
Questions et commentaires

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

Dossier 3211-05-361

Le 10 décembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES	1
1. MISE EN CONTEXTE.....	1
2. PRÉOCCUPATIONS LOCALES.....	1
3. SÉLECTION DE LA VARIANTE	2
4. IMPACT RÉGIONAL	2
5. TRANSPORT EN COMMUN	2
6. QUALITÉ DE L’AIR	2
7. EAUX DE SURFACE.....	3
8. GESTION DES SOLS.....	4
9. EAUX SOUTERRAINES	5
10. CLIMAT SONORE.....	6
11. IMPACTS CUMULATIFS	8
12. MESURES D’URGENCE ET SÉCURITÉ PUBLIQUE.....	8
13. RÉSUMÉ	9

INTRODUCTION

Le présent document résulte de la consultation intra et interministérielle. Cet exercice a permis de vérifier si les éléments de la directive 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 traités d'une façon satisfaisante dans la version provisoire de l'étude d'impact « Amélioration des infrastructures terrestres près de l'aéroport Montréal-Trudeau » transmise le 24 septembre 2004 par le ministère des Transports (MTQ).

L'information requise pour compléter l'étude est présentée sous forme de questions et commentaires suivant les différents aspects de l'étude d'impact.

Les réponses aux questions et commentaires peuvent être présentées dans un document complémentaire à la version provisoire ou incluses dans une version révisée de l'étude d'impact. Le document doit être fourni en 30 copies et sur support informatique.

QUESTIONS ET COMMENTAIRES

1. MISE EN CONTEXTE

QC-1 : Dans l'étude, il est mentionné que l'Aéroport Montréal-Trudeau est l'un des plus importants générateurs de déplacement de la région; entre 2003 et 2013, on prévoit une croissance annuelle moyenne de 4,5 % pour l'achalandage et une hausse de près de 46 % du fret. On souligne qu'avec la croissance du volume de passagers pour l'horizon 2016, le problème de capacité du rond-point Dorval atteindra une ampleur inacceptable et aussi que l'amélioration du transport en commun engendrerait une réduction négligeable des véhicules. Dans d'autres études, le MTQ considère habituellement une augmentation de la circulation à 2 % annuellement. Par contre, dans les sections traitant de la qualité de l'air et du climat sonore, il est question d'une augmentation de la circulation entre 11 % et 14 % pour la période entre 2004 et 2016, soit environ 1 % annuellement. Tous ces chiffres ne semblent pas correspondre entre eux, peut-on expliquer davantage?

2. PRÉOCCUPATIONS LOCALES

QC-2 : Une consultation des populations cibles a été faite pour évaluer leurs analyses de la situation et leurs attentes. Dans l'étude, il est question de séances d'information-rétroaction à tenir auprès de ces populations, notamment pour les informer de la prise en compte de leurs points de vue. Qu'en est-il de ces séances?

3. SÉLECTION DE LA VARIANTE

QC-3 : Dans le résumé préliminaire, pour la sélection de la variante retenue, on indique l'utilisation d'une analyse multicritère mais le terme environnement n'apparaît pas. Dans l'étude d'impact et dans l'étude d'opportunité, on indique que parmi les critères, le groupe *Technique* comprend un sous-groupe *Cadrage urbain* se référant notamment à la qualité de vie, la qualité de l'air et au paysage; de même, dans le groupe *Objectifs opérationnels*, quelques objectifs réfèrent à des aspects de l'environnement. Ces aspects ne sont pas évidents, n'y a-t-il pas lieu de les mettre plus en évidence et de mieux les expliquer?

4. IMPACT RÉGIONAL

QC-4 : Le projet vise à améliorer l'accessibilité à l'aéroport et les conditions de circulation dans l'échangeur Dorval. Tout en étant conscient du caractère surtout local du projet, est-ce que le projet aura un impact régional également, notamment au niveau de l'augmentation du nombre de déplacements entre les banlieues de l'ouest de l'île et le centre-ville, et au niveau de l'étalement urbain?

