Références.....	11
Annexes	13

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	COPIE DU DÉCRET NUMÉRO 890-2010 DU 27 OCTOBRE 2010.....	15
ANNEXE 2:	PARTAGE DES RESPONSABILITÉS ENTRE LE MTMDET ET LE FOURNISSEUR CONCERNANT LE DÉCRET 890-2010.....	16
ANNEXE 2	PLANS DE LOCALISATION DES BUTTES DE SOLS COMPRESSIBLES	35

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet de modification du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 autorisant le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount au Ministère des Transports (MTQ).

La demande de modification de décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 déposée en mars 2015 porte sur deux aspects : les divers changements apportés au projet et afin d'ajouter le fournisseur retenu pour la réalisation du projet en mode conception-construction, KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., en tant que titulaire du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010.

Les sections qui suivent présentent les principaux changements au projet ainsi que l'analyse des impacts environnementaux qui en découlent.

Sur la base de l'information fournie par le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)², 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 permet d'établir, à la lumière de la raison d'être des changements proposés, l'acceptabilité environnementale de celles-ci, et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

1. LE PROJET

1.1 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet autorisé au MTMDET prévoit la reconstruction du complexe Turcot sur une longueur d'environ 7 km dans l'axe des autoroutes 20 et 720 et de 3 km dans l'axe de l'autoroute 15. L'étendue du projet et le lieu de son implantation – entre la falaise Saint-Jacques et les canaux de Lachine et de l'Aqueduc – font en sorte qu'il chevauche les territoires de cinq arrondissements de Montréal (Le Sud-Ouest, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Verdun, LaSalle et Lachine) ainsi que ceux des villes de Montréal-Ouest et de Westmount.

Le projet comprend également la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest, sous les structures existantes ou le long de ces dernières, et le déplacement de l'autoroute 20 et des voies ferrées plus au nord, dans la portion comprise entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest, au pied de la falaise Saint-Jacques. La reconstruction s'effectue en majorité sur remblai. Plusieurs artères municipales et infrastructures pour piétons et cyclistes seront aussi construites ou réaménagées et comprendra, entre autres, l'aménagement d'un lien multifonctionnel au pied de la falaise Saint-Jacques. Enfin, le projet prévoit protéger des corridors pour l'implantation future d'infrastructures de service de transport collectif.

² Le 28 janvier 2016, le ministère des Transports a été désigné sous le nom de ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). L'acronyme MTMDET sera utilisé dans le présent document afin de simplifier le texte.

Les travaux de reconstruction de l'échangeur Turcot ont été divisés en deux volets par le MTMDET. Le premier volet comprend principalement les travaux liés à des lots préparatoires impliquant la construction de routes, de structures (pont et viaduc) et d'autres aménagements, lesquels sont réalisés en mode conventionnel par le MTMDET. Ces travaux ont débuté en 2011. Le second volet comprend les travaux réalisés en mode conception-construction par KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., le fournisseur retenu par le MTMDET au terme d'un appel de proposition. Le mode de conception-construction consiste à confier à une entreprise ou à un groupement d'entreprises la conception et la réalisation des travaux avec un coût et un échéancier fixés. Les travaux en mode conception-construction ont débuté en 2015. La mise en service des nouvelles infrastructures du complexe Turcot est prévue en 2020.

1.2 Les changements apportés au projet

Les changements apportés au projet depuis l'émission du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 concernent, dans un premier temps, ceux apportés par le MTMDET et dans un deuxième temps, ceux proposés par le fournisseur KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., et acceptés par le MTMDET pour réaliser les travaux du volet en mode conception-construction.

Les changements apportés par le MTMDET et présentés dans la demande de modification de décret sont les suivants :

- modification de géométrie d'une bretelle et fermeture d'accès de l'avenue Prud'homme;
- élimination d'une bretelle entre le rue Saint-Jacques et le boulevard Pullman et aménagement d'un parc;
- réaménagement de l'intersection des rues Saint-Jacques et Saint-Rémi et du boulevard Pullman;
- inversions des bretelles et modifications de bretelles;
- allongement des structures au-dessus de la rue Notre-Dame;
- reconstruction de l'autoroute 15 en direction nord;
- modification de géométrie de la rue Notre-Dame Ouest dans le secteur du boulevard Angrignon et intégration du lien A8 entre la voie de service de l'autoroute 20 est et la rue Notre-Dame;
- prolongement d'une voie d'entrecroisement sur l'autoroute 20 en direction est;
- excavation des sols compressibles et aménagement de buttes au sud de l'autoroute 20 et dans la zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques;
- ajout d'une bretelle d'accès à l'autoroute 20 en direction ouest et modification des accès de l'autoroute 20 depuis le boulevard Pullman;
- modification à l'autoroute 15 entre les rues Hadley et la rue Saint-Rémi;
- réaligement de la rue Saint-Patrick;
- prolongement d'une voie d'insertion de la bretelle d'entrée De La Vérendrye;
- modification de la géométrie des bretelles de l'échangeur Turcot pour augmenter le dégagement par rapport au centre Gadbois;
- retrait du mur anti-déversement dans la courbe extérieure de l'autoroute 15 près du canal de l'Aqueduc.

Les changements apportés par KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., et acceptés par le MTMDET sont les suivants:

- modifications de bretelles (approximativement sur huit bretelles);
- modification de la géométrie de l'antenne ferroviaire Turcot Holding;
- déplacement d'une courbe de l'autoroute 20 franchissant les voies ferrées projetées;
- élimination de deux tunnels ferroviaires et d'un tunnel permettant la sortie de la voie réservée multi-occupants (VMO) à la sortie Rose-de-Lima;
- ajout d'une sortie dédiée à la sortie Rose-de-Lima pour la VMO;
- optimisation du tracé des voies ferrées;
- modification au tracé de la piste multifonctionnelle entre le boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue et l'allée Ronald;
- modification au raccordement de l'autoroute vers le nouveau pont pour le Saint-Laurent;
- ajout d'une deuxième voie à la sortie de l'autoroute 15 en direction sud vers le boulevard De La Vérendrye;
- déplacement vers l'ouest de l'intersection de deux bretelles donnant sur le boulevard Pullman;
- prolongement de la voie d'insertion de la bretelle d'entrée du boulevard De La Vérendrye sur l'autoroute 15 en direction sud.

Tous ces changements ont été détaillés dans les différents documents déposés en appui à la demande de modification de décret.

1.3 La justification des modifications apportées au projet

Changements apportés par le MTMDET :

Le MTMDET a indiqué que les changements ont été apportés au projet à la suite des analyses de circulation, de sécurité routière et de faisabilité technique effectuées dans le cadre de l'avant-projet définitif ainsi qu'à la suite des discussions avec divers partenaires dont la Ville de Montréal.

