
DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Questions et commentaires
pour le projet de Train de l'est
Lien ferroviaire entre Mascouche/Terrebonne et Repentigny
par l'Agence Métropolitaine de Montréal**

Dossier 3211-08-009

Le 4 juillet 2008

*Développement durable,
Environnement
et Parcs*

Québec 

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	1
Questions et commentaires	1
2.7.1 Capacité des réseaux actuels.....	1
2.7.4 Problèmes anticipés et solutions envisageables.....	1
2.9.7 Gains et pertes de temps	1
2.9.8 Impacts sur les réseaux de transport en commun	1
2.10 Analyse comparative des solutions.....	2
3.3.5.2 Eau souterraine.....	2
3.3.5.3 Zones inondables	2
3.4.1.2 Milieux humides.....	3
3.4.1.3 Espèces floristiques à statut particulier.....	3
3.4.2.2 Espèces fauniques	4
3.5.10 Patrimoine archéologique et historique.....	4
3.6.1 Paysage régional.....	4
5.1 Caractéristiques générales du projet	5
5.2 Normes et critères de conception 5.2.1 – Voie ferrée	5
5.3 Ouvrages ferroviaires 5.3.1 – Composantes de la voie ferrée	5
5.3.1 Composantes de la voie ferrée.....	5
5.3.4 Ouvrages d’art 5.3.4.4 – Rivière Mascouche	5
6.2 Identification des sources d’impact.....	6
6.4 Impacts en phase de construction 6.4.1 – Voie ferrée	6
6.4 Impacts en phase de construction 6.4.1 – Voie ferrée, 6.4.1.6 – Faune terrestre	6
6.5 Impacts en phase d’exploitation 6.5.1 – Voie ferrée, 6.5.1.3 – Air	6
6.5 Impacts en phase d’exploitation 6.5.1 – Voie ferrée, 6.5.1.10 – Climat sonore	7
6.7 Bilan environnemental.....	7
6.7 Bilan environnemental 6.7.2 – Phase d’exploitation, 6.7.2.1 – Voie ferrée.....	7
7 Informations et consultation publique	8
8.2 Situations d’urgence probables	8
8.2 Situations d’urgence probables 8.2.3 – Risques aggravants	9
8.6.1 Mise à jour du plan d’urgence.....	10
9.1.2.2 Particularités de la surveillance environnementale	10
9.2 Programme de suivi environnemental	10
Cartographie des inventaires des milieux humain et naturel	10
Simulations visuelles	11
Construction	11
Sols contaminés	11
Électrification des rails	12

INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à l'Agence Métropolitaine de Montréal (AMT) dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet du Train de l'est.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive de la ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander à la ministre de la rendre publique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

2.7.1 CAPACITÉ DES RÉSEAUX ACTUELS

QC-1 Dans le dernier paragraphe de la section 2.7.1, quelle est la deuxième raison pour laquelle certains réseaux de transport en commun ont atteint leur pleine capacité?

2.7.4 PROBLÈMES ANTICIPÉS ET SOLUTIONS ENVISAGEABLES

QC-2 Cette section met en évidence quelques problèmes reliés à la congestion routière qui devraient s'aggraver avec la réalisation des projets de développements résidentiels dans la couronne nord-est de Montréal, entre autres, la longueur des files d'attente, le temps de parcours et l'engorgement aux ponts. Qu'en est-il de la sécurité routière et du nombre d'accidents? Le Train de l'est pourrait-il contribuer à améliorer la sécurité routière et à diminuer le nombre d'accidents causés par la congestion?

2.9.7 GAINS ET PERTES DE TEMPS

QC-3 Pouvez-vous fournir les temps de parcours actuels entre les villes de la couronne nord-est de la région métropolitaine concernées par le projet du Train de l'est et le centre-ville de Montréal selon les différents moyens de transport et les différentes périodes de la journée?

2.9.8 IMPACTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN

QC-4 Veuillez expliquer davantage le deuxième paragraphe de la section 2.9.8.

2.10 ANALYSE COMPARATIVE DES SOLUTIONS

QC-5 L'application Decision Grid™ a été utilisée pour les analyses comparatives des solutions. Veuillez indiquer l'origine de cet outil et son utilisation pour des projets de transports au Québec. Pouvez-vous fournir un exemple des calculs effectués par cette application pour l'obtention d'un ordre de préférence pour un groupe de critères contenant des valeurs attribuées quantitatives et qualitatives?

