

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC

Directive du ministre indiquant la nature,
la portée et l'étendue de l'étude d'impact
sur l'environnement

Projet de construction de l'autoroute 30
entre l'autoroute 10 à Brossard
et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges

DOSSIER #3211-05-029

Juillet 1992

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
1. CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET	1
1.1 Justification du projet	1
1.2 Analyse et choix des solutions	2
1.3 Description du projet	3
2. DESCRIPTION DU MILIEU	3
2.1 Identification de la zone d'étude	3
2.2 Inventaire de la zone d'étude	4
2.3 Composantes des milieux naturels et humains	4
2.3.1 Composantes des milieux naturels	5
2.3.2 Composantes des milieux humains	6
3. ANALYSE DES IMPACTS	7
3.1 Identification et évaluation des impacts	7
3.2 Description des travaux et identification des mesures d'atténuation	10
3.3 Sélection du tracé de moindre impact	11
4. SURVEILLANCE ET SUIVIS ENVIRONNEMENTAUX	11
4.1 Programme de surveillance	11
4.2 Projet de suivi	11
5. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT	12

INTRODUCTION

Le présent document a pour but de préciser la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qui doit être réalisée pour le projet de construction de l'autoroute 30 entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20 dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges.

Le contenu de l'étude d'impact est prévu à la section III du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9). L'étude d'impact doit être conçue comme un véritable outil pour examiner la sensibilité d'un territoire à une nouvelle intervention; elle doit être préparée selon une méthode scientifique et doit satisfaire le ministre.

Cette directive est préparée en fonction des renseignements contenus dans l'avis de projet. Si des éléments importants du projet devaient être modifiés par le promoteur, la directive ministérielle pourrait être réajustée en conséquence.

1. CONTEXTE D'INSERTION DU PROJET

Dans cette section, le promoteur présente et explique le cheminement suivi pour arriver au choix de la solution proposée dans l'avis de projet. Cette démarche s'effectue en trois étapes: tout d'abord, le promoteur doit exposer les raisons qui justifient l'élaboration du projet et présenter les objectifs poursuivis; ensuite, il doit évaluer différents moyens pour atteindre les objectifs définis préalablement et démontrer clairement la pertinence de la solution retenue; finalement, il procède à la description de cette solution.

1.1 Justification du projet

Durant cette première étape, le promoteur doit faire ressortir les raisons qui ont donné naissance au projet en présentant les conditions et les problèmes identifiés dans le milieu; il doit faire un rappel des éléments de planification qui sont à l'origine du projet, expliquer les objectifs poursuivis et montrer comment ceux-ci s'intègrent au plan d'ensemble du développement de la région. Cet exercice doit permettre de dégager les enjeux sociaux, économiques et environnementaux du projet.

Il est donc essentiel ici que le promoteur fasse l'exposé des caractéristiques du réseau routier régional, dresse un bilan de la situation actuelle et effectue une projection de la situation future.

Ce constat doit s'appuyer sur des données précises relatives à la circulation urbaine et interurbaine telles que: débits journaliers, composition, origine et destination du trafic, temps de parcours, accidents routiers. Le promoteur devra aussi faire état de la capacité routière, des niveaux de service, de la géométrie et de l'état structural du réseau routier, des secteurs de dépassement ou de tout autre élément d'analyse pertinent. Un rappel des normes en vigueur au ministère des Transports, quant aux problèmes à solutionner, doit également être fait.

Par la suite, le promoteur procède à une analyse de la situation. Cette analyse doit faire ressortir la problématique générale du transport sur les plans local et régional et doit identifier clairement les objectifs à atteindre afin de répondre de façon sécuritaire aux besoins de la clientèle visée. Elle doit aussi permettre au décideur et au public de bien comprendre les conséquences de la non-réalisation du projet et, en fin de compte, de bien cerner la place qu'occupera le prolongement projeté pour l'autoroute 30 à l'intérieur du réseau routier régional.

1.2 Analyse et choix des solutions

Lors de cette seconde étape, le promoteur doit présenter les options dont il dispose pour solutionner les problèmes identifiés à la première étape et démontrer que l'option retenue, ainsi que sa localisation, sont celles qui, en termes environnementaux et techno-économiques, sont les plus avantageuses.

