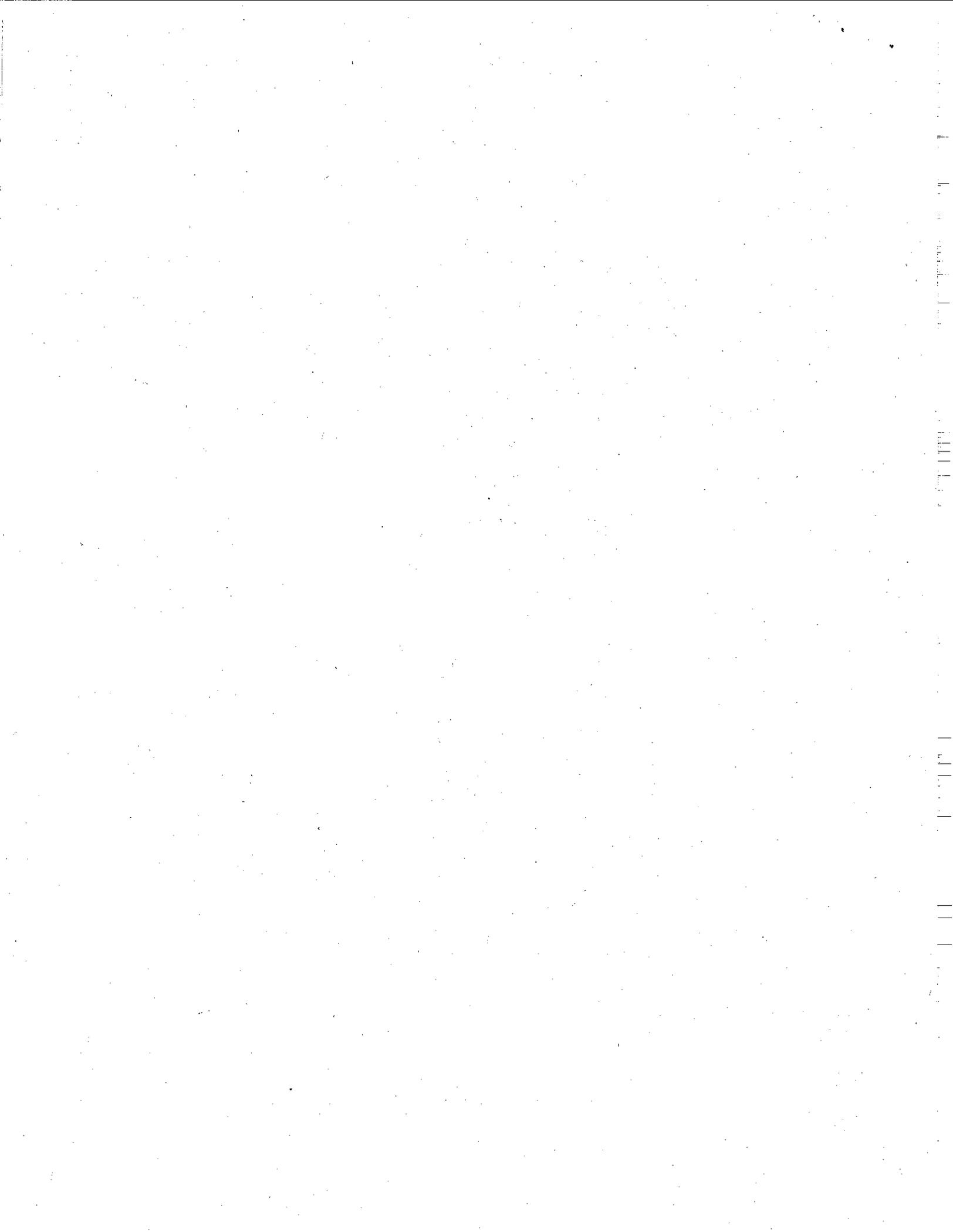


**PROJET DE RÉTABLISSEMENT DE L'ENROCHEMENT
DE PROTECTION AU-DESSUS
DU PONT-TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE LA FONTAINE**

AVIS DE PROJET

**Déposé au ministère du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs**

Juin 2011



À l'usage du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Date de réception
	Numéro de dossier

1. Initiateur du projet

Nom :	Ministère des Transports du Québec – Direction de l'Île-de-Montréal
Adresse civique :	500, boulevard René-Lévesque Ouest, 12 ^e étage, C.P. 5 Montréal (Québec) H2Z 1W7
Adresse postale (si différente) :	
Téléphone :	(514) 873 7781
Télécopieur :	(514) 864 3867
Courriel :	
Responsable du projet :	Daniel Donais, urb. et ing., chef du service des inventaires et du plan
Obligatoire : N° d'entreprise du Québec (NEQ) du Registraire des entreprises du Québec	

2. Consultant mandaté par l'initiateur du projet (s'il y a lieu)

Nom :	À déterminer
Adresse :	
Téléphone :	
Télécopieur :	
Courriel :	
Responsable du projet :	

3. Titre du projet

Projet de rétablissement de l'encrochement de protection au-dessus du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (Autoroute 25 entre Montréal et Longueuil).

4. Objectifs et justification du projet

Le pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine est recouvert d'un encrochement de protection qui en assure la stabilité. A l'origine, lors de sa construction achevée en 1967, l'encrochement au-dessus du tunnel avait une épaisseur minimale de 1,8 mètre. Cet encrochement fut restauré en 1976 afin de retrouver l'épaisseur originale qui avait été grugée par l'érosion, le passage de bateaux commerciaux et le dragage effectué par le Port de Montréal.