3.3.5.2 EAU SOUTERRAINE

QC-6 Il y a lieu de s'assurer qu'il n'existe pas de problématique locale en ce qui concerne les eaux souterraines. En fonction des articles 24 et 25 du Règlement sur le captage des eaux souterraines, l'AMT devra :

- réaliser un inventaire exhaustif des ouvrages de captage d'eau souterraine existants à une distance de un kilomètre de l'emprise projetée de la voie ferrée et dans un rayon de un kilomètre des nouvelles gares et du garage. Soulignons que le Système d'information hydrogéologique (SIH) du MDDEP n'est pas nécessairement complet;
- vérifier, par cet inventaire, s'il existe des puits résidentiels d'eau potable à moins de 100 mètres en aval hydraulique du projet;
- vérifier s'il existe, à moins de 30 mètres de l'emprise de la voie ferrée ou des nouvelles installations, un captage d'eau potable alimentant plus de 20 personnes. En ce cas, à moins de démontrer la présence d'une couche d'argile suffisante pour protéger le captage, le déplacement de celui-ci pourrait être prévu;
- vérifier, par cet inventaire, la présence de captage d'eau de consommation de débit moyen d'exploitation de plus de 75 m³/jour ou servant à l'alimentation de plus de 20 personnes ou encore servant à des fins d'eau de source ou d'eau minérale. Si un tel captage existait, l'initiateur devrait vérifier si l'emprise de la voie ferrée ou d'une quelconque installation recoupe l'aire d'alimentation de ce captage (si l'aire est connue, il n'est en effet pas de la responsabilité de l'initiateur d'en réaliser l'étude) et si la portion concernée de l'aire est vulnérable. Si tel était le cas, l'initiateur devrait joindre à son étude d'impact un plan exhaustif de mesures d'urgence en cas de déversement accidentel en phase de construction et d'exploitation et une évaluation des risques de contamination localement de la nappe par le créosote ou les graisses, accompagnée d'une évaluation du transport des contaminants jusqu'au captage d'eau potable.

3.3.5.3 ZONES INONDABLES

QC-7 Les nouvelles cotes de zones inondables 0-20 ans pour les secteurs avoisinant la rivière des Mille-Îles, la rivière des Prairies et la rivière l'Assomption ainsi que les détails du plan de gestion des deux secteurs à Charlemagne devant faire l'objet de

développement dans la zone inondable de la rivière des Prairies sont-ils maintenant disponibles? Le cas échéant, les fournir.

3.4.1.2 MILIEUX HUMIDES

QC-8 Les évaluations comparatives des impacts des différents scénarios de tracé devraient porter non pas sur une analyse des mètres linéaires affectés, mais bien sur la superficie de chacun des éléments perturbés par la mise en place des infrastructures. Pour mesurer les impacts sur les milieux humides, il est important de bien connaître le rôle et l'importance que ces milieux jouent dans les écosystèmes. L'initiateur devrait, en plus de caractériser le type de milieu humide, calculer les superficies par type et par unité discontinue avant la perturbation. Pour les milieux humides affectés par le projet, pouvez-vous compléter ou détailler les informations de l'étude d'impact en relation avec les éléments suivants :

- déterminer la connectivité du réseau hydrographique de surface;
- évaluer la présence d'un habitat privilégié pour certaines espèces terrestres et aquatiques;
- évaluer la présence d'espèces floristiques;
- caractériser finement les secteurs affectés directement et indirectement par la voie ferrée.

En complément d'information, il serait souhaitable que l'initiateur précise les éléments suivants :

- fournir les définitions utilisées pour identifier les types de milieux humides (tourbière, marais, marécage) ainsi que la méthode d'identification et de délimitation des milieux humides :
 - photointerprétation (échelle des photographies, type de photographie, date),
 - validation sur le terrain (contenu des fiches terrains, secteurs validés, équipements utilisés),
 - autres;
- délimiter les bassins versants des principaux cours d'eau sur la carte de l'inventaire du milieu naturel;
- fournir l'étude de GENIVAR (2006b);
- décrire les mesures de compensation pour les pertes de milieux humides.