5. TRANSPORT EN COMMUN

QC-5 : Le projet vise une amélioration du transport en commun et du transport actif, ainsi, le chapitre 4 mentionne les impacts positifs du projet sur ces deux modes de transport. Est-il possible de présenter plus de détails à ce sujet, notamment sur les nouveaux parcours (autant pour le transport en commun que pour les cyclistes et piétons), le nombre de véhicules, le nombre de personnes transportées, etc.? De cette façon, on pourrait mieux situer l'impact du projet sur le transport en commun et le transport actif par rapport au transport automobile.

6. QUALITÉ DE L'AIR

QC-6 : Le chapitre 4 du rapport principal et l'annexe B présentent des données sur la qualité de l'air. Pour les composés organiques volatils (COV), on présente surtout des données sur le benzène mais lorsque l'on discute des émissions en lien avec le transport ferroviaire, on présente des données sur les hydrocarbures totaux (HC). Est-il possible de présenter les données sur le benzène et les COV totaux pour les émissions reliées aux véhicules et aux locomotives? L'évaluation de l'impact environnemental pourrait être facilitée.

QC-7 : Lors de la rédaction du rapport, les données provenant du réseau de surveillance de la qualité de l'air de Montréal, pour l'année 2003, n'étaient pas disponibles. Étant donné qu'elles le sont maintenant, est-il possible de les intégrer au rapport et à l'annexe B?

QC-8 : Les normes et critères de concentrations ambiantes d'ozone utilisés semblent incomplets, on réfère seulement aux normes pour 1 heure, 8 heures et 24 heures précisées

dans le Règlement 90 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) relatif à l'assainissement de l'air. Il faudra référer aussi au standard pan canadien de $127 \mu\text{g}/\text{m}^3$ moyenne mobile de 8 heures (moyenne des 4^e maxima annuels les plus élevés calculés sur trois années consécutives; RSQA, 2003).

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.

QC-10 : Il est question d'un programme de suivi lors de la phase construction et lors de l'exploitation mais c'est très peu élaboré; peut-on fournir davantage d'information? Entre autres, on mentionne la prise de mesures durant quelques jours dans les secteurs résidentiels; que signifie vraiment un tel programme et est-ce que sa durée est suffisante?

QC-11 : On souligne que les particules et l'ozone troposphérique sont préoccupants. Parmi les mesures d'atténuation, il est question de filtres HEPA et d'échangeurs d'air maintenant les habitations sous légère pression positive. Est-ce que ces mesures devraient s'appliquer aux résidences existantes? Y a-t-il ou y aura-t-il des programmes permettant de telles mesures?

7. EAUX DE SURFACE

QC-12 : Pour évaluer l'impact du drainage sur les eaux de surface, il y aurait lieu d'apporter des précisions sur la capacité du ruisseau Bouchard et également du ruisseau Smith à recevoir et véhiculer les débits de ruissellement engendrés par les ouvrages proposés, et ce, en regard des apports en provenance des autres superficies tributaires, notamment celles de l'aéroport.

QC-13 : On se questionne sur l'impact des eaux de drainage sur les différents milieux récepteurs. Les divers travaux risquent de modifier la qualité des cours d'eau et leurs caractéristiques physico-chimiques. Ainsi, peut-on fournir davantage d'information sur l'impact qualitatif des différents rejets dans le lac Saint-Louis à l'endroit des émissaires? Il faudrait ainsi tenir compte des différents usages fauniques et récréatifs.

QC-14 : En vue de protéger les ruisseaux et milieux récepteurs susceptibles d'être affectés, peut-on apporter des précisions sur les mesures d'urgence permanentes en cas de déversements majeurs de produits toxiques ou d'hydrocarbures?

8. GESTION DES SOLS

QC-15 : Le rapport principal de l'étude d'impact indique que les phases I (historique) et II (préliminaire) de la caractérisation des terrains ont été effectuées à l'intérieur de la zone d'étude. D'après la localisation des 34 forages (qui inclut 22 puits d'observation de l'eau souterraine) et des 37 puits d'exploration, il semble que tous les terrains qui seront incorporés en totalité ou en partie à la future emprise du projet ont été sondés en phase II (sur le terrain ou en bordure). Est-ce bien le cas? Dans le cas contraire, il faudra que le promoteur s'engage, dans l'étude d'impact, à compléter la phase II et à sonder ceux qui ne l'ont pas été.