Afin d'appuyer certaines modifications présentées par le MTMDET, l'équipe d'analyse a demandé à ce que soient déposés les rapports de consultation prévus aux conditions suivantes du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 :

CONDITION 2 : CONSULTATION DES PARTENAIRES CONCERNÉS

Le ministre des Transports doit poursuivre les échanges avec les partenaires concernés sur les éléments suivants :

- *La révision de la géométrie du cadran nord-est de l'échangeur Turcot;*
- *L'élaboration du projet AccèsLogis Québec;*
- *Le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit;*
- *L'optimisation et le suivi des mesures de sécurité;*

- *La planification des déplacements de camions lors des travaux;*
- *L'intégration des résultats de l'analyse portant sur l'aménagement du parcours d'entrée de la ville dans le corridor des autoroutes 15, 20 et 720, notamment sur certains éléments significatifs du projet tels les ponts et les différentes places publiques;*
- *Les espaces verts, les emprises et les espaces résiduels tels les aménagements du sentier au pied de la falaise Saint-Jacques, les places publiques (jardins, potagers, etc.), les espaces résiduels à l'arrière des résidences sur la rue Cazalais, les talus et les murs de soutènement;*
- *La mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques;*
- *Les mesures de transport collectif temporaires et permanentes supplémentaires et l'aménagement des pistes multifonctionnelles et leur raccordement aux réseaux existants et projetés;*
- *Les mesures de protection supplémentaires pour l'usine de traitement de l'eau potable Atwater du canal de l'Aqueduc;*
- *Les infrastructures municipales (réseaux d'égout et d'aqueduc, chutes à neige, écocentres, clos de voirie, etc.).*

Ces discussions doivent faire l'objet de rapports démontrant dans quelle mesure les préoccupations des partenaires concernés ont été prises en compte. Les rapports doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 4 : SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

Le ministre des Transports doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal quant au choix du type d'aménagement en structure (structure ouverte ou mur) du tronçon situé entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. Il doit présenter au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un rapport détaillé sur le choix du type d'aménagement retenu, incluant les impacts qui en découlent ainsi que les résultats des échanges avec la Ville de Montréal qui ont mené à ce choix. Ce rapport doit être présenté au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 5 : TRONÇON DE L'AUTOROUTE 20 ENTRE L'ÉCHANGEUR TURCOT ET L'ÉCHANGEUR MONTRÉAL-OUEST

Le ministre des Transports doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal quant aux infrastructures routières et ferroviaires situées entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest, notamment dans l'optique d'assurer un développement urbain de la cour Turcot qui tient compte des préoccupations de la Ville de Montréal. Il doit présenter au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des

Parcs un rapport sur ces échanges au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 6 : INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE À PROXIMITÉ DU CENTRE GADBOIS

Le ministre des Transports doit déposer, au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une proposition d'optimisation du concept d'aménagement de l'infrastructure routière à proximité du centre Gadbois afin d'améliorer l'interface entre les infrastructures autoroutières et ce centre. Cette proposition doit être déposée au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

L'analyse des rapports déposés démontre que le MTMDET a effectué les diverses consultations prévues au décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 et que les résultats de ces consultations ont été intégrés au projet de reconstruction du complexe Turcot y compris dans les changements apportés au projet.

Changements apportés par KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., et approuvés par le MTMDET :

Au terme d'un appel de proposition pour la réalisation du projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount en mode conception-construction, le MTMDET a retenu le fournisseur KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., pour réaliser les travaux de ce volet. Le fournisseur a revu la géométrie du projet et a proposé certaines modifications au MTMDET afin d'apporter des gains et des économies au niveau des coûts, des échéanciers, de l'impact des travaux et de leur phasage. Plusieurs modifications à la géométrie ont résulté de cette revue de la conception.

1.4 Le partage des responsabilités

Le partage des responsabilités du projet implique que, pour certaines conditions prévues au décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010, le MTMDET reste le seul responsable de l'application de celles-ci alors que d'autres sont partagées avec le fournisseur retenu, KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C. Le partage des responsabilités prévues peut être consulté à l'annexe 2 du présent rapport. Le projet sera réalisé conformément à l'ensemble des modalités et mesures prévues au décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 et autorisées par le gouvernement.

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Les changements proposés par le MTMDET et KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., n'ont majoritairement pas d'impact environnemental significatif. Les infrastructures routières demeurent entièrement à l'intérieur des emprises prévues à une exception près, soit la bretelle J

qui empiète légèrement sur un terrain appartenant au MTMDET. Cette modification n'a pas d'impact environnemental.

Également, le MTMDET a prévu retirer de son projet un mur anti-déversement prévu initialement dans la courbe extérieure de l'autoroute 15 près du canal de l'Aqueduc. Cette mesure visait à protéger la prise d'eau potable du canal de l'Aqueduc pour l'usine Atwater advenant un déversement accidentel de produits pétroliers. En juin 2016, la Ville de Montréal a indiqué au MTMDET que le mur ne sera plus requis en raison du fait que la Ville a pris la décision de canaliser la prise d'eau afin de notamment, la rendre moins vulnérable au risque d'accidents provenant du réseau routier. Des mesures de protection temporaires ont été prévues lors de la réalisation des travaux de construction dans ou à proximité du canal de l'Aqueduc. Celles-ci demeureront fonctionnelles jusqu'à la mise en service de la nouvelle prise d'eau prévue pour mai 2018.

Concernant le partage des responsabilités, aucun impact environnemental n'a été identifié en ce sens où le projet sera réalisé conformément à l'ensemble des modalités et mesures prévues au décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 et autorisées par le gouvernement. KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C s'est engagé à respecter les conditions du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010.

L'analyse effectuée par l'équipe d'analyse démontre qu'aucun impact environnemental ne découle de la majorité des modifications apportées au projet. Seuls les changements au projet pour lesquels des enjeux environnementaux ont été identifiés sont détaillés ci-après.

2.1 Analyse par rapport aux enjeux identifiés

2.1.1 La couleuvre brune au pied de la falaise Saint-Jacques

État de la situation

Tel que présenté dans le rapport d'analyse environnementale pour le projet de reconstruction du complexe Turcot³, la zone d'éboulis située au pied de la falaise Saint-Jacques abrite une population importante de couleuvres brunes du Nord, une espèce faunique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Cette espèce de couleuvre est la plus rare du Québec et la falaise est le deuxième site en importance pour cette espèce sur le territoire montréalais. Les travaux nécessaires au déplacement des voies ferroviaires au pied de la falaise Saint-Jacques ont démontré un risque de perturbation ou de destruction de l'habitat de la couleuvre brune.

Tel que l'avait alors proposé comme mesure d'atténuation, le MTMDET a d'abord fait vérifier la présence de l'espèce dans les zones d'intervention avant le début des travaux. Le cas échéant, les individus présents ont été déplacés dans un endroit de la falaise propice à l'espèce. Cette mesure devait permettre à une population de taille suffisante d'assurer la viabilité à long terme de

³ MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP, 2010). *Rapport d'analyse environnementale pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le ministère des Transports*, 2010, page 25.

l'espèce. Le MTMDET s'était aussi engagé à inclure la couleuvre brune dans son programme de suivi environnemental.

Sur ce même enjeu, la condition 10 du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 stipule que :

CONDITION 10 : PROGRAMME DE COMPENSATION D'HABITAT DE LA COULEUVRE BRUNE

Préalablement aux travaux qui seront réalisés dans la falaise Saint-Jacques et dans le fossé au pied de celle-ci, le ministre des Transports doit faire vérifier par un biologiste la présence de la couleuvre brune et, le cas échéant, capturer les individus afin de les relocaliser dans une partie de la falaise qui ne sera pas touchée, le plus loin possible des travaux.

Le ministre des Transports, en consultation avec la ministre des Ressources naturelles et de la Faune, doit évaluer la superficie des pertes nettes d'habitat de la couleuvre brune et proposer une compensation financière basée sur la valeur de ces pertes nettes et qui sera versée à la Fondation de la faune du Québec.