3.4.1.3 ESPÈCES FLORISTIQUES À STATUT PARTICULIER

QC-9 D'autres espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables pourraient être présentes dans la zone de travaux projetés. Dans les milieux sablonneux, de rang de priorité pour la conservation S2, le Fimbristyle d'automne (*Fimbristylis autumnalis*) et le Rhynchospore à petites têtes (*Rhynchospora capitellata*) pourraient être retrouvés. Dans l'érablière rouge, la Woodwardie de Virginie (*Woodwardia virginica*) de rang de priorité pour la conservation S3 et le *Carex folliculata* de rang S2 pourraient également être présents. Pour ces quatre espèces, la probabilité de présence

dans la zone d'étude est jugée relativement faible en raison des intenses activités anthropiques.

Par ailleurs, contrairement à ce qui est écrit dans l'étude d'impact (p. 96), les espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables jouissent bel et bien d'une protection légale au Québec. Enfin, nous demandons la prise en compte des éléments suivants par l'initiateur :

- Inventaires des espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EFMVS)
En complément d'information, fournir confidentiellement un rapport contenant les renseignements suivants : détail sur les inventaires réalisés incluant, outre la localisation (notamment cartographique) des populations d'espèces relevées, l'aire couverte, la méthodologie utilisée, les relevés de terrain, les dates précises et l'identification de la ou des personnes ayant réalisé l'inventaire;
- Impacts potentiels sur quelques rares EFMVS
Confirmer l'absence d'habitat potentiel pour la Fimbristyle d'automne et le Rhynchospore à petites têtes, espèces qui affectionnent les milieux sablonneux ouverts, inondés périodiquement;
- Mesures d'atténuation et de compensation
Si jamais les deux espèces susmentionnées devaient être découvertes et impactées et que le principe d'évitement est hors de portée, l'initiateur devra envisager, outre le programme de transplantation qui est une mesure de dernier recours, des mesures d'atténuation et de compensation conformes au Guide¹ du Ministère en la matière.

3.4.2.2 ESPÈCES FAUNIQUES

QC-10 Selon l'annexe E, il manquerait le Hibou des marais dans la liste à la page 100 qui énumère les espèces d'oiseaux détenant un statut particulier qui ont déjà été observées dans la zone d'étude.

3.5.10 PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE ET HISTORIQUE

QC-11 L'évaluation de l'impact du projet sur le patrimoine archéologique devrait être revue en se basant sur le « Guide de référence archéologique pour la réalisation des études d'impact sur l'environnement relatifs aux aménagements linéaires et ponctuels » produit par le ministère des Affaires culturelles en 1984.

3.6.1 PAYSAGE RÉGIONAL

QC-12 Dans le quatrième paragraphe de cette section, il est mentionné que la forte pression de développement se fait souvent au détriment du milieu agricole. Considérant que le

¹ COUILLARD, Line, 2007. Les espèces floristiques menacées ou vulnérables : guide pour l'analyse et l'autorisation de projet en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement, Québec, gouvernement du Québec, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, numéros ISBN, 26 pages.

développement d'infrastructures de transport est un facteur majeur contribuant à l'étalement urbain et à la pression sur la zone agricole, est-ce que le projet pourrait avoir un tel effet?

5.1 CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU PROJET

QC-13 Pouvez-vous fournir des exemples, ailleurs au Canada et dans le monde, d'emprises ferroviaires situées dans des terre-pleins d'autoroutes et identifier brièvement les problématiques rencontrées dans ces cas?

5.2 NORMES ET CRITÈRES DE CONCEPTION

5.2.1 – VOIE FERRÉE

QC-14 Est-ce que la largeur de l'emprise dans la partie centrale de l'autoroute 640 est maintenant déterminée? En quoi est-ce que cette largeur peut influencer sur le projet lors des phases de construction et d'exploitation?

5.3 OUVRAGES FERROVIAIRES

5.3.1 – COMPOSANTES DE LA VOIE FERRÉE

QC-15 Est-ce que les tests prévus de propagation des ondes radio ont été effectués depuis le dépôt de l'étude d'impact? Si oui, est-ce que de nouvelles tours radio devront être mises en place? Sinon, quand ces tests sont-ils prévus? Pouvez-vous les décrire? Qui serait responsable de la mise en place des tours?

