
**RECUEIL DES AVIS ET COMMENTAIRES
ISSUS DE LA CONSULTATION FÉDÉRALE, RÉGION DU QUÉBEC**

1. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA,
2. TRANSPORTS CANADA,
3. SANTÉ CANADA,
4. ENVIRONNEMENT CANADA ET
5. AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

10 décembre 2004, 37 pages



Agence canadienne
d'évaluation environnementale

Canadian Environmental
Assessment Agency

1141 route de l'Église
2^e étage, case postale 9514
Sainte-Foy (Québec) G1V 4B8

1141 Route de l'Église
2nd floor, P.O. Box 9514
Sainte-Foy, Québec G1V 4B8

Le 10 décembre 2004

Monsieur André Marcotte
Chef int., Service des inventaires et du Plan
Ministère des transports du Québec
440, boulevard René-Lévesque Ouest, 10^e étage
Montréal (Québec) H2Z 2A6

Objet : Questions et commentaires consolidés – comité fédéral de projet
Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport
Montréal-Trudeau (Dorval)

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale fédérale, nous avons procédé à l'examen du document intitulé «Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau. Étude d'impact sur l'environnement. Rapport principal et annexes.».

Pour faire suite à cet examen, vous trouverez ci-joint un document regroupant les questions et commentaires des ministères fédéraux impliqués dans l'évaluation environnementale du projet mentionné en rubrique. Les informations demandées permettront au comité fédéral de projet de procéder à une analyse adéquate au regard de ses champs de responsabilité et d'expertise. Notez que cette liste n'est pas exhaustive ni finale et qu'il est possible que d'autres informations soient demandées ultérieurement.

Suite à l'analyse du document, le comité fédéral de projet considère que l'étude d'impact telle que présentée ne répond pas aux exigences fédérales spécifiées dans le document « *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale – Addenda à la directive provinciale pour la réalisation de l'étude d'impact sur l'environnement (août 2004)* ». Le comité fédéral a noté que plusieurs informations étaient manquantes, notamment concernant l'évaluation des effets cumulatifs du projet qui a été jugée inadéquate comme en témoigne les nombreuses questions portant sur cet aspect.

... 2

Canada



Le comité fédéral désire vous rappeler qu'en vertu du paragraphe 16(1) a) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), il est requis d'évaluer « *les effets environnementaux du projet (...) et les effets cumulatifs que sa réalisation, combinée à l'existence d'autres ouvrages ou à la réalisation d'autres projets ou activités, est susceptible de causer à l'environnement* ».

De plus, les autorités fédérales avaient proposé, dans le document d'addenda, des composantes valorisées à considérer pour l'évaluation des effets cumulatifs et elles apprécieraient confirmer avec vous, le plus rapidement possible, le choix final de ces composantes ainsi que les limites temporelles et spatiales qui s'avèreraient adéquates pour une telle analyse. Un guide a par ailleurs été produit par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de diriger les praticiens dans l'évaluation des effets cumulatifs. Tel qu'indiqué dans l'addenda, vous pouvez avoir accès à ce guide en visitant le site Internet de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (www.acee-ceaa.gc.ca).

Veillez noter également le changement de coordonnatrice fédérale pour la poursuite de l'évaluation environnementale de ce projet. Nous vous prions de bien vouloir communiquer dorénavant avec Madame Annie Déziel, conseillère principale à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, qui remplacera Madame Josée Noël. Vous pouvez joindre Madame Déziel par téléphone au (418) 649-6804 ou par courriel à l'adresse suivante : annie.deziel@ceaa-acee.gc.ca.

Si vous avez des questions ou désirez obtenir des éclaircissements quant aux questions et commentaires du comité fédéral, je vous invite à contacter la sous-signée. Le comité fédéral se fera plaisir de clarifier les questions ou commentaires afin de vous assister dans l'élaboration de vos réponses. À cet effet, vos 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. Nous vous encourageons fortement à privilégier l'option d'une révision de l'étude d'impact. Le document devra nous parvenir en 10 copies (recto-verso dans la mesure du possible) et sur support informatique, à l'attention de Madame Annie Déziel.