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

Le MTMDET a déposé au MDDELCC les rapports des campagnes de capture et de relocalisation de la couleuvre brune ainsi que les rapports de suivi de la relocalisation dans tous les secteurs d'interventions du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot. Ces rapports permettront aux experts du Ministère de la Forêt, de la Faune et des Parcs (MFFP) d'évaluer les superficies des pertes nettes d'habitat de la couleuvre brune.

Changements apportés au projet

Tel que présenté dans la demande de modification de décret, le MTMDET a décidé de procéder à l'excavation de sols dits compressibles présents sous la future emprise autoroutière. Ces sols, composés de couches de tourbe, de marne et d'argile et situés entre les remblais hétérogènes en surface et le till glaciaire sous-jacent, présentaient des contraintes pour la durabilité des infrastructures routières. Le MTMDET a donc décidé de procéder à l'excavation, principalement dans le secteur de la cour Turcot et sous l'échangeur principal du projet, de ces sols.

Dans le but de favoriser la réutilisation sur place des sols compressibles excavés et de limiter la disposition de ces matériaux à l'extérieur du site des travaux, le MTMDET a planifié d'aménager des buttes dans la cour Turcot, au sud de l'emprise autoroutière projetée, entre les boulevards Angrignon et Pullman, ainsi qu'au nord de l'emprise ferroviaire projetée dans la bande verte prévue au pied de la falaise Saint-Jacques (voir les plans à l'annexe 3). Le volume approximatif de sols compressibles qui sera utilisé pour l'aménagement des buttes est estimé à 500 000 m³.

La bande verte dont il est question précédemment est prévue au projet et prescrite dans la condition 8 du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 qui stipule que :

CONDITION 8 : FALAISE SAINT-JACQUES

Le ministre des Transports doit établir une zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques d'une superficie minimale de 9,7 hectares. La largeur moyenne de cette zone doit être d'au moins 30 mètres.

Le ministre des Transports doit recréer un milieu humide au pied de la falaise Saint-Jacques, alimenté par les eaux de pluie provenant de la falaise, les eaux souterraines et, si nécessaire, par les eaux pluviales, préalablement traitées, provenant du réseau autoroutier. Le cas échéant, l'information relative aux caractéristiques du système de traitement de ces eaux sera déposée auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit reboiser le terrain acquis le long du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, au nord des voies ferrées du Canadien National, ainsi que certaines parties de la falaise Saint-Jacques, et ce, en conformité avec le plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques développé par la Ville de Montréal.

Le MTMDET a indiqué dans les documents d'appui à la demande de modification de décret que les buttes prévues dans la bande verte pourront être déplacées ou remodelées en fonction du concept d'aménagement de la bande verte qui sera convenu ultérieurement avec la Ville de Montréal. Les buttes seront ensemencées et stabilisées avec de la végétation. Le concept d'aménagement des buttes a été présenté et discuté avec la Ville de Montréal qui en tiendra compte dans l'élaboration d'un plan concept pour l'aménagement final de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques.

Impact environnemental positif

À la suite de l'analyse du nouvel aménagement de buttes de sols compressibles prévus au pied de la falaise Saint-Jacques, l'équipe d'analyse et les experts du MFFP ont souligné que ce changement apparaissait comme étant une opportunité de réaliser certains aménagements favorisant l'habitat de la couleuvre brune.

À cet effet, le MTMDET a indiqué que la création d'aménagements aptes à compenser les pertes d'habitat de la couleuvre brune engendrées par le projet de reconstruction du complexe Turcot à même la bande verte est un des objectifs poursuivis tant par le MTMDET que par la Ville de Montréal. Le MTMDET s'est engagé dans une demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la LQE⁴, dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot, à évaluer

⁴ Courriel de M. Jean-Pierre Ricard, de KPH Turcot, un partenaire S.E.N.C., à M^{me} Cynthia Marchildon, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, envoyé le 11 novembre 2016 à 16 h 52, concernant les réponses aux questions et commentaires sur les buttes de sols compressibles, 1 pièce jointe.

la possibilité de créer des hibernacles et d'autres aménagements ou milieux favorisant le maintien des populations de couleuvres brunes et l'amélioration de la qualité de leur habitat, et ce, en collaboration avec le MFFP.

Un comité conjoint formé par le MTMDET et la Ville de Montréal a été créé en janvier 2016 afin de discuter de la conception de l'aménagement de la bande verte. Le MTMDET s'est engagé à ce que le MDDELCC et le MFFP soient aussi conviés aux travaux de ce comité pour discuter notamment des aménagements possibles à titre de compensation pour les pertes d'habitat de la couleuvre brune.

Enfin, le MFFP considère que d'autres secteurs modifiés du projet comme par exemple l'aménagement d'un parc à l'emplacement de la bretelle S pourrait permettre de récupérer certaines superficies pour permettre l'aménagement d'habitat pour la couleuvre brune.

L'équipe d'analyse considère que des changements apportés au projet, principalement la mise en place de buttes de sols compressibles, viennent créer des opportunités d'aménagement pour l'habitat de la couleuvre brune. Il apparaît donc pertinent que la condition 10 du décret numéro 8902-10 du 27 octobre 2010 soit modifiée afin de permettre une compensation par habitat de remplacement et une compensation financière (si des superficies ne pouvaient être compensées autrement). Cette opportunité représente un gain environnemental en permettant la création d'habitat de remplacement pour la couleuvre brune du Nord, une espèce faunique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable.

CONCLUSION

L'analyse de la demande de modification du décret présentée par le MTMDET, nous amène à conclure que les divers changements apportés au projet autorisé par le gouvernement et l'ajout du fournisseur retenu pour la réalisation du projet en mode conception-construction, KPH Turcot, un partenariat S.E.N.C., en tant que titulaire du décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 présentent peu d'impact sur l'environnement.

Les documents déposés en appui à la demande de modification de décret démontrent que le MTMDET a effectué certaines consultations requises au décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 avec les partenaires concernés par le projet et que les résultats de ces consultations ont été intégrés au projet de reconstruction de l'échangeur Turcot.

Certains changements apportés au projet, notamment la mise en place de buttes de sols compressibles, viennent créer des opportunités d'aménagement pour l'habitat de la couleuvre brune, une espèce faunique susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable. Cette opportunité représente un gain environnemental puisque la perturbation engendrée par le projet et la destruction de son habitat pourront être compensées par la création d'habitat de remplacement.

Il est, par conséquent, recommandé que le gouvernement modifie le décret numéro 890-2010 du 27 octobre 2010 autorisant le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le MTQ.

Original signé par :

Cynthia Marchildon
Géographe, M. Sc.
Chargée de projet
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres

Johannie Martin
Biologiste, Ph. D.
Chargée de projet
Direction de l'évaluation environnementale
des projets terrestres

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Demande de modifications du décret 890-2010*, 2015, 34 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Infrastructures routière à proximité du centre Gadbois – Condition 6 du décret 890-2010*, 2016, 8 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rapport portant sur la consultation des partenaires – Condition 2 du décret 890-2010*, 2016, 73 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Aménagement de l'Autoroute 15 dans le secteur de la Vérendrye*, 2016, 13 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Localisation des infrastructures routières et ferroviaires entre les échangeurs Turcot et Montréal-Ouest*, 2016, 65 pages;

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. *Addenda au document d'appui à la demande de modification au décret 890-2010*, 2016, 13 pages;

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Rapport d'analyse environnementale pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount par le ministère des Transports*, 2010, 81 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 COPIE DU DÉCRET NUMÉRO 890-2010 DU 27 OCTOBRE 2010

10) la construction ou la reconstruction d'une partie de l'échangeur Turcot, sur une partie de l'autoroute Ville-Marie, située sur le territoire de la Ville de Montréal, dans la circonscription électorale de Saint-Henri-Sainte-Anne, selon le plan AA8508-154-03-0636-24 (projet n^o 154030636) des archives du ministère des Transports.