5.3.1 COMPOSANTES DE LA VOIE FERRÉE

QC-16 Il est indiqué que les quantités de graisse appliquées sur les rails sont relativement faibles et que des lubrifiants de type végétal seront utilisés afin de minimiser les possibilités de contamination des milieux traversés. Veuillez fournir des précisions sur ce système de lubrification, notamment l'ampleur de son utilisation au Québec et au Canada, son potentiel de contamination des eaux de surface et des eaux souterraines et les quantités habituellement utilisées au cours d'une année.

5.3.4 OUVRAGES D'ART

5.3.4.4 – RIVIÈRE MASCOUCHE

QC-17 Veuillez décrire davantage l'ouvrage d'art ferroviaire requis pour traverser la rivière Mascouche. Par exemple, est-ce que des piliers seront aménagés dans l'eau de la rivière? Si oui, la construction de piliers pour soutenir un pont de si courte portée devra être justifiée. De plus, si tel est le cas, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune est d'avis que la traverse de la rivière représentera une perte nette d'habitat du poisson qui devra être comptabilisée pour être compensée.

6.2 IDENTIFICATION DES SOURCES D'IMPACT

QC-18 Dans le tableau 90, pour la source d'impacts potentiels « Acquisition de terrains et ententes pour les emprises », pourquoi n'y a-t-il pas d'impact potentiel négatif pour le milieu agricole alors que certaines parties de lots devront être acquises pour le passage de la nouvelle voie ferrée (surtout en ce qui concerne le lot 2 103 022 qui appartient à un particulier)? À ce sujet, quelles mesures sont prévues pour compenser les producteurs? Enfin, concernant le déplacement du fossé du lot 2 103 022, veuillez expliquer les mesures qui sont prévues pour protéger les fossés de drainage pour ne pas nuire à l'égouttement des terres.

6.4 IMPACTS EN PHASE DE CONSTRUCTION

6.4.1 – VOIE FERRÉE

QC-19 Dans le tableau 96 qui résume les composantes touchées par le projet, il est indiqué que 554 mètres de terrains industriels seront affectés. Pouvez-vous expliquer davantage cet impact en identifiant les propriétaires touchés et la longueur du tracé les affectant (surtout en ce qui concerne General Dynamics)?

6.4 IMPACTS EN PHASE DE CONSTRUCTION

6.4.1 – VOIE FERRÉE, 6.4.1.6 – FAUNE TERRESTRE

QC-20 Comme une partie du tracé est située en bordure du Grand marécage, un inventaire herpétologique de ce milieu devra être réalisé parallèlement à l'inventaire floristique prévu dans les mesures d'atténuation présentées à l'étude d'impact.

6.5 IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION

6.5.1 – VOIE FERRÉE, 6.5.1.3 – AIR

QC-21 À la section 6.5.1.3, l'étude d'impact précise que les locomotives fonctionnant au diesel émettent des particules fines et des gaz à effet de serre et que les phases de construction et d'exploitation du projet n'auront qu'un faible impact sur la qualité de l'air (tableaux 93 et 94). Veuillez appuyer ces affirmations en estimant, par modélisation atmosphérique, les concentrations maximales de certains polluants au niveau des résidences les plus à risques selon leur proximité par rapport au parcours ferroviaire et la direction des vents dominants. Plus précisément, il y a lieu :

- d'estimer les concentrations maximales de particules de moins de 2,5 µm de diamètre pouvant être émises durant la phase de construction;
- d'estimer les concentrations maximales de bioxyde d'azote (NO₂), de bioxyde de soufre (SO₂) et de particules de moins de 2,5 µm de diamètre pouvant être émises durant la phase d'exploitation.

Les concentrations maximales de ces polluants devront être estimées avec et sans les niveaux de fond et devront être comparées avec les futures normes du projet de règlement sur l'assainissement de l'atmosphère.

Enfin, il est pertinent de rappeler qu'un protocole d'entente a été signé en 2007 entre le gouvernement canadien et l'industrie ferroviaire pour réduire notamment les émissions d'oxydes d'azote et de gaz à effet de serre des locomotives. Les nouvelles locomotives devront donc respecter les normes antipolluantes de l'Environmental Protection Agency, tandis que les anciennes devront être adéquatement modifiées ou être retirées de la circulation ferroviaire.