En 2010, une étude réalisée par la firme Géophysique GPR international inc. a démontré que l'épaisseur de l'encrochement a diminué à nouveau à certains endroits le long du tunnel. En effet, dans au moins 9 sections le long du tunnel, l'épaisseur moyenne de l'encrochement se situe sous la barre du 1,8 mètre minimal requis. Dans ces sections, l'épaisseur du remblai oscille entre 1,2 mètre et 1,8 mètre.

Le présent projet vise à retrouver les conditions initiales d'encrochement au-dessus du tunnel. Pour ce faire, un encrochement de protection devra être réalisé sur une distance minimale approximative de 270 mètres et une superficie d'environ 10 000 mètres carrés.

5. Localisation du projet

L'encrochement est prévu sur certaines sections au-dessus du pont-tunnel, dans les blocs 101, 140 et 141 de l'arpentage primitif du fleuve St-Laurent.

Ces lots sont localisés dans les municipalités de Montréal et de Longueuil. La figure 1 ci-jointe montre la localisation du pont-tunnel et de la zone prévue des travaux.

6. Propriété des terrains

Le lit du fleuve St-Laurent appartient au Domaine hydrique de l'État. Les blocs 140 et 141 sont présentement sous la gestion du ministère des Transports du Québec (MTQ). Une demande de transfert en faveur du MTQ pour le bloc 101 est actuellement en préparation.

7. Description du projet et de ses variantes

Aucune variante n'a été prévue au projet car le but visé est de revenir aux conditions initiales de construction du tunnel. Le projet consiste donc en un encrochement pour retrouver une épaisseur de 1,8 mètre, au-dessus et sur toute la longueur du tunnel.

Le type de matériaux, la localisation précise des zones de remblais, la méthode de travail, les aires d'entreposage des matériaux et le calendrier détaillé d'exécution des travaux seront déterminés ultérieurement, dans le cadre d'une étude de mise en place de l'encrochement.

8. Composantes du milieu et principales contraintes à la réalisation du projet

Milieu humain : Le tunnel Louis-Hyppolite La Fontaine est situé sous le fleuve St-Laurent. Il relie l'île de Montréal à Longueuil. Sur la rive nord du fleuve se trouvent les installations du Port de Montréal et sur la rive sud, l'île Charron où l'on retrouve à proximité du tunnel, une usine d'épuration des eaux et un hôtel. Il s'agit d'une composante essentielle du réseau autoroutier de la région de Montréal.

Le projet aura lieu dans la voie maritime du St-Laurent, utilisée pour la navigation de plaisance et commerciale.

Il n'y a pas de présence autochtone dans le secteur.

Milieu naturel : Les travaux de remblayage auront lieu sur le littoral du fleuve St-Laurent. Aucun inventaire biologique n'a encore été réalisé concernant la faune et la flore présents dans la zone des travaux.

Il est possible que des zones utilisées par les poissons et une aire de concentration d'oiseaux aquatiques soient présentes dans la zone des travaux. Cette caractérisation des espèces et milieux naturels sera réalisée ultérieurement.

9. Principaux impacts appréhendés

Les impacts susceptibles d'être causés par la réalisation du projet concernent principalement la phase de construction.

Quoiqu'aucune étude n'ait encore été réalisée sur ce sujet spécifique, des impacts sont anticipés sur les poissons fréquentant le secteur.

Aussi, l'ajout de roches sur l'enrochement existant, affectera le milieu naturel qui a pu établir sur l'enrochement depuis les travaux réalisés en 1976. Cependant, il faut aussi considérer que cet enrochement qui est déjà un milieu artificialisé, subit aussi des perturbations régulières causées par le passage des bateaux commerciaux et la proximité du Port de Montréal.

Des particules en suspension pourront être émises lors de la mise en place de l'enrochement.

Des impacts temporaires pourraient être causés par les zones d'entreposage des matériaux si celles-ci ne sont pas situées en milieu déjà artificialisé.

Sur le plan humain, la navigation de plaisance et commerciale pourrait être dérangée durant les travaux.

D'autre part, la réalisation du projet générera également des impacts positifs soit, la sécurité de la structure du tunnel et celle de ses nombreux usagers.

10. Calendrier de réalisation du projet

Les travaux d'engrènement sont prévus se dérouler en 2013.

11. Phases ultérieures et projets connexes

Les travaux de rétablissement de l'engrènement de protection sont requis préalablement à des travaux de remplacement de la chape de béton (qui recouvre le radier dans les deux tubes de circulation du tunnel), qui eux sont prévus à partir de 2014.

12. Modalités de consultation du public

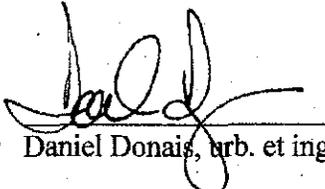
Des consultations seront effectuées auprès du Port de Montréal, de la Ville de Montréal, de la Ville de Longueuil, du Ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF), du Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement fédéral (pour l'obtention des autorisations requises). Selon les besoins, une consultation plus large, dont les modalités restent à définir, pourrait être réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale. D'autres organismes pourraient donc aussi être consultés.

13. Remarques

L'étude d'impact sera réalisée pour répondre également à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Je certifie que tous les renseignements mentionnés dans le présent avis de projet sont exacts au meilleur de ma connaissance.

Signé le 10 juin 2011


par Daniel Donais, urb. et ing.