Le greffier du Conseil exécutif,
GÉRARD BIBEAU

54502

Gouvernement du Québec

Décret 890-2010, 27 octobre 2010

CONCERNANT la délivrance d'un certificat d'autorisation au ministre des Transports pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount

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 la réalisation de certains projets de construction, ouvrages, activités, exploitations ou 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 la ministre des Transports a déposé auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un avis de projet, le 15 mai 2007, et une étude d'impact sur l'environnement, le 9 décembre 2008, conformément aux dispositions de l'article 31.2 de la Loi sur la qualité de l'environnement, relativement au projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a effectué l'analyse de l'étude d'impact visant à établir si celle-ci répond à la directive de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et que cette analyse a

nécessité la consultation d'autres ministères et organismes gouvernementaux ainsi que la demande d'information complémentaire auprès de la ministre des Transports;

ATTENDU QUE cette étude d'impact a été rendue publique par la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, le 24 mars 2009, 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, soit du 24 mars au 8 mai 2009, des demandes d'audience publique ont été adressées à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs relativement à ce projet;

ATTENDU QUE, conformément aux dispositions de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, la 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 a commencé le 11 mai 2009, et que ce dernier a déposé son rapport le 11 septembre 2009;

ATTENDU QUE le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a produit, le 5 octobre 2010, un rapport d'analyse environnementale relativement à ce projet;

ATTENDU QUE le premier alinéa de 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;

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 au ministre des Transports relativement au projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount aux conditions suivantes :

CONDITION 1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Sous réserve des conditions prévues au présent certificat, le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Rapport principal, par Dessau – SM', décembre 2008, 435 pages;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Annexes, par Dessau – SM', décembre 2008, pagination multiple et 7 annexes;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE, par Dessau – SM', décembre 2008, 64 pages et 3 annexes;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 2 – Complément d'information, par Dessau – SM', février 2009, 28 pages et 2 annexes;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d'impact sur l'environnement – Addenda 3 – Complément d'information sur les sols contaminés, par Dessau – SM', avril 2009, 17 pages et 3 annexes;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Prise en compte des avis du BAPE et modifications au projet, mars 2010, 51 pages et 6 annexes;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Réponses aux questions supplémentaires du MDDEP sur les modifications au projet de reconstruction du complexe Turcot, mai 2010, 10 pages et 2 annexes;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Principes de réhabilitation des terrains et de gestion des matériaux, mai 2010, 24 pages et 3 annexes;

— Lettre de M. Alain-Marc Dubé, du ministère des Transports, à Mme Marie-Claude Thériault, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, datée du 17 mai 2010, concernant des engagements relatifs aux calculs des émissions de gaz à effet de serre associées au déboisement dans la falaise Saint-Jacques ainsi qu'à la protection des hirondelles et la protection des eaux du canal de l'Aqueduc, 2 pages;

— **MINISTÈRE DES TRANSPORTS.** Projet de reconstruction du complexe Turcot – Modifications au projet – section De La Vérendrye de l'autoroute 15, septembre 2010, 4 pages et 2 annexes.

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

CONDITION 2 CONSULTATION DES PARTENAIRES CONCERNÉS

Le ministre des Transports doit poursuivre les échanges avec les partenaires concernés sur les éléments suivants :

— La révision de la géométrie du cadran nord-est de l'échangeur Turcot;

— L'élaboration du projet AccèsLogis Québec;

— Le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit;

— L'optimisation et le suivi des mesures de sécurité;

— La planification des déplacements de camions lors des travaux;

— L'intégration des résultats de l'analyse portant sur l'aménagement du parcours d'entrée de la ville dans le corridor des autoroutes 15, 20 et 720, notamment sur certains éléments significatifs du projet tels les ponts et les différentes places publiques;

— Les espaces verts, les emprises et les espaces résiduels tels les aménagements du sentier au pied de la falaise Saint-Jacques, les places publiques (jardins, potagers, etc.), les espaces résiduels à l'arrière des résidences sur la rue Cazalais, les talus et les murs de soutènement;

— La mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques;

— Les mesures de transport collectif temporaires et permanentes supplémentaires et l'aménagement des pistes multifonctionnelles et leur raccordement aux réseaux existants et projetés;

— Les mesures de protection supplémentaires pour l'usine de traitement de l'eau potable Atwater du canal de l'Aqueduc;

— Les infrastructures municipales (réseaux d'égout et d'aqueduc, chutes à neige, écocentres, clos de voirie, etc.).

Ces discussions doivent faire l'objet de rapports démontrant dans quelle mesure les préoccupations des partenaires concernés ont été prises en compte. Les rapports doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus

tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 3 CONSULTATION DE LA POPULATION

Le ministre des Transports doit consulter la population sur :

— Le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit;

— L'intégration urbaine des infrastructures dans le milieu, les aménagements paysagers, la vocation des espaces publics (jardins, potagers, etc.), les travaux de reboisement à réaliser, les espaces résiduels à l'arrière des résidences sur la rue Cazalais de même que les talus et les murs de soutènement;

— Les aménagements prévus dans la zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques.

Cette consultation doit faire l'objet de rapports démontrant dans quelle mesure les préoccupations de la population ont été prises en compte. Les rapports doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 4 SECTEUR DE LA VÉRENDRYE

Le ministre des Transports doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal quant au choix du type d'aménagement en structure (structure ouverte ou mur) du tronçon situé entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. Il doit présenter au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un rapport détaillé sur le choix du type d'aménagement retenu, incluant les impacts qui en découlent ainsi que les résultats des échanges avec la Ville de Montréal qui ont mené à ce choix. Ce rapport doit être présenté au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 5 TRONÇON DE L'AUTOROUTE 20 ENTRE L'ÉCHANGEUR TURCOT ET L'ÉCHANGEUR MONTRÉAL-OUEST

Le ministre des Transports doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal quant aux infrastructures routières et ferroviaires situées entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest, notamment dans l'optique

d'assurer un développement urbain de la cour Turcot qui tient compte des préoccupations de la Ville de Montréal. Il doit présenter au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un rapport sur ces échanges au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 6 INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE À PROXIMITÉ DU CENTRE GADBOIS

Le ministre des Transports doit déposer, au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une proposition d'optimisation du concept d'aménagement de l'infrastructure routière à proximité du centre Gadbois afin d'améliorer l'interface entre les infrastructures autoroutières et ce centre. Cette proposition doit être déposée au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 7 QUALITÉ DE L'AIR DANS LE SECTEUR DE LA RUE CAZALAIS

Le ministre des Transports doit préparer un rapport détaillé des impacts appréhendés de l'aménagement des infrastructures routières sur la qualité de l'air dans le secteur de la rue Cazalais. Ce rapport présentera les concentrations maximales de contaminants dans l'air ambiant établies par modélisation de la dispersion atmosphérique et auxquelles la population vivant à cet endroit pourrait être exposée. Le cas échéant, des mesures d'atténuation appropriées dans le but de respecter les normes et les critères d'air ambiant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs seront mises en place.