6.5 IMPACTS EN PHASE D'EXPLOITATION

6.5.1 – VOIE FERRÉE, 6.5.1.10 – CLIMAT SONORE

QC-22 Il est mentionné à la page 295 que, si le train circule à une vitesse d'au plus 58 km/h entre les gares Repentigny et Charlemagne au lieu de 97 km/h tel que prévu initialement, les impacts sonores aux résidences de ce secteur seront nuls. Compte tenu de la proximité du milieu bâti (notamment trois écoles et deux centres de la petite enfance) et de l'impact appréhendé sur le climat sonore, la réduction de la vitesse de circulation du train sur ce tronçon est-elle une mesure d'atténuation qui a été définitivement retenue par l'initiateur? Le choix du matériel roulant (type de roues et de freins) peut-il contribuer à atténuer l'impact sur le climat sonore?

6.7 BILAN ENVIRONNEMENTAL

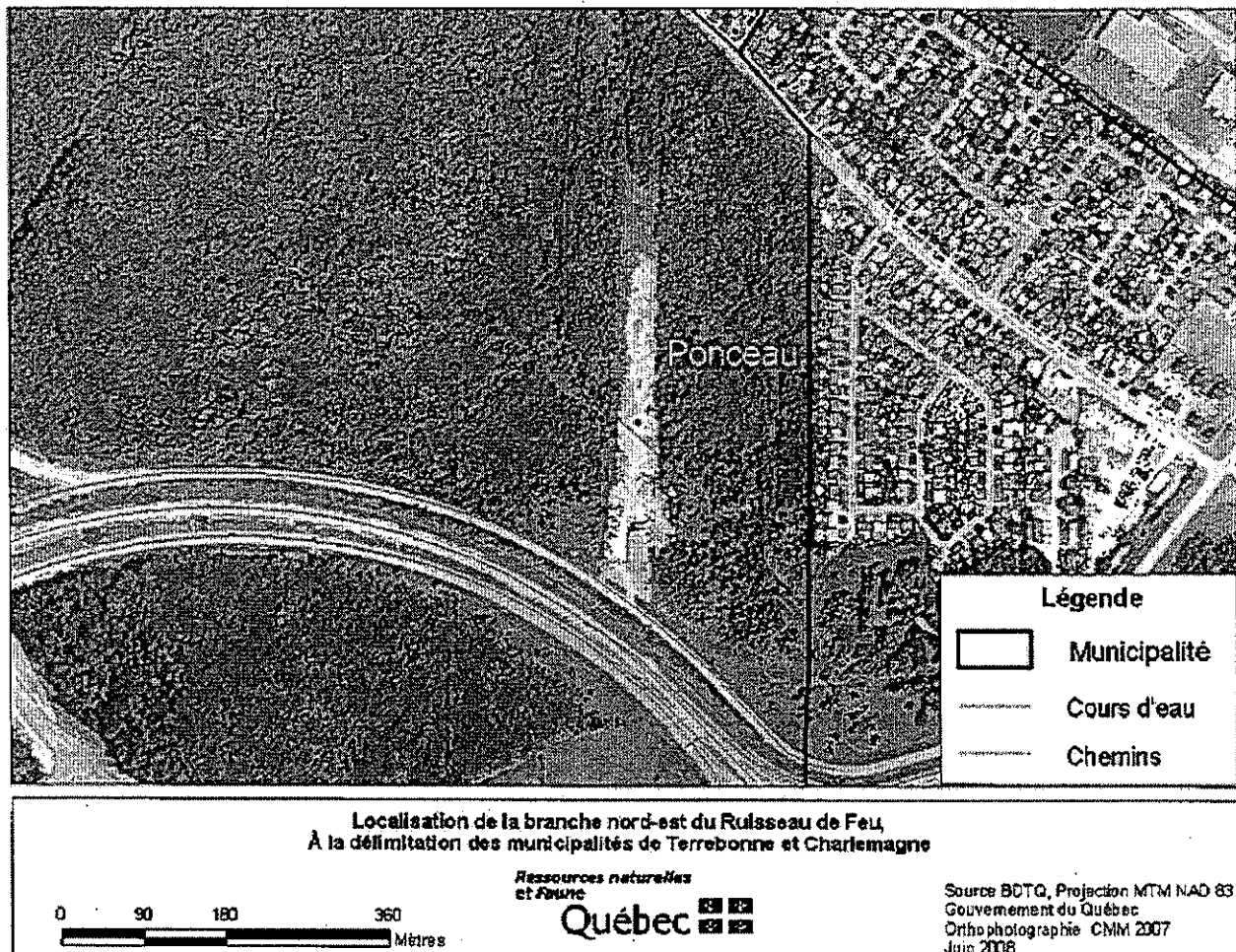
QC-23 Des pertes permanentes d'habitats pour la faune sont anticipées avec la destruction de superficies boisées et de milieux humides. La fragmentation et la disparition d'habitats causées par la destruction de superficies boisées et de milieux humides devraient être présentées de façon plus précise et quantifiée. Des mesures pour limiter ces pertes, les minimiser ou les compenser doivent être élaborées. Il y aurait lieu de considérer d'abord le secteur du Grand marécage situé à la tête du ruisseau de Feu lors de la mise en place de mesures de compensation. Ces mesures pourront être de type acquisition ou ententes de conservation à long terme, sans s'y limiter. Dans la partie située au nord de la jonction du tracé ferroviaire avec l'autoroute 640, on souhaite qu'une structure permettant d'assurer les apports d'eau vers la branche nord-est du ruisseau de Feu soit prévue afin d'éviter les pertes de surfaces drainées via cette branche (voir figure 1).