Veillez agréer, Monsieur, mes salutations les meilleures.

Original signé par

Annie Déziel

Conseillère principale

Coordonnatrice fédérale de l'évaluation environnementale

Tél. : (418) 649-6804 Téléc. (418) 649-6443

Courriel : annie.deziel@ceaa-acee.gc.ca

Canada



p.j. (2)

- Questions et commentaires – Comité fédéral de projet
- Document d'orientation pour évaluer l'impact d'un projet d'autoroute sur le climat sonore. Version préliminaire. Novembre 2004.

c.c.

Monsieur Houssam El-Mohamad, Ministère des transports du Québec

Madame Louise Alarie, Transports Canada

Monsieur Jean-Guy Cabot, Développement économique Canada

Madame Chantale Côté, Santé Canada

Monsieur Louis Breton, Environnement Canada

Monsieur Michel-L. Mailhot, Ministère de l'Environnement du Québec

Canada



**AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE PRÈS
DE L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU (DORVAL)**

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

**QUESTIONS ET COMMENTAIRES
CONCERNANT L'ÉTUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
SOUMISE PAR LE**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC,
DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS, CONSULTANTS
EN COLLABORATION AVEC CIMA ET SNC-LAVALIN**

PRÉPARÉ PAR :

**DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA
TRANSPORTS CANADA
SANTÉ CANADA
ENVIRONNEMENT CANADA
AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

RÉGION DU QUÉBEC

9 DÉCEMBRE 2004

Canada

Table des matières

ABRÉVIATIONS UTILISÉES.....	III
1. INTRODUCTION.....	1
1.2 CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE DU PROJET	2
2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR	2
2.1 DESCRIPTION DES COMPOSANTES DES MILIEUX BIOPHYSIQUES.....	2
2.2.2 L'aménagement du territoire.....	2
2.2.5 La qualité de l'air.....	3
2.2.6 Le climat sonore	6
2.2.6.1 Méthodologie	6
2.2.6.2 Zone d'étude et éléments sensibles	7
2.2.6.3 Évaluation du climat sonore actuel	8
2.2.6.4 Secteur sud-ouest	8
2.2 DESCRIPTION DES COMPOSANTES DES MILIEUX BIOPHYSIQUES.....	8
2.3.1 Milieux naturels	8
2.3.2 Description des eaux et du sol.....	9
3. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION.....	9
4. ANALYSE ET ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX.....	10
4.2 IMPACTS, MESURES D'ATTÉNUATION ET IMPACTS RÉSIDUELS	10
4.1.1 Milieu humain	11
4.2.1.1 Impacts sociaux	11
4.2.1.3 Impact sur les immeubles (terrains et bâtiments).....	12
4.2.1.5 Évaluation de l'impact visuel.....	13
4.2.1.6 Impact sur les biens archéologiques et patrimoniaux	14
4.2.1.7 Impact sur le patrimoine bâti	15
4.2.1.8 Impacts sur la circulation.....	15
4.2.1.10 Impacts sur la qualité de l'air	16
4.2.1.11 Impact sur le climat sonore.....	22
4.1.2 Milieux biophysiques	25
4.1.2.1 Impacts sur les eaux de surface	25
4.1.2.2 Impact sur les eaux souterraines	26
IMPACTS CUMULATIFS	27
4.2 SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN ET BIOPHYSIQUE	28
5. MESURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ CIVILE	28
6. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL	29
6.1 PROGRAMME DE SURVEILLANCE	29
6.2 PROGRAMME DE SUIVI	30
7. EFFETS CUMULATIFS	30