En conséquence, bien qu'il n'ait présenté dans l'avis de projet qu'une seule solution (la construction d'un tronçon d'autoroute), le promoteur doit néanmoins exposer sa démarche préalable de recherche et d'identification des solutions possibles.

Par la suite, le promoteur doit effectuer une sélection entre les diverses options étudiées en démontrant la supériorité de l'option retenue aux fins de l'analyse d'impact. Cette démonstration doit être basée sur des critères clairs et précis; elle doit considérer les enjeux sociaux, économiques et environnementaux dégagés lors de la première étape; elle doit tenir compte de l'utilisation

actuelle et prévisible du territoire et des effets d'entraînement sur le réseau routier régional.

1.3 Description du projet

C'est à cette troisième étape que le promoteur doit décrire et illustrer les caractéristiques techniques des composantes du projet (chaussées, emprises, viaduc, bretelles, voies de service, types de drainage...) en incluant les profils, les sections types des composantes et leurs dimensions.

C'est également à ce stade de l'étude d'impact que le promoteur doit faire le point sur les relations existant entre son projet et tout autre projet en cours de réalisation ou de planification dans les secteurs adjacents au corridor retenu pour les travaux. Les renseignements sur les aménagements existants, projetés ou probables doivent être suffisamment détaillés pour permettre, dans la mesure du possible, de dégager les interactions potentielles. Le promoteur considérera notamment les autres réalisations prévues dans le plan de transport de la région de Montréal, les ouvrages maritimes tels que le canal de Beauharnois et les équipements d'Hydro-Québec, tels que la centrale Les Cèdres.

2. DESCRIPTION DU MILIEU

2.1 Identification de la zone d'étude

Compte tenu des secteurs à relier, de la solution précédemment retenue et des contraintes majeures sur les plans environnementaux et techno-économiques, le promoteur doit identifier une zone d'étude et en justifier les limites. La portion de territoire englobée par cette zone doit être suffisante pour permettre de circonscrire l'ensemble des effets directs et indirects du projet.

Le promoteur devra donc considérer une zone assez vaste pour étudier, non seulement les composantes du milieu directement touchées par la construction de l'autoroute 30, mais également, les effets du projet sur le transport dans la région de Montréal, sur la pérennité de la zone agricole de la rive sud montréalaise, de même que sur l'étalement urbain.

2.2 Inventaire de la zone d'étude

Le promoteur doit présenter une description des composantes des milieux naturel et humain de la zone d'étude. Le choix des composantes et l'extension donnée à leur description doivent correspondre au degré d'influence que le projet exerce sur celles-ci, de même qu'à leur importance dans la zone d'étude. Cette partie de l'étude doit présenter l'essentiel des données nécessaires pour permettre une analyse des impacts appropriée.

L'inventaire de la zone d'étude doit être relativement détaillé et la cartographie faite à grande échelle. La présentation de trois types de données doit être envisagée soit:

1. les informations actuellement disponibles sur les cartes conventionnelles et dans les agences gouvernementales ou autres;
2. des inventaires de potentiel pour des aspects particuliers lorsque les données ne sont pas disponibles;
3. des inventaires plus détaillés sur des parties de la zone d'étude touchées directement par le projet lorsque celles-ci présentent des potentiels particulièrement élevés ou lorsque certains impacts importants sont prévus.

Il est à noter que les inventaires du milieu naturel doivent être réalisés durant les périodes d'utilisation critiques des habitats par les différentes espèces.

2.3 Composantes des milieux naturels et humains

Bien que le projet de prolongement de l'autoroute 30 soit susceptible d'affecter une grande variété de composantes environnementales, il n'est pas possible, ni souhaitable de les décrire en totalité. C'est pourquoi le promoteur doit concentrer ses efforts de recherche sur les composantes critiques des milieux naturels et humains et fournir l'information appropriée. Ces composantes environnementales, ainsi que les exigences quant à leur description, sont énumérées ci-après.