QC-16 : Par contre, aucune information n'est donnée en ce qui concerne la phase III (exhaustive) de la caractérisation. Quelles sont les intentions du promoteur en ce qui concerne la phase III de la caractérisation des terrains? Est-ce qu'il considère qu'il a assez d'information pour délimiter avec suffisamment de précision les secteurs où une réhabilitation sera nécessaire, ceux où des sols contaminés en concentration inférieure à l'annexe II du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT) sont retrouvés, ainsi que les quantités (selon le niveau de contamination) qui devront être excavées? Ou, au contraire, est-ce qu'une phase III de caractérisation sera effectuée, par exemple dans les endroits suivants :

- Les secteurs de la nouvelle route moins sondés (ex. : zone nord du réseau ferroviaire);
- Les zones de déblai important (pour éviter les surprises);
- Certains secteurs contaminés retrouvés, par exemple :
 - Nord-est et sud-ouest de F-111;
 - Nord et sud de PU-18 et de PU-122;
 - Zone au centre de PU-120; PU-108; PU-106;
 - Zone au centre de PU-120; PU-131; PU-3; PU-122;
 - Zone entourant le viaduc plus au nord de l'avenue Dorval;
 - Zone PO-107.

QC-17 : Pour la réhabilitation des sols, certaines parties de l'emprise du projet seront assujetties à la section IV.2.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE) ou au RPRT. Le promoteur s'est engagé à les respecter, mais l'information nécessaire à l'évaluation de ces parties devra être fournie lors du dépôt de la demande de certificat d'autorisation (C.A.) requis en vertu de l'article 22 de la LQE. En ce qui concerne les parties non assujetties, elles devront faire l'objet d'engagements de la part du promoteur dans l'étude d'impact et l'information nécessaire à leur évaluation devra être également fournie lors du dépôt de la demande de C.A. requis en vertu de l'article 22 de la LQE. Par conséquent, une approche concernant la réhabilitation des terrains, qui constitueront la future emprise du projet, devrait donc être proposée par le promoteur.

QC-18 : Il est à noter que lorsqu'il y a changement d'utilisation, le terrain acquis pourrait être assujetti à l'article 31.53 de la LQE; son assujettissement impliquera certaines obligations dont celle de fournir une étude de caractérisation du terrain acquis, laquelle devra être

attestée par un expert et possiblement un plan de réhabilitation. Il y a lieu que le promoteur explique ses engagements et obligations dans ce cas.

QC-19 : En ce qui concerne les terrains de la future emprise du MTQ, acquis ou non, qui ne seront pas assujettis à l'article 31.53 de la LQE, mais en présence de substances en concentrations supérieures aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT, le promoteur devrait préciser ses engagements, notamment celui de fournir un plan de réhabilitation.

QC-20 : Afin d'établir sa stratégie en ce qui concerne l'excavation des sols contaminés, le promoteur devra inévitablement identifier clairement les secteurs à réhabiliter, ceux où des sols contaminés en concentration inférieure à l'annexe II du RPRT sont retrouvés, si des aménagements d'entreposage temporaire sont nécessaires, et identifier de quelle façon il entend suivre les limites ou la présence de contamination lors des excavations (ex. échantillonnage du fond d'excavation et des parois). Bien que le détail de sa stratégie doive être présenté lors du dépôt de la demande de C.A. requis en vertu de l'article 22 de la LQE, le promoteur devrait expliquer ses engagements.

QC-21 : Dans le rapport principal de l'étude d'impact, le promoteur indique que le programme de suivi environnemental inclura, à la phase II, un plan de gestion des sols contaminés. Sur la base des résultats de la caractérisation des terrains et des caractéristiques géotechniques des sols contaminés, le promoteur devrait s'engager, dans l'étude d'impact, à fournir un plan de gestion préliminaire des sols contaminés dès la phase I du programme de surveillance, soit lors de la préparation des plans et devis préliminaires qui seront soumis lors du dépôt de la demande de C.A. requis en vertu de l'article 22 de la LQE.