6.7 BILAN ENVIRONNEMENTAL

6.7.2 – PHASE D'EXPLOITATION, 6.7.2.1 – VOIE FERRÉE

QC-24 Au cinquième paragraphe de cette section, il est mentionné que la présence de la voie ferrée (nord-est du chemin de la Presqu'Île) entraînera un morcellement des terres qui risque de compliquer l'accès aux exploitants. Est-ce que l'on a prévu des mesures d'atténuation pour faciliter l'accès aux terres concernées?

FIGURE 1 : LOCALISATION DE LA BRANCHE NORD-EST DU RUISSEAU DE FEU À LA DÉLIMITATION DES VILLES DE TERREBONNE ET CHARLEMAGNE ET DE L'ENDROIT APPROXIMATIF OÙ DEVRAIT ÊTRE SITUÉ LE PONCEAU



7 INFORMATIONS ET CONSULTATION PUBLIQUE

QC-25 Pouvez-vous détailler davantage les résultats des activités de consultation publique et les commentaires reçus? Quels étaient les enjeux par municipalité?

8.2 SITUATIONS D'URGENCE PROBABLES

QC-26 Veuillez fournir une copie de l'étude de risque réalisée pour le site de General Dynamics.

QC-27 À la page 333 de l'étude d'impact, il est indiqué qu'une étude d'évaluation des vibrations appréhendées sur les assises du réservoir de l'entreprise Inter Propane inc. doit être réalisée prochainement, de même qu'une étude détaillée sur le risque qu'une explosion ou qu'un incendie survienne sur le terrain de cette entreprise. Les résultats de ces études devront être rendus publics.

Concernant l'étude sur les risques associés à une éventuelle explosion ou à un incendie sur le terrain de la compagnie Inter Propane inc., le ministère de la Sécurité publique (MSP) a émis les commentaires suivants :