Abréviations utilisées

ACEE :	Agence canadienne d'évaluation environnementale
ADM :	Aéroports de Montréal
CCDG :	Cahier de charges et devis
COV :	Composé organique volatil
CN :	Canadien National
CVE :	Composante valorisée de l'environnement
DEC :	Développement économique Canada
EC :	Environnement Canada
EPA :	Environmental Protection Agency (États-Unis)
(USEPA)	
IQA :	Indice de qualité de l'air
LCEE :	<i>Loi canadienne sur l'évaluation environnementale</i>
Ldn :	Niveau acoustique jour/nuit
MENV :	Ministère de l'Environnement du Québec
MES :	Matières en suspension
MP :	Matières particulaires
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
RSQA :	Réseau de surveillance de la qualité de l'air
SEA :	Service de l'environnement atmosphérique (Environnement Canada)
SC :	Santé Canada
TC :	Transports Canada
TICQ :	Travaux d'infrastructures Canada-Québec

Le présent document est basé sur l'analyse de l'étude d'impact du promoteur :

Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA + et SNC-Lavalin. Août 2004.
Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau. Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement (du Québec). Rapport principal et annexes.



1. INTRODUCTION

Question/Commentaire 1.1 [TC]

Nous constatons que le rapport contient le logo de Transports Canada sur la page couverture, les figures et illustrations graphiques. Comme Transports Canada n'est pas promoteur de ce projet et que le ministère n'a pas participé à la rédaction de ce rapport, **nous demandons au promoteur de retirer le logo de Transports Canada du document.**

Question/Commentaire 1.2 [DEC]

[p.1-3] Nous recommandons que la section d'introduction comprenne une présentation des responsabilités des autorités fédérales impliquées dans le processus de la LCEE (par exemple, discuter, entre autres, des 4 déclencheurs; du rôle de l'ACEE en tant que coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale, etc.).

De plus, le contenu relatif aux exigences fédérales en regard de la LCEE pourrait être présenté en considérant les éléments suivants :

Le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau a fait l'objet d'une demande de financement public dans le cadre du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec (TICQ) en 1997. À titre de représentant fédéral et de co-gestionnaire du programme TICQ, Développement économique Canada se retrouve dès lors autorité responsable en vertu de la LCEE. Puisque une partie des travaux implique la cession de territoire domaniale, Transports Canada agit également comme autorité responsable en vertu de la LCEE. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale agit pour sa part à titre de coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale pour ce projet.

En vertu du paragraphe 20(1) de la LCEE, les autorités responsables peuvent procéder à leur attribution s'il est conclu, à la suite de l'évaluation environnementale, que le projet n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants compte tenu de l'application des mesures d'atténuation.

Au niveau provincial, le présent projet fait l'objet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du ministère de l'Environnement du Québec en vertu de l'article 31.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Question/Commentaire 1.3 [DEC]

[p.1-3] Libellé.

Ce projet est également assujéti à la procédure fédérale ... prévue à la LCEE. À cet égard, un addenda à la directive du MENV est venu identifier les exigences prescrites par la LCEE, soit les éléments à examiner dans l'évaluation environnementale particuliers aux mandats fédéraux. La présente étude doit ainsi également correspondre aux exigences environnementales fédérales.

1.2 Contexte et raison d'être du projet

Question/Commentaire 1.4 [TC]

[p. 1-26; 2 dernières, priorité 3 (Réduire les émissions à effets de serre et améliorer le paysage urbain ...)] Nous ne croyons pas que ces préoccupations aient été des objectifs même de priorité 3 car si on les avait vraiment eues comme objectifs, la perspective et l'étendue du projet auraient été encore plus étendues et globales. Ex : Le fait de désengorger le rond-point Dorval n'empêchera pas le refoulement sur l'autoroute 20 est, au niveau de la 13; cela va seulement retarder un peu plus loin le refoulement. L'amélioration des infrastructures routières près de l'aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau vise un effet positif local et non régional. Cela va de même pour le profil paysager et les émissions atmosphériques.

Question/Commentaire 1.5 [TC]

[p.1-26, bas de la page]

- Décrire qui sont les autorités gouvernementales en question.

2. DESCRIPTION DU MILIEU RÉCEPTEUR

Question/Commentaire 2.1 [TC]

[p.2-1]

- Pourrait-on justifier un peu plus ce qui a conduit à opter pour un périmètre de 300 m de part et d'autres des axes routiers prévus? Du côté des effets sur les ambiances sonores, est-ce justifiable et comment pourra-t-on s'avancer solidement pour les effets cumulatifs concernant cette CVE très valorisée du côté social?