QC-22 : Compte tenu des orientations de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés, lesquelles visent à favoriser le traitement et la valorisation des sols contaminés, quelle est la position du promoteur pour ce genre de solution, lorsque réalisable?

9. EAUX SOUTERRAINES

QC-23 : En ce qui concerne les eaux souterraines, l'étude d'impact indique un dépassement du critère d'eau de surface et d'égout de la grille des critères applicables aux cas de contamination des eaux souterraines de la Politique pour le zinc dans 3 puits d'observation. Elle indique également un dépassement de la norme du Règlement 87 de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour le baryum et les C₁₀-C₅₀ dans 2 puits. L'étude ne semble pas préciser s'il y a présence d'un impact, tel que défini à la section 2.2.2.1 de l'annexe II de la Politique et quelle est l'étendue de cet impact. Qu'en est-il?

QC-24 : Le cas échéant, le promoteur devra s'engager dans l'étude d'impact à valider l'étendue de cette contamination et à confirmer l'absence de source ponctuelle (réservoir, etc.) de contamination des eaux souterraines dans son emprise (actuelle et future).

QC-25 : Advenant que des travaux d'excavation seraient requis sous le niveau d'élévation de l'eau souterraine dans les secteurs où un impact sur ces eaux a été identifié, le promoteur devrait envisager des méthodes d'atténuation permettant d'empêcher que les secteurs excavés soient recontaminés par l'eau souterraine. Dans le même but, le promoteur devra s'engager dans l'étude d'impact à installer des mesures d'atténuation lorsque, après réhabilitation, la contamination sur le terrain adjacent demeure supérieure à celle de l'emprise du projet. De telles mesures devraient également être prévues lorsque, après réhabilitation, la contamination dans l'emprise demeure supérieure à celle du terrain adjacent.

10. CLIMAT SONORE

QC-26 : Le critère principal utilisé pour évaluer l'impact sonore est le $L_{eq\ 24h}$, ce qui semble insuffisant car ça ne permet pas de connaître l'impact sonore pendant des périodes précises au cours de la journée, particulièrement pour la nuit, une période de temps cruciale pour évaluer les impacts sur la santé publique. En plus d'une analyse sur 24 heures, la directive du ministre de l'Environnement demandait divers indices statistiques, une estimation des pointes de bruit et une approche selon les périodes de jour et de nuit; il faudrait donc compléter les informations en ce sens. De plus, la cartographie pour la période nocturne (22 h à 6 h) s'avère nécessaire.

QC-27 : Dans ce cadre, le promoteur devrait aussi préciser de quelle façon, pendant les travaux de construction et pendant la période d'exploitation, il compte agir pour tenter de respecter le plus possible les seuils de la directive de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur le bruit.

QC-28 : Pour la phase d'exploitation, l'évaluation semble se référer toujours à la Politique sur le bruit routier du MTQ; quoiqu'il soit intéressant de constater de quelle façon le projet répond à cette politique, la directive du ministre de l'Environnement demandait davantage. Il y aurait lieu aussi de fournir cette politique en annexe.

QC-29 : Pour la phase de construction, il y a peu d'information; il est question d'un plan de gestion de la circulation et d'un programme d'organisation de chantier qui seraient disponibles seulement à l'étape des plans et devis. Compte tenu que les travaux se dérouleront en plusieurs phases et sur plusieurs années, est-il possible d'avoir un aperçu des impacts et des mesures d'atténuation selon ces phases? À ce propos, le rapport mentionne aussi que certains travaux seront nécessaires pendant la nuit lors de la période de construction. Peut-on préciser lesquels et décrire les mesures particulières qui pourront être prises pour éviter des problèmes de perturbation du sommeil, notamment en période estivale lorsque les fenêtres des résidences sont ouvertes? Est-il possible aussi de fournir les niveaux maximums qui seront atteints afin de déterminer la nécessité de mettre de l'avant des mesures d'atténuation pour diminuer l'effet nocif des bruits d'impacts pendant ces travaux?

