

**Amélioration des infrastructures de transport terrestre
près de l'Aéroport Montréal-Trudeau (Dorval)**

Complément à l'addenda 1
de l'étude d'impact sur l'environnement

**Réponses aux questions/commentaires du
ministère de l'Environnement du Québec**

Février 2005

INTRODUCTION

Ce document constitue un complément à l'addenda contenant les réponses aux questions du MENV relativement à l'étude d'impact sur l'environnement du projet d'amélioration des infrastructures terrestres près de l'aéroport Montréal-Trudeau, déposée le 24 septembre 2004 par le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Ce document complémentaire contient les réponses aux questions 9 et 36 du MENV qui n'avaient pas été fournies lors du dépôt de l'addenda. Ce document permet donc de compléter les réponses aux questions et commentaires formulés par le ministère de l'Environnement, qui résultent de la consultation intra et interministérielle et qui sont contenus dans le document intitulé « Questions et commentaires » en date du 10 décembre 2004.

COMPLÉMENT DE RÉPONSES AUX QUESTIONS ET COMMENTAIRES

QC-9 : Afin de mieux saisir quel sera l'impact du projet d'amélioration des infrastructures de transport à Dorval, est-il possible de connaître des projections pour la qualité de l'air en 2016 qui tiendraient compte de l'augmentation du débit du trafic routier déjà prévue mais sans changement à l'infrastructure du transport routier? En comparant ces données associées uniquement avec l'augmentation du trafic avec les projections déjà présentées dans l'étude d'impact, on pourrait alors évaluer les impacts environnementaux directement attribuables au projet d'amélioration des infrastructures.

Réponse : De nouvelles simulations pour le statu quo en 2016 ont été effectuées.

Les figures de l'annexe 1 présentent les isoplèthes pour le benzène et les $PM_{2,5}$ (24 h) avec et sans le projet pour l'année 2016.

Si on compare ces isoplèthes entre elles, on s'aperçoit qu'elles sont sensiblement les mêmes avec ou sans projet tant pour le benzène que pour les $PM_{2,5}$.

Donc, le projet d'amélioration des infrastructures n'engendre pas, à lui seul, d'impact significatif.

QC-36 : Afin de mieux saisir quel sera l'impact du projet d'amélioration des infrastructures de transport à Dorval, comme pour la qualité de l'air, serait-il possible de connaître des projections pour les niveaux sonores en 2016 qui tiendraient compte de l'augmentation du débit du trafic routier déjà prévue, mais sans changement à l'infrastructure du transport routier? En comparant ces données associées uniquement avec l'augmentation du trafic avec les projections déjà présentées dans l'étude d'impact, on pourrait alors évaluer les impacts environnementaux directement attribuables au projet d'amélioration des infrastructures.

Réponse : *Les niveaux du bruit routier pour l'année 2016 ont été recalculés en tenant compte de nouvelles données de circulation et de vitesse et le maintien de l'infrastructure actuelle. Les isophones sont présentés à l'annexe 2.*

De manière générale, en comparant le projet et le statu quo en 2016, on constate que le projet en tant que tel contribue de façon non significative au bruit dans les secteurs sud-ouest et sud-est, soit moins de 1 dBA en moyenne. Pour le secteur nord, le projet entraîne une augmentation de moins de 2 dBA. L'impact y demeure toutefois non significatif selon la grille du MTQ.

ANNEXES