2.1 Description des composantes des milieux biophysiques

2.2.2 L'aménagement du territoire

Question/Commentaire 2.2 [TC]

[p.2-26 et suivantes; figure 2-10 et suivantes] Les figures ne semblent pas ordonnées en même temps que le texte, il semble y avoir décalage. Serait-il possible d'ajuster?

2.2.5 La qualité de l'air

Question/Commentaire 2.3 [EC]

Dans la mise en contexte de l'étude, on se limite à mentionner l'Accord de Kyoto comme préoccupation pour le volet atmosphérique (p.1-6). Toutefois, les autres chapitres et les annexes regardent avec plus d'attention les autres préoccupations atmosphériques liées aux travaux et à l'utilisation de l'échangeur et de la navette ferroviaire, une fois les travaux complétés.

- *Le volet sur la pollution de l'air mentionne plusieurs normes ou critères (tableau 2.20) mais on oublie de mentionner la norme pancanadienne sur l'ozone alors qu'on mentionne le standard pancanadien sur les particules fines (PM_{2.5}). On pourrait aussi faire une discussion de ce standard.*
- *On ne semble pas traiter des émissions directes de particules par les véhicules automobiles (p.2-102). On semble se limiter à la seule remise en suspension des particules présentes sur les sols et routes. On mentionne les émissions de NOx et de benzène; il y a aussi d'autres composés organiques volatils émis par les véhicules automobiles.*

On mentionne que les modèles MOBILE6.2C et CAL3QHCR ont été utilisés pour estimer les niveaux de pollution (p.2-97 et 2-98). Nous connaissons le modèle MOBILE6.2C mais pas le modèle CAL3QHRC.

Question/Commentaire 2.4 [EC]

On mentionne que les travaux et le changement de configuration de l'échangeur devraient améliorer la fluidité de la circulation et diminuer les émissions du secteur routier.

- *Les émissions reliées aux locomotives (p.2-103) sont mentionnées, mais on ne semble pas discuter l'impact que devrait avoir la mise en place du lien ferroviaire sur le trafic routier et sur le gain au niveau des émissions.*

Toujours pour la question des locomotives, on indique l'augmentation du trafic ferroviaire mais que les émissions seront les mêmes en 2016 qu'aujourd'hui (p.4-69). Pourtant, la réglementation en préparation sur la teneur en soufre du carburant diesel pour les applications hors route (dont les locomotives) devrait contribuer à réduire les émissions de soufre et de particules. Nous ignorons toutefois quel sera l'impact sur les NOx.

Question/Commentaire 2.5 [SC]

Les auteurs de l'étude ont procédé à l'évaluation de la qualité de l'air, principalement en fonction des résultats d'échantillonnage des stations localisées sur l'Île de Montréal.

La démarche a consisté à identifier sommairement les sources de pollution de l'air influençant la zone d'étude, à examiner les données de la qualité de l'air ambiant provenant du réseau surveillance de la Ville de Montréal, à mesurer localement le benzène et les particules fines, à modéliser les concentrations de ces deux polluants dans

la zone d'étude et à prévoir les concentrations de certains contaminants selon les conditions anticipées à l'avenir.

De façon générale, selon les données existantes, les concentrations mesurées de polluants se situent en deçà des critères utilisés pour évaluer la qualité de l'air, à l'exception de l'ozone et des particules respirables (PM_{2.5}).

Les paramètres suivants ont fait l'objet d'analyses : le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote, les matières particulaires respirables, le benzène et l'ozone. Il s'agit là de contaminants conventionnels utilisés lors d'évaluation de la qualité de l'air ou de polluants qui peuvent être en lien avec la problématique du transport.