2.3.1 Composantes des milieux naturels

Une attention particulière doit être portée aux éléments suivants:

- le milieu aquatique et semi-aquatique. Ceci comprend les éléments majeurs du réseau hydrographique (le fleuve Saint-Laurent, les canaux Beauharnois et Soulanges, les rivières Saint-Charles, Châteauguay, Saint-Louis...), les milieux humides et les zones inondables, de même que les caractéristiques hydrogéologiques du secteur. Un inventaire exhaustif devra être fait pour chacun des sites où une traversée est prévue et inclura: la pente des berges, les signes d'érosion et de perturbation (déblais, remblais...), la nature du substrat du lit des cours d'eau, la caractérisation de la végétation aquatique et riveraine présente;
- l'analyse de fond de terrain (la nature des sols et des dépôts de surface, le drainage, les pentes) incluant les zones de contrainte physique telles que les zones de mouvement de terrain ainsi que les aires d'extraction, de même que les caractéristiques hydrogéologiques du secteur: potentiel, utilisation et vulnérabilité des nappes aquifères;
- les habitats fauniques et floristiques significatifs, qu'ils soient terrestres ou aquatiques, actualisés pour les espèces présentant un intérêt spécial. De plus, le promoteur doit rendre compte de la présence effective (ou possible) d'espèces fauniques exploitées, ainsi que d'espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables, ou susceptibles d'être désignées comme tel. L'étude d'impact doit faire état des connaissances disponibles; le promoteur peut consulter la Direction de la conservation et du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement du Québec dans le cas de la flore, ou bien la Direction régionale du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche dans le cas de la faune;
- les communautés aviennes qui utilisent les groupements végétaux touchés par le projet. L'utilisation des groupements végétaux par les oiseaux migrateurs (nidification, alimentation, élevage des jeunes, repos et halte migratoire, hivernage) devra être caractérisée en fonction des saisons;
- les caractéristiques du couvert végétal de la zone d'étude: type de peuplement, stade de développement, distribution, valeur commerciale et écologique, utilisation actuelle et potentielle. Le promoteur devra faire état de la présence de peuplements fragiles ou exceptionnels dans le secteur.

2.3.2 Composantes des milieux humains

Le promoteur devra être attentif aux éléments suivants:

- les orientations, dispositions et usages prévus à l'intérieur des plans et règlements d'urbanisme, à l'état de planification ou en voie d'ébauche, des municipalités de Châteauguay, Léry, Maple-Grove, Beauharnois, Melocheville, Saint-Timothée, Pointe-des-Cascades, Les Cèdres et Vaudreuil;
- les orientations, dispositions, affectations et usages prévus au schéma d'aménagement ou au règlement de contrôle intérimaire des municipalités régionales de comté Roussillon, Beauharnois-Salaberry et Vaudreuil-Soulanges;
- les concentrations d'habitations, les projets de lotissement, les zones urbaines et leur périmètre d'extension prévisible. Le promoteur devra fournir, à cet effet, une carte cadastrale actualisée de la zone d'étude;
- les projets de développement domiciliaire, commercial, industriel, récréo-touristique et énergétique;
- les éléments du milieu agricole, notamment le potentiel des sols, la structure cadastrale, le dynamisme de l'activité agricole, les limites actuelles de la zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., c. P-41.1) et l'évolution de ces limites depuis la mise en vigueur de ladite loi;
- les éléments significatifs du patrimoine archéologique et culturel. Le promoteur devra effectuer une étude de potentiel archéologique et, si des zones à fort ou moyen potentiel sont repérées, réaliser un inventaire de terrain sur ces zones et des fouilles selon les recommandations du rapport des archéologues;
- les éléments visuels d'intérêt local ou touristique, incluant le paysage;
- les sources d'alimentation en eau potable des résidents, incluant les puits privés, les puits municipaux et tout autre ouvrage de captage d'eau souterraine;
- les infrastructures de services publiques à proximité (lignes électriques aériennes, terrestres et souterraines, canaux, aqueducs et autres), particulièrement celles qui risquent d'être touchées par le projet;

- les lieux d'enfouissement;
- le climat sonore actuel dans la zone d'étude. Le promoteur devra cartographier celui-ci et fournir deux types de représentation; celles-ci seront basées, respectivement, sur les indices $Leq(h)$ et $Leq(24h)$.