QC-30 : Au niveau de l'évaluation des impacts, il y a peu de discussions. Les courbes isophoniques font visualiser la situation du bruit routier dans les secteurs résidentiels mais

elles ne couvrent pas tous les secteurs dont le secteur des hôtels. Le tableau 4-19 du rapport principal indique qu'il y aurait réduction du bruit pour les hôtels notamment de 0,6 dBA pour l'hôtel Best Weston; pourtant le projet prévoit une modification majeure dans ce secteur, soit un nouvel échangeur qui, en plus, sera surélevé. Expliquez davantage la situation. De même, quel sera l'impact du nouveau chemin de fer?

QC-31 : L'aspect du bruit ferroviaire n'est pas très développé, on résume en mentionnant que le bruit ferroviaire va être augmenté de 0,8 dBA et que ce n'est pas significatif. Il y a lieu d'être plus explicite. Comment tenir compte de cette information dans les secteurs où il n'y a pas de voies ferrées actuellement? Une évaluation en valeurs absolues serait préférable. D'autre part, doit-on comprendre que ce bruit tient compte uniquement du projet de navette et exclut l'impact du projet intermunicipal de Via Rail?

QC-32 : Il y a lieu d'avoir un meilleur portrait de la situation globale en termes absolus et en fonction des effets cumulatifs. Les courbes isophoniques considèrent seulement le bruit routier. On comprend que les modèles mathématiques traitent séparément les divers aspects mais la somme des impacts est difficile à faire. Par exemple, à la page 4-82 du rapport principal, on traite du bruit routier et du bruit ferroviaire sur la rue Marshall; on constate que le bruit routier actuel passerait de 53,5 dBA à 55,8 dBA (2016) soit un peu plus que le seuil de 55 dBA reconnu comme seuil acceptable; en ajoutant le bruit ferroviaire, on arriverait à 57,3 dBA. On conclut que l'inclusion du bruit ferroviaire ne modifie pas significativement les variations avec le bruit routier. Ce n'est pas évident. D'autre part, il est à souligner qu'une augmentation de 3 dBA signifie qu'on a doublé le bruit actuel. De plus, il est à rappeler que dans ce secteur, le modèle sous-estimait la situation en donnant une erreur de -4.0 dBA et que le climat sonore actuel avec avions avait été mesuré à environ 60 dBA. Selon la propre grille du MTQ, dans un tel cas, l'impact devient moyen et nécessite des mesures d'atténuation s'il y a une augmentation de 3 dBA; le bruit routier augmentant de près de 2,3 dBA, il reste peu de place pour les autres bruits. Dans les secteurs sud-ouest et sud-est, la situation est pire, le climat sonore actuel a été mesuré à près de 63 dBA; dans ces cas, la grille du MTQ permet une augmentation de seulement 1 dBA et il est question d'une augmentation de 0,6 dBA pour le bruit routier et de 0,8 dBA pour le bruit ferroviaire. De plus, la contribution du bruit des avions et des bruits d'autres sources n'est pas plus évidente. Il faudrait expliquer davantage.

QC-33 : Il est à noter qu'il y a des erreurs ou imprécisions qui se sont glissées dans l'exemple de la page 4-82 du rapport principal par rapport à ce qui est en annexe B; le bruit ferroviaire actuel serait de 51 dBA au lieu de 53 dBA tandis que pour le bruit projeté, on référerait au tableau 3,4 de l'annexe B et on devrait sans doute indiquer +0,8 au lieu de +0,6.

QC-34 : Même, si la politique du MTQ prévoit la mise en œuvre de mesures d'atténuation que dans certaines circonstances, la directive ne se limitait pas à cela. De plus, même si les modèles de simulation semblent être les meilleurs outils disponibles pour simuler les impacts, les infrastructures à modéliser sont complexes et les erreurs qu'ils engendrent lors de leur validation (+3.8 à -4.0 dBA) devraient favoriser une souplesse dans l'application de cette politique. De même, l'état du climat sonore global semble indiquer une situation bien perturbée qui laisse peu de place à des augmentations sans mesures d'atténuation. D'autre

part, de la même façon que le projet est justifié en partie pour améliorer la circulation du secteur, il y aurait sans doute lieu d'identifier les mesures réalistes qui pourraient améliorer le climat sonore du secteur. Outre les écrans anti-bruit, la configuration ou le design des échangeurs ou viaducs peuvent-ils améliorer la situation? Pour le projet résidentiel prévu dans le secteur sud-est, il est souligné que des mesures devraient être prises dont une insonorisation accrue, devrait-on prévoir de telles mesures dans les autres secteurs?