- Il est mentionné dans l'étude d'impact à la page 333 que les voies de garage sont situées à environ 400 mètres d'un réservoir de gaz propane et qu'en cas d'incendie et d'explosion du réservoir, des pièces de celui-ci pourraient être projetées en direction des installations de la gare. Le MSP souhaite savoir si l'initiateur fait alors référence au plus gros réservoir de propane situé sur cette propriété d'une capacité de 62 000 gallons US (234500 L) ou 118 000 Kgs et si l'extrémité sud-est de ce réservoir ne serait pas plutôt située à environ 270 mètres des voies du garage? Le MSP aimerait que l'initiateur localise les deux extrémités du quai d'embarquement long de 300 mètres par rapport à ce réservoir. Le MSP aimerait aussi que l'initiateur évalue les probabilités d'occurrence et les conséquences d'un feu du nuage de vapeurs, d'une explosion du nuage de vapeurs ou d'un BLEVE (boiling liquid expanding vapor explosion) de ce réservoir et qu'il joigne le résultat sous forme de tableaux et de cartes selon la méthode du pire scénario et des scénarios les plus probables. Les valeurs de référence à utiliser sont de 0,3 psi et de 1 psi pour la surpression et pour la radiation thermique, celle équivalente à une exposition d'une durée de quarante secondes à des radiations reçues de 3 et de 5 kW/m²;
- D'autres réservoirs plus petits, mais également plus rapprochés, se retrouvent sur le site de cette entreprise. L'initiateur peut-il évaluer, en tenant compte de l'effet domino, si ces réservoirs ne causeraient pas de risques supérieurs selon les mêmes méthodes?;
- Veuillez joindre à ces analyses une évaluation du risque individuel pour les passagers et pour les occupants du bâtiment multifonctionnel;
- Les abris pour les usagers, dont il est mention à la section 5.3.2.6, seront-ils conçus en fonction de la survenue possible d'un tel événement?;
- Au dernier paragraphe de la section 8.4.2 et à la page 11 de l'annexe R, l'initiateur relie systématiquement l'occurrence de l'explosion du réservoir de propane soumis à une irradiation au défaut de fonctionnement de la valve de sécurité. Se pourrait-il qu'un BLEVE survienne même si la ou les valves de sécurité sont fonctionnelles? Est-ce qu'un incendie ou une explosion sur le site de cette entreprise entraînerait une évacuation immédiate de la gare?

QC-28 Concernant d'éventuelles activités illicites dans le tunnel piétonnier à la gare de Charlemagne, est-ce qu'on prévoit y installer à intervalles réguliers des moyens de télécommunication pour que les usagers puissent rapidement demander de l'aide?

8.2 SITUATIONS D'URGENCE PROBABLES

8.2.3 – RISQUES AGGRAVANTS

QC-29 En période hivernale, pouvez-vous détailler les moyens qui seront utilisés pour le déneigement des rails? Est-ce que du chlorure de sodium sera utilisé comme fondant?

8.6.1 MISE À JOUR DU PLAN D'URGENCE

QC-30 À la page 345 de l'étude d'impact, il est question d'une simulation de situation d'urgence. Est-ce l'initiateur possède un programme d'exercices d'interventions d'urgence pour ses autres installations? Est-ce qu'il est prévu de joindre des partenaires identifiés dans les fiches de situation de l'annexe R à la tenue de ces exercices? L'initiateur peut-il joindre à son plan d'urgence un programme quinquennal d'exercices?

9.1.2.2 PARTICULARITÉS DE LA SURVEILLANCE ENVIRONNEMENTALE

QC-31 Au point 2 de la page 349 de l'étude d'impact (Niveaux sonores), il est mentionné qu'en dehors des heures normales de travail (du lundi au vendredi, entre 7 h et 19 h), une attention particulière sera apportée lors des travaux pour minimiser l'impact sonore et que les interventions ne sont pas encore définies. Pouvez-vous préciser ces types d'intervention afin de donner une meilleure connaissance des interventions normalement attendues? De plus, rappelons que le critère de référence pour le bruit en provenance d'un chantier de construction recommandé par le MDDEP réfère, le jour, à l'indice « L_{Aeq} », pour chacun des intervalles horaires, mais que l'initiateur entend employer l'indice « L_{10} », préféré par le MTQ. Une concordance devra donc être recherchée, en termes d'impact en zone sensible, sur cet aspect au voisinage des chantiers.

9.2 PROGRAMME DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

QC-32 Pour ce qui est du suivi environnemental de la végétation, des espèces à statut particulier (le cas échéant), de la circulation et de l'accès aux gares et aux passages à niveau, pouvez-vous fournir la période de l'année prévue pour les vérifications ainsi que le nombre d'années de suivi?

DIVERS

CARTOGRAPHIE DES INVENTAIRES DES MILIEUX HUMAIN ET NATUREL

QC-33 Sur les cartes des inventaires des milieux humain et naturel, il aurait été souhaitable d'ajouter le tracé retenu pour le projet du Train de l'est. De plus, il aurait été intéressant d'inclure sur une même figure ou une même carte (par exemple, celle des impacts potentiels) les limites du projet du parc faunique du ruisseau de Feu et celles de la nouvelle gare de Charlemagne et de ses stationnements. À ce sujet, mentionnons que le stationnement incitatif proposé à l'intersection du chemin Saint-Charles et de la rue Gagnon près de la gare de Charlemagne apparaît incompatible avec le plan d'aménagement et de mise en valeur du parc faunique du ruisseau de Feu et que ce territoire devrait être affecté à un usage plus léger, respectant le caractère naturel du site.