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

CONDITION 8 FALAISE SAINT-JACQUES

Le ministre des Transports doit établir une zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques d'une superficie minimale de 9,7 hectares. La largeur moyenne de cette zone doit être d'au moins 30 mètres.

Le ministre des Transports doit recréer un milieu humide au pied de la falaise Saint-Jacques, alimenté par les eaux de pluie provenant de la falaise, les eaux souterraines et, si nécessaire, par les eaux pluviales, préalablement

traitées, provenant du réseau autoroutier. Le cas échéant, l'information relative aux caractéristiques du système de traitement de ces eaux sera déposée auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit reboiser le terrain acquis le long du boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, au nord des voies ferrées du Canadien National, ainsi que certaines parties de la falaise Saint-Jacques, et ce, en conformité avec le plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques développé par la Ville de Montréal;

CONDITION 9 **SOLS CONTAMINÉS**

Le ministre des Transports doit gérer les sols contaminés et les matières résiduelles devant être excavés de façon à favoriser leur décontamination et leur valorisation en leur faisant subir un traitement approprié permettant d'en retirer les contaminants, et ce, lorsque les technologies le permettent. Il doit appliquer les mesures appropriées pour rencontrer les exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, notamment celles de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, et plus précisément les modalités prévues au document intitulé *Projet de reconstruction de l'échangeur Turcot – Principes de réhabilitation des terrains et gestion des matériaux*;

CONDITION 10 **PROGRAMME DE COMPENSATION D'HABITAT DE LA COULEUVRE BRUNE**

Préalablement aux travaux qui seront réalisés dans la falaise Saint-Jacques et dans le fossé au pied de celle-ci, le ministre des Transports doit faire vérifier par un biologiste la présence de la couleuvre brune et, le cas échéant, capturer les individus afin de les relocaliser dans une partie de la falaise qui ne sera pas touchée, le plus loin possible des travaux.

Le ministre des Transports, en consultation avec la ministre des Ressources naturelles et de la Faune, doit évaluer la superficie des pertes nettes d'habitat de la couleuvre brune et proposer une compensation financière basée sur la valeur de ces pertes nettes et qui sera versée à la Fondation de la faune du Québec.

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

CONDITION 11 **SUIVI DES IMPACTS PSYCHOSOCIAUX RELATIFS AU PROCESSUS D'ACQUISITION RÉSIDENIELLE ET AUX RELOCALISATIONS INVOLONTAIRES**

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, pour commentaires, un projet de protocole de la démarche d'enquête qu'il entend mettre en application pour la réalisation du suivi des impacts psychosociaux relatifs au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires, et ce, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les principaux renseignements qui doivent être fournis sont la population ou l'échantillon de la population visés par le suivi, la ou les méthodes d'enquête envisagées, le but et les objectifs poursuivis ainsi que l'échéancier prévu.

Dans les cas où seraient identifiés des impacts significatifs perçus ou ressentis par la population rencontrée dans le cadre de ce suivi, le ministre des Transports doit proposer toutes les mesures ou tous les ajustements raisonnables visant à atténuer ou à éliminer les impacts psychosociaux négatifs du projet relatifs au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires.

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, pour information, les résultats obtenus lors de ce suivi et les mesures d'atténuation particulières des impacts psychosociaux relatifs au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires qui pourront être mises en place à la lumière des résultats de cette démarche d'enquête;

CONDITION 12 **SERVICE DE SOUTIEN PSYCHOSOCIAL PROFESSIONNEL**

Le ministre des Transports doit mettre en place un service de soutien psychosocial professionnel afin d'assurer une disponibilité rapide et adéquate aux personnes locataires et propriétaires visés par le processus d'acquisition résidentielle et les relocalisations involontaires qui en ressentiraient le besoin, et ce, durant toute la durée des travaux de construction du projet. De plus, le ministre des Transports doit remettre, par écrit, les coordonnées des personnes responsables de ce service de soutien psychosocial afin d'informer chaque personne propriétaire et locataire concernée de l'existence de ce service professionnel, et ce, lors de la première visite d'un représentant du ministère des Transports prévue au processus d'acquisition résidentielle;

CONDITION 13 CLIMAT SONORE EN PÉRIODE DE CONSTRUCTION ET DE DÉMOLITION

Le ministre des Transports doit tout mettre en œuvre pour que la nuit, (23 h à 6 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq,1h}$) provenant d'un chantier de construction soit égal ou inférieur au niveau de bruit ambiant sans travaux ($L_{Aeq,1h}$).

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant les travaux de construction et de démolition des infrastructures routières. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores effectués en continu à proximité des zones sensibles (bâtiments à vocations résidentielle et institutionnelle) 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. En outre, la surveillance doit impliquer les villes et les arrondissements concernés par leur participation à un comité de suivi mis en place par le ministre des Transports. Enfin, le programme de surveillance du climat sonore doit également inclure une démarche d'enquête de perception auprès des résidents de la zone d'étude afin de connaître les impacts associés au bruit.

Le programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant les travaux de construction et de démolition des infrastructures routières doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit mettre en place un projet pilote visant à informer la population en temps réel, sur le site Internet du Ministère, des résultats de la surveillance, des causes des dépassements et des mesures d'atténuation ou des correctifs appliqués lors du dépassement des seuils fixés. Cette procédure de communication doit permettre également à la population de formuler des plaintes ou commentaires, le cas échéant;

CONDITION 14 MESURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter, par rapport à la situation sans le projet, le niveau de bruit ($L_{Aeq,24h}$) provenant de l'infrastructure routière du complexe Turcot, et ce, à la limite des propriétés résidentielles.

Le ministre des Transports doit poursuivre la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente, visant la mise œuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de cette autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le climat sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB(A) $L_{Aeq,24h}$. Un rapport sur l'évolution des démarches entreprises pour prendre en considération la demande de la Ville de Westmount doit être déposé auprès du 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.

De plus, le ministre des Transports doit poursuivre ses discussions avec le Canadien National afin de convenir des mesures d'atténuation à mettre en place près des résidences situées à l'extrémité sud de la rue Walnut. Un rapport présentant le résultat de ces discussions et, le cas échéant, des mesures d'atténuation prévues doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement;

CONDITION 15 PROGRAMME DE SUIVI DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

Le ministre des Transports doit élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation du complexe Turcot. Les mesures de suivi prévues au programme doivent être réalisées un an, cinq ans et dix ans après la mise en service de l'infrastructure. Ce programme doit comprendre des relevés sonores à des endroits représentatifs des zones sensibles et doit prévoir des comptages de véhicules avec classification afin de permettre la caractérisation de la circulation selon les spécifications suivantes :

- un an et cinq ans suivant la mise en service : relevés sonores et comptage de véhicules;
- dix ans suivant la mise en service : comptage de véhicules.

Au moins un des relevés sonores à chacun des endroits représentatifs retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives.

Ce programme doit également évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation qui seront mises en place. Des relevés permettant de mesurer de façon précise la réduction des niveaux sonores doivent être effectués un an, cinq ans et dix ans après la mise en place des mesures d'atténuation.

Dans l'hypothèse où les résultats du suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation démontreraient que les niveaux conores exigés au premier paragraphe de la condition 14 du présent décret sont dépassés, le programme devra prévoir la mise en œuvre de nouvelles mesures d'atténuation ou des ajustements aux mesures déjà prévues.