QC-35 : Pour le projet résidentiel prévu dans le secteur sud-est, est-ce que des démarches particulières ont été prévues pour éviter les problèmes éventuels de bruit? D'autre part, quels seraient les effets de murs anti-bruit sur un tel développement résidentiel?

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.

QC-37 : En termes de programmes de surveillance et de suivi, ce n'est pas très développé. En phase de construction, il est question d'un vague programme de gestion de bruit; peut-on avoir plus d'information, par exemple, les orientations, les valeurs cibles à respecter...? En phase d'exploitation, il n'y a pas vraiment plus; on réfère à une phase ultérieure mais mentionne le but d'atteindre un niveau sonore acceptable. Peut-on avoir plus d'information sur les fréquences, les critères de choix, ...? Est-ce que le niveau acceptable correspond au $L_{eq\ 24h}$ de 55 dBA?

11. IMPACTS CUMULATIFS

QC-38 : L'information sur les impacts cumulatifs est relativement restreinte. Il y aurait lieu d'expliquer davantage.

12. MESURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ PUBLIQUE

QC-39 : La section 5 de l'étude présente les responsabilités des différents organismes ainsi que l'information que doit contenir le plan des mesures d'urgence. Toutefois, on retrouve peu d'information concernant les actions qui seront prises durant la phase de construction afin de répondre à certaines des grandes responsabilités identifiées dans cette section comme : la sécurité des lieux, l'acheminement des secours, la gestion de la circulation et l'évacuation des travailleurs. Est-il possible d'obtenir ces informations afin de pouvoir évaluer l'impact que la réalisation de ce projet aura sur la capacité de répondre aux urgences en phase de construction?

QC-40 : Pour la phase construction, le promoteur mentionne qu'il a des plans particuliers d'intervention sur certains sites stratégiques. Le rond-point Dorval constitue-t-il un point stratégique du transport intermodal (aérien, routier, ferroviaire et par autobus) sur l'île de Montréal? Advenant une fermeture complète du rond-point, quel est le plan particulier d'intervention? Quelles seront les conséquences d'une telle éventualité sur la population et les citoyens corporatifs du rond-point au niveau de la sécurité?

QC-41 : Pour la phase construction, l'étude n'indique pas de chemins alternatifs pour les mesures d'urgence. Quels sont les chemins alternatifs qui seront utilisés durant les différentes phases des travaux? Les premiers intervenants ont-ils été consultés? Sont-ils en accord avec ces chemins alternatifs?

QC-42 : Pendant la construction, des ententes particulières sont-elles prévues avec certains fournisseurs afin de permettre une intervention rapide de ceux-ci, notamment en ce qui concerne la récupération de matières dangereuses afin d'éviter des conséquences pour la population?

QC-43 : L'étude fait état de plusieurs phases des travaux dans le but de minimiser les impacts sur la circulation et la population. Les archives climatiques mentionnent que les précipitations maximales en une journée ont atteint 81,9 mm, le 14 septembre 1979. Compte tenu de la configuration des travaux, les systèmes de pompage seront-ils affectés ou temporairement diminués? Si oui, est-ce que des précipitations semblables peuvent amener des conséquences pour la population environnante, notamment en transportant des sédiments contaminés vers les zones résidentielles ou d'inondation par les eaux de ruissellement?

QC-44 : Pour la phase d'exploitation, l'étude ne fait pas mention de la façon et de la fréquence des mises à jour du plan d'urgence spécifique à cette infrastructure. Prévoit-on une mise à jour de ce plan et à quelle fréquence? Le plan et les mises à jour seront-ils faits en coordination avec les partenaires concernés? Les plans donneront-ils lieu à des exercices et, si oui, à quelle fréquence?

13. RÉSUMÉ

QC-45 : Il est à noter qu'un résumé intégrant les dernières mises à jour doit être fourni en 30 copies (version papier) et sur support informatique.

Original signé par :

Michel-L. Mailhot

Chargé de projet

Service des projets en milieu terrestre