3. ANALYSE DES IMPACTS

L'analyse des impacts vise à démontrer la localisation optimale du projet dans la zone d'étude et à en déterminer l'acceptabilité environnementale. S'appuyant sur une connaissance adéquate du milieu, elle comprend l'identification et l'évaluation des impacts, ainsi que la proposition de mesures d'atténuation. Elle doit conduire, par la suite, à la sélection du tracé de moindre impact.

3.1 Identification et évaluation des impacts

Compte tenu des caractéristiques environnementales du milieu et des travaux prévus, le promoteur doit procéder à l'identification et à l'évaluation des perturbations potentielles engendrées par le projet.

Pour l'identification des impacts, le promoteur peut recourir soit à une liste ou à une matrice indiquant, d'une part, les différentes interventions prévues lors de la construction, l'exploitation et l'entretien du nouveau tronçon de l'autoroute 30 et, d'autre part, les perturbations correspondantes engendrées dans le milieu récepteur.

L'évaluation des impacts a pour objectif de déterminer l'envergure de ceux-ci. Cette étape comprend une description des impacts, ainsi qu'une évaluation qualitative et quantitative de ceux-ci.

Tout d'abord, le promoteur doit porter un jugement sur l'importance des perturbations identifiées et ce, à l'aide des critères tels que l'intensité, l'étendue et la durée. Rappelons ici que, dans le cadre de l'évaluation, l'utilisation de critères quantitatifs doit toujours être préférée, lorsque c'est possible, afin de respecter le caractère scientifique requis pour l'étude d'impact. Le respect de cette exigence assure une évaluation environnementale plus objective du projet.

Ensuite, le promoteur doit mettre ces critères en relation avec la valeur des éléments touchés. Cette valeur peut être établie à partir du caractère unique ou rare des éléments, leur importance par rapport à une vision globale du milieu ou en fonction des utilisateurs actuels et potentiels, ainsi que les dispositions pertinentes des règlements municipaux, provinciaux et fédéraux.

Sans être exhaustive, la liste suivante présente les répercussions du projet et les éléments auxquels le promoteur doit apporter une attention particulière:

- le déboisement;
- la perte ou la destruction partielle d'habitats fauniques et ses conséquences sur les populations fauniques. L'ampleur de ces impacts devra être évaluée à partir des superficies affectées, le nombre d'espèces touchées, la densité de leur population, la densité des couples nicheurs (dans le cas des espèces aviennes) et de critères tels que la rareté locale ou régionale de l'habitat, sa fonction écologique, sa qualité ainsi que la rareté ou la vulnérabilité des espèces utilisatrices. Le sanctuaire de pêche sur la rivière Châteauguay, de même que l'aire de repos de la sauvagine de part et d'autre des rives du canal de Beauharnois, devront faire l'objet d'un examen attentif;
- la perturbation du milieu aquatique lors des traversées de cours d'eau: les effets sur l'écoulement des eaux, le régime des glaces, la végétation riveraine et la faune (poisson, sauvagine);
- les effets anticipés sur le milieu agricole du territoire visé par le projet (modification du drainage, enclavement des lots, pertes de superficie de terres agricoles de classe 1 à 3 directement attribuables au projet, pression urbaine sur la zone agricole);
- la modification de la qualité et de la disponibilité des nappes aquifères;
- l'empiètement possible de l'emprise sur des lieux d'enfouissement de boues contaminées aux métaux (Parc industriel de Beauharnois);
- les effets sur la qualité de l'air pour la population résidant à proximité de l'autoroute projetée;
- la modification du climat sonore causée par la construction et l'exploitation de l'autoroute 30 dans la zone d'étude. Les résultats de la modélisation devront être cartographiés et présentés sous la forme de $Leq(h)$ et de $Leq(24h)$;

Projet de construction de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20
dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges

Page 9 de 13

- le cumul des impacts au voisinage de l'autoroute projetée, particulièrement en ce qui a trait à l'augmentation des niveaux de bruit, la perte d'espaces verts, l'érosion et la dégradation du milieu visuel;
- la prolifération de l'herbe à poux aux abords de la route;
- l'impact sur le Parc régional de Saint-Timothée;
- les effets sur l'utilisation actuelle et prévisible du territoire des M.R.C. touchées, principalement les affectations agricoles; l'extension des périmètres d'urbanisation, le déplacement des activités économiques (développement résidentiel, commercial et industriel) sur le territoire municipal, particulièrement à proximité des échangeurs et des voies d'accès;
- les effets sur la superficie des lots et les marges de recul avant des bâtiments, la destruction des lotissements existants et le morcellement des propriétés; l'expropriation de bâtiments (à Beauharnois et à Melocheville, entre autres);
- les répercussions sur les infrastructures publiques telles que la centrale Les Cèdres, ainsi que les deux conduites de gaz de Trans-Canada Pipelines situées dans le corridor à l'étude;
- les nuisances liées aux travaux de construction et à l'extraction du matériel d'emprunt (le bruit, les poussières, la perturbation de la circulation routière...);
- les effets possibles sur le patrimoine culturel et le potentiel archéologique, par exemple, à la Pointe du Buisson;
- la congestion à court ou moyen terme de la nouvelle autoroute projetée;
- l'importance du transport de matières dangereuses sur le nouvel axe routier, compte tenu de la dérivation du trafic de transit de l'île de Montréal et de la réalisation possible, à Valleyfield d'un projet de parc environnemental comportant un incinérateur de déchets dangereux. Évaluer les risques d'accidents majeurs impliquant ce type de transport, ainsi que les conséquences pour la population.

3.2 Description des travaux et identification des mesures d'atténuation

Dans cette partie, le promoteur doit mettre en relation les modalités de réalisation du projet et les mesures destinées à favoriser l'intégration de ce dernier dans la zone d'étude.

Tout d'abord, le promoteur doit décrire les principaux travaux de construction ainsi que les interventions en milieu aquatique et riverain, les dates probables de début et de fin des travaux et le calendrier de leur réalisation. Il doit préciser les conditions d'accès et présenter les modalités de raccordement au réseau actuel, les améliorations à y apporter (entrées et sorties de villes), les modalités d'entretien de la route et de l'aménagement de ses abords, de même que tout autre élément pertinent. La description doit également inclure le coût du projet, le nom des municipalités traversées et l'énumération des lots touchés. De plus, la procédure utilisée par le Service des expropriations et plus spécifiquement, les normes régissant le déplacement des bâtiments, doivent être décrites de façon succincte et vulgarisée en annexe.

Ensuite, le promoteur doit identifier les actions, les ouvrages et de façon générale, les mesures d'atténuation qui visent à maintenir à un niveau acceptable les répercussions indésirables du projet. Le tout doit viser la meilleure intégration possible du projet au milieu. Par ailleurs, le promoteur devra indiquer la nature et l'envergure des impacts résiduels engendrés par le projet après l'application des mesures d'atténuation.

En ce qui concerne la destruction possible d'habitats en milieu naturel, le promoteur doit élaborer les mesures d'atténuation en tenant compte d'un objectif de réduction maximale de la perte nette d'habitats. Pour le milieu humain, le promoteur doit considérer particulièrement l'efficacité de ses mesures d'atténuation quant à l'obtention et au maintien de niveaux résiduels d'impact sonore et visuel réduits et acceptables pour la population de la zone d'étude. Ainsi, il devra s'assurer que les niveaux sonores ambiants, en $Leq(24h)$, de 55 dBA le jour et de 45 dBA la nuit, ne seront pas dépassés à la limite des terrains des résidences sises à proximité de l'autoroute projetée.

Le promoteur indiquera enfin toutes autres mesures qui pourraient être prises par lui ou par les autres intervenants publics en matière d'aménagement du territoire afin de limiter, s'il y a lieu, les impacts négatifs de l'implantation de l'autoroute.

3.3 Sélection du tracé de moindre impact

A l'intérieur de l'aire d'étude préalablement délimitée, le promoteur doit identifier et décrire le tracé de son projet d'autoroute qui suscite le moins d'impacts négatifs du point de vue techno-économique et environnemental.