Le programme de suivi du climat sonore doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard six mois après chaque campagne de relevés;

CONDITION 16 **IMPACTS SUR LES COMMERCE ET** **LES INDUSTRIES**

Le ministre des Transports doit réaliser un programme de suivi et d'accompagnement de l'impact économique du projet sur les commerces et les entreprises qui seront affectés par le processus d'acquisition. Ce programme de suivi et d'accompagnement doit permettre d'évaluer les répercussions du projet lors de la période de construction ainsi que deux ans et cinq ans suivant la mise en service du complexe Turcot. Il doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les rapports de suivi doivent être transmis au plus tard six mois après chacune des différentes phases prévues au programme. Les résultats et, le cas échéant, des propositions de mesures d'atténuation devront être soumis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à la suite de la réalisation des différentes phases prévues au programme;

CONDITION 17 **AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS**

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi d'une durée de deux ans sur les aménagements paysagers (remise en végétation, ensemencement de graminées, plantation ou autres) et sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage. Ce programme doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le rapport de suivi et un rapport sur l'état des

lieux à la suite des travaux d'aménagements paysagers réalisés doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard six mois après la fin du suivi;

CONDITION 18 **SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE**

Le ministre des Transports doit mettre en place un comité de suivi des impacts liés à la construction du complexe Turcot, regroupant les partenaires municipaux et les organismes de transport en commun. Le comité doit permettre d'effectuer, entre autres, un suivi du déroulement des travaux sur une base régulière.

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard six mois après la fin des travaux, un rapport de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées.

Le greffier du Conseil exécutif,
GÉRARD BIBEAU

54503

Gouvernement du Québec

Décret 900-2010, 3 novembre 2010

CONCERNANT l'engagement à contrat de monsieur Guy Laroche comme sous-ministre associé au ministère de la Sécurité publique

IL EST ORDONNÉ, sur la recommandation du premier ministre :

QUE monsieur Guy Laroche, commandant du système de la doctrine et de l'instruction de la Force terrestre, Défense nationale et les Forces canadiennes, soit engagé à contrat pour agir comme sous-ministre associé au ministère de la Sécurité publique pour un mandat de quatre ans à compter du 20 décembre 2010, aux conditions annexées.

Le greffier du Conseil exécutif,
GÉRARD BIBEAU

ANNEXE 2: PARTAGE DES RESPONSABILITÉS ENTRE LE MTMDET ET LE FOURNISSEUR
CONCERNANT LE DÉCRET 890-2010

CONDITION 1 : DISPOSITIONS GÉNÉRALES

a) Énoncé de la condition

Sous réserve des conditions prévues au présent certificat, le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des villes de Montréal, de Montréal-Ouest et de Westmount doit être conforme aux modalités et mesures prévues dans les documents suivants :

- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d’impact sur l’environnement – Rapport principal, par Dessau – SMi, décembre 2008, 435 pages;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d’impact sur l’environnement – Annexes, par Dessau – SMi, décembre 2008, pagination multiple et 7 annexes;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d’impact sur l’environnement – Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l’ACÉE, par Dessau – SMi, décembre 2008, 64 pages et 3 annexes;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d’impact sur l’environnement – Addenda 2 – Complément d’information, par Dessau – SMi, février 2009, 28 pages et 2 annexes;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Étude d’impact sur l’environnement – Addenda 3 – Complément d’information sur les sols contaminés, par Dessau – SMi, avril 2009, 17 pages et 3 annexes;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Prise en compte des avis du BAPE et modifications au projet, mars 2010, 51 pages et 6 annexes;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Réponses aux questions supplémentaires du MDDEP sur les modifications au projet de reconstruction du complexe Turcot, mai 2010, 10 pages et 2 annexes;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Principes de réhabilitation des terrains et de gestion des matériaux, mai 2010, 24 pages et 3 annexes;*
- *Lettre de M. Alain-Marc Dubé, du ministère des Transports, à Mme Marie-Claude Théberge, du ministère du Développement durable, de l’Environnement et des Parcs, datée du 17 mai 2010, concernant des engagements relatifs aux calculs des émissions de gaz à effet de serre associées au déboisement dans la falaise Saint-Jacques ainsi qu’à la protection des hirondelles et la protection des eaux du canal de l’Aquaduc, 2 pages;*
- *MINISTÈRE DES TRANSPORTS. Projet de reconstruction du complexe Turcot – Modifications au projet – section De La Vérendrye de l’autoroute 15, septembre 2010, 4 pages et 2 annexes.*

En cas de conflit entre les dispositions des documents ci-dessus mentionnés, les dispositions les plus récentes prévalent.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition pour tous les engagements, toutes les modalités et les mesures qui visent les travaux en mode traditionnel.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur est responsable de remplir cette condition pour tous les engagements, les modalités et les mesures qui visent les travaux, les activités et les mesures du projet en mode conception-construction.

CONDITION 2 : CONSULTATION DES PARTENAIRES CONCERNÉS**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit poursuivre les échanges avec les partenaires concernés sur les éléments suivants :

- *La révision de la géométrie du cadran nord-est de l'échangeur Turcot;*
- *L'élaboration du projet AccèsLogis Québec;*
- *Le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit;*
- *L'optimisation et le suivi des mesures de sécurité;*
- *La planification des déplacements de camions lors des travaux;*
- *L'intégration des résultats de l'analyse portant sur l'aménagement du parcours d'entrée de la ville dans le corridor des autoroutes 15, 20 et 720, notamment sur certains éléments significatifs du projet tel les ponts et les différentes places publiques;*
- *Les espaces verts, les emprises et les espaces résiduels tels les aménagements du sentier au pied de la falaise Saint-Jacques, les places publiques (jardins, potagers, etc.), les espaces résiduels à l'arrière des résidences sur la rue Cazalais, les talus et les murs de soutènement;*
- *La mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques;*
- *Les mesures de transport collectif temporaires et permanentes supplémentaires et l'aménagement des pistes multifonctionnelles et leur raccordement aux réseaux existants et projetés;*
- *Les mesures de protection supplémentaires pour l'usine de traitement de l'eau potable Atwater du canal de l'Aqueduc;*
- *Les infrastructures municipales (réseaux d'égout et d'aqueduc, chutes à neige, écocentres, clos de voirie, etc.).*

Ces discussions doivent faire l'objet de rapports démontrant dans quelle mesure les préoccupations des partenaires concernés ont été prises en compte. Les rapports doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable des échanges avec les partenaires concernés en regard des éléments énumérés dans cette condition, de la réalisation des rapports et de leur dépôt au MDDELCC.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 3 : CONSULTATION DE LA POPULATION**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit consulter la population sur :

- *Le design, les matériaux et l'architecture des murs antibruit;*
- *L'intégration urbaine des infrastructures dans le milieu, les aménagements paysagers, la vocation des espaces publics (jardins, potagers, etc.), les travaux de reboisement à réaliser, les espaces résiduels à l'arrière des résidences sur la rue Cazalais de même que les talus et les murs de soutènement;*
- *Les aménagements prévus dans la zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques.*

Cette consultation doit faire l'objet de rapports démontrant dans quelle mesure les préoccupations de la population ont été prises en compte. Les rapports doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de la consultation auprès de la population, de la réalisation des rapports de consultation et de leur dépôt au MDDELCC.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition

CONDITION 4 : SECTEUR DE LA VÉRENDRYE**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal quant au choix du type d'aménagement en structure (structure ouverte ou mur) du tronçon situé entre les rues Saint-Rémi et Saint-Patrick. Il doit présenter au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un rapport détaillé sur le choix du type d'aménagement retenu, incluant les impacts qui en découlent ainsi que les résultats des échanges avec la Ville de Montréal qui ont mené à ce choix. Ce rapport doit être présenté au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 5 : TRONÇON DE L'AUTOROUTE 20 ENTRE L'ÉCHANGEUR TURCOT ET L'ÉCHANGEUR MONTRÉAL-OUEST**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit poursuivre ses échanges avec la Ville de Montréal quant aux infrastructures routières et ferroviaires situées entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-Ouest, notamment dans l'optique d'assurer un développement urbain de la cour Turcot qui tient compte des préoccupations de la Ville de Montréal. Il doit présenter au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un rapport sur ces échanges au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 6 : INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE À PROXIMITÉ DU CENTREGADBOIS**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit déposer, au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, une proposition d'optimisation du concept d'aménagement de l'infrastructure routière à proximité du centre Gadbois afin d'améliorer l'interface entre les infrastructures autoroutières et ce centre. Cette proposition doit être déposée au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 7 : QUALITÉ DE L'AIR DANS LE SECTEUR DE LA RUE CAZELAIS**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit préparer un rapport détaillé des impacts appréhendés de l'aménagement des infrastructures routières sur la qualité de l'air dans le secteur de la rue Cazalais.

Ce rapport présentera les concentrations maximales de contaminants dans l'air ambiant établies par modélisation de la dispersion atmosphérique et auxquelles la population vivant à cet endroit pourrait être exposée. Le cas échéant, des mesures d'atténuation appropriées dans le but de respecter les normes et les critères d'air ambiant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs seront mises en place. Ce rapport doit être déposé auprès du

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

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 8 : FALAISE SAINT-JACQUES

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit établir une zone tampon au pied de la falaise Saint-Jacques d'une superficie minimale de 9,7 hectares. La largeur moyenne de cette zone doit être d'au moins 30 mètres.

Le ministre des Transports doit recréer un milieu humide au pied de la falaise Saint-Jacques, alimenté par les eaux de pluie provenant de la falaise, les eaux souterraines et, si nécessaire, par les eaux pluviales, préalablement traitées, provenant du réseau autoroutier.

Le cas échéant, l'information relative aux caractéristiques du système de traitement de ces eaux sera déposée auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit reboiser le terrain acquis le long du boulevard de Sainte-Anne-de-Bellevue, au nord des voies ferrées du Canadien National, ainsi que certaines parties de la falaise Saint-Jacques, et ce, en conformité avec le plan de protection et de mise en valeur de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques développé par la Ville de Montréal.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 9 : SOLS CONTAMINÉS

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit gérer les sols contaminés et les matières résiduelles devant être excavés de façon à favoriser leur décontamination et leur valorisation en leur faisant subir un traitement approprié permettant d'en retirer les contaminants, et ce, lorsque les technologies le permettent. Il doit appliquer les mesures appropriées pour rencontrer les exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, notamment celles de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, et plus précisément les

*modalités prévues au document intitulé **Projet de reconstruction de l'échangeur Turcot – Principes de réhabilitation des terrains et gestion des matériaux.***

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition pour tous les travaux en mode traditionnel.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur est responsable de remplir cette condition pour tous les travaux, toutes les activités et les mesures du projet en mode conception-construction.

CONDITION 10 : PROGRAMME DE COMPENSATION D'HABITAT DE LA COULEUVRE BRUNE

a) Énoncé de la condition

Préalablement aux travaux qui seront réalisés dans la falaise Saint-Jacques et dans le fossé au pied de celle-ci, le ministre des Transports doit faire vérifier par un biologiste la présence de la couleuvre brune et, le cas échéant, capturer les individus afin de les relocaliser dans une partie de la falaise qui ne sera pas touchée, le plus loin possible des travaux.

Le ministre des Transports, en consultation avec la ministre des Ressources naturelles et de la Faune, doit évaluer la superficie des pertes nettes d'habitat de la couleuvre brune et proposer une compensation financière basée sur la valeur de ces pertes nettes et qui sera versée à la Fondation de la faune du Québec. L'évaluation des superficies et les mesures de compensation prévues doivent être déposées auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de faire vérifier par un biologiste la présence de la couleuvre brune préalablement à tous les travaux en mode traditionnel situés dans la falaise Saint-Jacques et dans le fossé au pied de celle-ci et, le cas échéant, de faire capturer les individus afin de les transférer dans une partie de la falaise qui ne sera pas touchée, le plus loin possible des travaux effectués dans le cadre du projet Turcot.

Le MTMDET est responsable de l'évaluation des pertes d'habitat et des mesures de compensation prévues aux deuxième et troisième paragraphes de cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le Fournisseur est responsable de faire vérifier par un biologiste la présence de la couleuvre brune préalablement à tous les travaux et toutes les activités du projet en mode conception-construction situés dans la falaise Saint-Jacques et dans le fossé au pied de celle-ci et, le cas échéant, de faire capturer par un biologiste les individus présents afin de les transférer dans une partie de la falaise qui n'est pas touchée par le projet, le plus loin possible des travaux et sur les terrains publics de l'écoterritoire de la Ville de Montréal (falaise Saint-Jacques).

CONDITION 11 : SUIVI DES IMPACTS PSYCHOSOCIAUX RELATIFS AU PROCESSUS D'ACQUISITION RÉSIDENIELLE ET AUX RELOCALISATIONS INVOLONTAIRES

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, pour commentaires, un projet de protocole de la démarche d'enquête qu'il entend mettre en application pour la réalisation du suivi des impacts psychosociaux relatifs au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires, et ce, au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les principaux renseignements qui doivent être fournis sont la population ou l'échantillon de la population visés par le suivi, la ou les méthodes d'enquête envisagées, le but et les objectifs poursuivis ainsi que l'échéancier prévu. Dans les cas où seraient identifiés des impacts significatifs perçus ou ressentis par la population rencontrée dans le cadre de ce suivi, le ministre des Transports doit proposer toutes les mesures ou tous les ajustements raisonnables visant à atténuer ou à éliminer les impacts psychosociaux négatifs du projet relatifs au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires. Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, pour information, les résultats obtenus lors de ce suivi et les mesures d'atténuation particulières des impacts psychosociaux relatifs au processus d'acquisition résidentielle et aux relocalisations involontaires qui pourront être mis en place à la lumière des résultats de cette démarche d'enquête.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 12 : SERVICE DE SOUTIEN PSYCHOSOCIAL PROFESSIONNEL

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit mettre en place un service de soutien psychosocial professionnel afin d'assurer une disponibilité rapide et adéquate aux personnes locataires et propriétaires visées par le processus d'acquisition résidentielle et les relocalisations involontaires qui en ressentiraient le besoin, et ce, durant toute la durée des travaux de construction du projet. De plus, le ministre des Transports doit remettre, par écrit, les coordonnées des personnes responsables de ce service de soutien psychosocial afin d'informer chaque personne propriétaire et locataire concernée de l'existence de ce service professionnel, et ce, lors de la première visite d'un représentant du ministère des Transports prévue au processus d'acquisition résidentielle.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 13 : CLIMAT SONORE EN PÉRIODE CONSTRUCTION ET DE DÉMOLITION

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit tout mettre en oeuvre pour que la nuit (23 h à 6 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure (LAeq, 1 h) provenant d'un chantier de construction soit égal ou inférieur au niveau de bruit ambiant sans travaux (LAeq, 7 h).