SIMULATIONS VISUELLES

QC-34 Il aurait été intéressant d'avoir davantage de simulations visuelles à l'annexe J, comme par exemple des structures d'insertion, du pont d'étagement du boulevard Pierre-Legardeur, des gares, de l'aménagement des buttes antibruit, etc.

CONSTRUCTION

QC-35 Quelles mesures d'utilisation rationnelle et de conservation des ressources proposez-vous d'utiliser lors des travaux?

QC-36 Que comptez-vous faire des arbres coupés lors du déboisement (surtout ceux ayant une valeur marchande)?

QC-37 En ce qui concerne les différents déchets, déblais et remblais, pouvez-vous donner plus de détails concernant les volumes, la provenance, les transports, l'entreposage et la disposition?

SOLS CONTAMINÉS


QC-38 Les principes de protection et de prévention énoncés dans la Politique de protection des sols et de réhabilitation des sols et de réhabilitation des terrains contaminés s'appliquent à toutes nouvelles constructions sur des terrains potentiellement contaminés. Avant le début de la construction, l'initiateur doit s'engager à effectuer une caractérisation de phase I conformément au Guide de caractérisation des terrains. Cette caractérisation consiste à faire une recherche historique afin de documenter toutes les activités s'étant déroulées ou se déroulant dans le terrain visé et pouvant possiblement contaminer les sols et les eaux souterraines et de surface. À la suite des informations de la phase 1, il est possible que les sols du terre-plein central de l'autoroute 640, des stationnements des quatre gares, du garage de Mascouche, des secteurs boisés, humides et en friches, des routes municipales, des pistes cyclables de même que les sédiments des cours d'eau n'aient pas à être caractérisés. Le contraire est aussi possible.

Avant la demande de certificat d'autorisation, l'initiateur doit avoir déjà réalisé une caractérisation préliminaire des terrains susceptibles d'être contaminés par des activités actuelles ou passées afin de vérifier leur conformité à l'usage futur (respect de l'annexe II du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains ou du critère C de la Politique). Un devis de la caractérisation préliminaire doit être déposé à la direction régionale du MDDEP. Les terrains visés se trouvent au droit du passage de la nouvelle voie ferroviaire dans le secteur industriel (554 mètres), dans les emprises du Canadien National (1,8 kilomètre) et du Canadien Pacifique (1,6 kilomètre), sur les zones des grandes cultures en milieu agricole et sur les zones qui seront occupées par les quatre gares. À cet effet, le Guide du MDDEP doit être suivi rigoureusement. Le choix des contaminants à analyser se fera en fonction de leur présence potentielle dans le sol et de l'eau souterraine compte tenu des activités actuelles ou passées (voir le Guide en annexe IX). Par endroits, si la caractérisation préliminaire établit que des sols

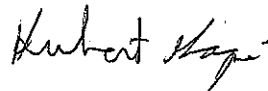
sont contaminés au-delà du seuil prescrit pour le futur usage, une caractérisation complémentaire sera requise avant leur excavation et leur gestion selon les règlements en vigueur.

ÉLECTRIFICATION DES RAILS

QC-39 L'implantation du Train de l'est est un gain en matière de transport collectif pour les populations du sud de Lanaudière et devrait contribuer à réduire la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre générés quotidiennement par le transport automobile. Dans ce contexte, l'Agence métropolitaine de transport devrait envisager l'électrification complète du parcours entre la gare centrale et Mascouche, alternative qui permettrait d'accentuer encore davantage les impacts positifs du projet. Quels sont les avantages financiers de l'usage d'une locomotive électrique sur la bimodale quant à son achat, aux équipements requis, leurs installations, l'exploitation, l'utilisation du train et l'entretien?



Hervé Chatagnier, géographe
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre



Hubert Gagné, géographe
Analyste
Service des projets en milieu terrestre