La sélection de ce tracé doit s'appuyer sur l'évaluation des impacts environnementaux directs et indirects à court, moyen et long terme, sur les mesures d'atténuation proposées et sur le degré d'atteinte des objectifs définis à l'étape de justification du projet. Au besoin, des corrections de tracé ou des mesures d'atténuation supplémentaires pourront être proposées afin d'optimiser l'intégration de l'autoroute dans la zone d'étude.

4. SURVEILLANCE ET SUIVIS ENVIRONNEMENTAUX

4.1 Programme de surveillance

Afin d'assurer le respect de la décision prise par le gouvernement, l'ensemble des activités qui se rapportent aux autorisations émises doit demeurer sous surveillance. Le promoteur doit donc surveiller la réalisation de son projet de façon à ce que les conditions imposées soient intégralement respectées, tant lors de la construction que de l'exploitation. Le promoteur doit transmettre périodiquement les résultats de cette surveillance au ministère de l'Environnement.

Le promoteur doit décrire le programme de surveillance qu'il entend mettre de l'avant pour s'assurer, durant les phases de construction et d'exploitation, du respect des mesures proposées dans l'étude d'impact et dans les plans et devis, des autorisations émises (décret, certificat d'autorisation), des normes, lois et règlements pertinents.

4.2 Projet de suivi

Si une incertitude persiste après la réalisation de l'étude d'impact, sur un impact ou un de ses aspects, le promoteur devra soumettre un projet de suivi pour diminuer l'incertitude et proposer une mesure d'atténuation adéquate, au besoin.

Le suivi environnemental est un projet de recherche scientifique où l'on doit d'abord retrouver l'exposé de la problématique et l'hypothèse de recherche retenue. Par la suite, on doit présenter le cheminement proposé, une description des méthodes et un aperçu des résultats escomptés.

Le guide général des études d'impact sur l'environnement présente les éléments essentiels de conception de programme de surveillance et de projet de suivi.

5. PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE D'IMPACT

La directive, telle que rédigée, expose les éléments devant constituer l'étude d'impact. La présentation de ces éléments suit une séquence linéaire; toutefois, le promoteur est libre d'en modifier l'ordre de présentation.

L'étude d'impact doit être présentée d'une façon claire et concise; elle doit se concentrer sur les éléments pertinents pour la bonne compréhension du projet. Ce qui peut être schématisé ou cartographié doit l'être et ce, à des échelles adéquates. Les méthodes utilisées doivent être présentées et explicitées. Lorsque des données quantitatives sont utilisées dans l'étude, elles doivent être présentées avec la valeur de leur incertitude. Les inventaires doivent être fournis avec des renseignements permettant d'apprécier leur qualité: localisation des stations, dates d'inventaire, techniques utilisées et limitations de ces dernières. Toutes les sources de renseignements doivent être données en référence. Le nom, la profession et la fonction des personnes responsables de la réalisation de l'étude doivent être indiqués.

Considérant que l'étude d'impact doit être mise à la disposition du public pour information, le promoteur doit fournir un résumé vulgarisé des éléments essentiels et des conclusions de l'étude ainsi que tout autre document qu'il juge nécessaire pour compléter le dossier.

Ce résumé, publié séparément, doit inclure un plan général du projet et un schéma illustrant les impacts, les mesures d'atténuation et les impacts résiduels.

Lors du dépôt officiel de l'étude d'impact au ministre, le promoteur doit fournir trente (30) copies du dossier complet (si possible, une copie sur disquette format IBM WordPerfect version 5.1). Il est suggéré, qu'au cours de la préparation de l'étude, celui-ci demeure en contact régulier avec le ministère de l'Environnement et qu'une version provisoire de l'étude (15 copies) soit présentée avant son dépôt officiel.

Projet de construction de l'autoroute 30 entre
l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20
dans la M.R.C. de Vaudreuil-Soulanges

Page 13 de 13

Pour fins de clarté dans l'identification des différents documents qui sont soumis et pour faciliter leur codification dans les banques informatisées, la page titre de l'étude doit contenir les informations suivantes: le nom du projet avec le lieu de réalisation, le titre du dossier incluant les termes "Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement du Québec", le sous-titre du document (ex.: résumé, rapport principal, annexe I sur...), la mention "Version provisoire" ou "Version finale", le nom du promoteur, le nom du consultant s'il y a lieu, et la date.