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant les travaux de construction et de démolition des infrastructures routières. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores effectués en continu à proximité des zones sensibles (bâtiments à vocations résidentielle et institutionnelle) 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. En outre, la surveillance doit impliquer les villes et les arrondissements concernés par leur participation à un comité de suivi mis en place par le ministre des Transports. Enfin, le programme de surveillance du climat sonore doit également inclure une démarche d'enquête de perception auprès des résidants de la zone d'étude afin de connaître les impacts associés au bruit.

Le programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant les travaux de construction et de démolition des infrastructures routières doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Le ministre des Transports doit mettre en place un projet pilote visant à informer la population en temps réel, sur le site Internet du Ministère, des résultats de la surveillance, des causes des dépassements et des mesures d'atténuation ou des correctifs appliqués lors du dépassement des seuils fixés. Cette procédure de communication doit permettre également à la population de formuler des plaintes ou commentaires, le cas échéant.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition pour tous les travaux en mode traditionnel.

Le MTMDET est également responsable de la mise sur pied du comité de suivi, de la réalisation de l'enquête de perception et de la mise en place du projet pilote visant à informer la population en temps réel des résultats de la surveillance, des causes des dépassements et des mesures d'atténuation ou des correctifs appliqués.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur est responsable de remplir cette condition pour tous les travaux, toutes les activités et les mesures du projet en mode conception-construction.

CONDITION 14 : MESURES D'ATTÉNUATION DU BRUIT EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit élaborer des mesures d'atténuation permettant de ne pas augmenter, par rapport à la situation sans le projet, le niveau de bruit (LAeq, 24 h) provenant de l'infrastructure routière du complexe Turcot, et ce, à la limite des propriétés résidentielles.

Le ministre des Transports doit poursuivre la démarche avec la Ville de Westmount afin d'élaborer un protocole d'entente, visant la mise en oeuvre de mesures correctives au nord de l'autoroute 720, lors des travaux de construction de cette autoroute. Le cas échéant, ces mesures doivent permettre d'atténuer le climat sonore dans ce secteur, en deçà de 65 dB(A) Leq, 24 h. Un rapport sur l'évolution des démarches entreprises pour prendre en considération la demande de la Ville de Westmount doit être déposé auprès du 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.

De plus, le ministre des Transports doit poursuivre ses discussions avec le Canadien National afin de convenir des mesures d'atténuation à mettre en place près des résidences situées à l'extrémité sud de la rue Walnut. Un rapport présentant le résultat de ces discussions et, le cas échéant, des mesures d'atténuation prévues doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir le premier paragraphe de cette condition pour tous les travaux en mode traditionnel.

Le MTMDET est responsable de remplir les deuxième et troisième paragraphes de cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur est responsable de remplir le premier paragraphe de cette condition pour tous les travaux, toutes les activités et les mesures du projet en mode conception-construction.

CONDITION 15 : PROGRAMME DE SUIVI DU CLIMAT SONORE EN PÉRIODE D'EXPLOITATION

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore en période d'exploitation du complexe Turcot. Les mesures de suivi prévues au programme doivent être réalisées un an, cinq ans et dix ans après la mise en service de l'infrastructure. Ce programme doit comprendre des relevés sonores à des endroits représentatifs des zones sensibles et doit prévoir des comptages de véhicules avec classification afin de permettre la caractérisation de la circulation selon les spécifications suivantes :

- *un an et cinq ans suivant la mise en service : relevés sonores et comptage de véhicules;*
- *dix ans suivant la mise en service : comptage de véhicules.*

Au moins un des relevés sonores à chacun des endroits représentatifs retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives.

Ce programme doit également évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation qui seront mises en place. Des relevés permettant de mesurer de façon précise la réduction des niveaux sonores doivent être effectués un an, cinq ans et dix ans après la mise en place des mesures d'atténuation. Dans l'hypothèse où les résultats du suivi de l'efficacité des mesures d'atténuation démontreraient que les niveaux sonores exigés au premier paragraphe de la condition 14 du présent décret sont dépassés, le programme devra prévoir la mise en oeuvre de nouvelles mesures d'atténuation ou des ajustements aux mesures déjà prévues.

Le programme de suivi du climat sonore doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard six mois après chaque campagne de relevés.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 16 : IMPACTS SUR LES COMMERCES ET LES INDUSTRIES

a) Énoncé de la condition

Le ministre des Transports doit réaliser un programme de suivi et d'accompagnement de l'impact économique du projet sur les commerces et les entreprises qui seront affectés par le processus d'acquisition. Ce programme de suivi et d'accompagnement doit permettre d'évaluer les répercussions du projet lors de la période de construction ainsi que deux ans et cinq ans suivant la mise en service du complexe Turcot. Il doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat Infrastructures principales du Projet Turcot à Montréal Contrat de conception-construction d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Les rapports de suivi doivent être transmis au plus tard six mois après chacune des différentes phases prévues au programme. Les résultats et, le cas échéant, des propositions de mesures d'atténuation devront être soumis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs à la suite de la réalisation des différentes phases prévues au programme.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de remplir cette condition.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur ne conserve aucune responsabilité à l'égard de cette condition.

CONDITION 17 : AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi d'une durée de deux ans sur les aménagements paysagers (remise en végétation, ensemencement de graminées, plantation ou autres) et sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage.

Ce programme doit être déposé auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Le rapport de suivi et un rapport sur l'état des lieux à la suite des travaux d'aménagements paysagers réalisés doivent être déposés auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard six mois après la fin du suivi.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable d'élaborer le programme de suivi sur les aménagements paysagers et sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage et de déposer le programme au MDDELCC.

Le MTMDET est responsable d'effectuer le suivi sur les aménagements paysagers pour tous les travaux en mode traditionnel et il est responsable d'effectuer le suivi sur l'efficacité des mesures mises en place pour assurer l'intégration visuelle du projet au paysage pour l'ensemble du projet Turcot.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur est responsable d'effectuer le suivi sur les aménagements paysagers pour tous les travaux du projet en mode conception-construction, et ce pendant la période de construction et pour les trois années suivant la réception définitive de l'ouvrage.

CONDITION 18 : SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE**a) Énoncé de la condition**

Le ministre des Transports doit mettre en place un comité de suivi des impacts liés à la construction du complexe Turcot, regroupant les partenaires municipaux et les organismes de transport en commun. Le comité doit permettre d'effectuer, entre autres, un suivi du déroulement des travaux sur une base régulière.

Le ministre des Transports doit déposer auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard six mois après la fin des travaux, un rapport de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées.

b) Responsabilité du MTMDET

Le MTMDET est responsable de mettre en place le comité de suivi des impacts du projet Turcot mentionné dans le premier paragraphe de cette condition.

Le MTMDET est responsable de remplir le deuxième paragraphe de cette condition pour tous les travaux en mode traditionnel.

c) Responsabilité du Fournisseur

Le fournisseur est responsable de remplir le deuxième paragraphe de cette condition pour tous les travaux, toutes les activités et les mesures du projet en mode conception-construction.

ANNEXE 2 PLANS DE LOCALISATION DES BUTTES DE SOLS COMPRESSIBLES