Toutefois, en ce qui touche la pollution attribuable au transport automobile, outre le benzène, plusieurs autres contaminants auraient pu être considérés dans l'étude d'impact. Il est vrai que le benzène a fait l'objet de surveillance étroite pendant de nombreuses années, en raison de sa toxicité, et que des mesures de contrôle ont été adoptées au niveau de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal, de même qu'au niveau du gouvernement fédéral. Malgré tout, il apparaît un peu surprenant que le benzène ait été considéré ici puisque l'on ne dispose, pour ce contaminant, d'aucune donnée sur une base locale, alors que plusieurs autres composés organiques volatils (COV) associées à la pollution automobile sont mesurés à Dorval.

Le tableau qui suit décrit les composés organiques volatils qui font l'objet de mesure à la station d'échantillonnage de l'Aéroport de Montréal (station no. 066).

Liste des composés volatils mesurés à la station d'échantillonnage de l'aéroport Montréal - Trudeau
Formaldéhyde
Acétaldéhyde
Acroléine
Acétone
Propionaldéhyde
Crotonaldéhyde
2-butanone (MEK) / butyraldéhyde
Benzaldéhyde
Isovaléraldéhyde
Valéraldéhyde
o-Tolualdéhyde
m-Tolualdéhyde
p-Tolualdéhyde
Méthyl Isobutyl cétone (MIBK)
Hexanaldéhyde
2,5-Diméthylbenzaldéhyde

- *Considérant que la présence de plusieurs de ces composés est influencée par le transport routier, il nous apparaîtrait souhaitable que l'étude rapporte les résultats observés à ce chapitre dans cette section de l'étude. (Cette opinion va dans le sens de la directive du ministère de l'environnement du Québec produite en juin 1998 en lien avec le présent projet (voir tableau 2 de la directive - Principales composantes du milieu.)*
- *Il serait également souhaitable de décrire, lorsque possible, la tendance des concentrations de certains contaminants à la station ADM (station no. 066).*

Cette donnée est disponible sur le site Internet du réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) de la ville de Montréal à l'adresse suivante :

<http://www.rsqa.qc.ca/framville.asp?url=framrsqf.asp>

Question/Commentaire 2.6 [SC]

Il pourrait s'avérer intéressant d'aborder le profil de l'Indice de qualité de l'air (IQA) pour la station de l'ADM, en le comparant, par exemple, à celui du centre-ville de Montréal ainsi qu'à celui de Sainte-Anne de Bellevue. Cet indice est également disponible sur le site Internet du réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA) de la ville de Montréal indiqué précédemment. En accédant au rapport annuel du réseau, une section du document aborde la question de l'IQA et décrit la situation pour la station de l'ADM.

Question/Commentaire 2.7 [SC]

Dans le cadre du projet, des mesures additionnelles de particules (PM_{2.5}) et de benzène ont été réalisées en divers endroits du secteur d'étude. La justification de la démarche se lit ainsi :

« Tel que discuté à la section précédente, les contaminants les plus problématiques localement au niveau de la qualité de l'air sont le benzène et les particules fines (PM_{2.5}), car les dépassements de norme PM_{2.5} sont fréquents et les concentrations maximales de benzène peuvent atteindre des valeurs se rapprochant de la norme du MENV. Il est donc important d'obtenir plus d'information pour ces contaminants. Ainsi, une série d'échantillons ont été prélevés afin d'avoir un aperçu des concentrations de ces contaminants au niveau des éléments sensibles de la zone d'étude. » (Source : Rapport principal, page 2-93).

- *De toute évidence, compte tenu de la distribution habituelle des concentrations de contaminants atmosphériques, une mesure unique de 24 heures en 3 endroits différents de la zone d'étude ne peut fournir de portrait représentatif de la situation prévalant sur les lieux à l'égard d'un contaminant donné. Quel était l'objectif de cette démarche ?*

Question/Commentaire 2.8 [TC]

[p.2-95]

- *Quelle fut la rationnelle derrière le choix des stations d'échantillonnage pour l'émission des polluants ? Pourquoi a-t-on inclus un point de mesure sur les BTEX alors qu'un biais important est à proximité (station-service) ?*

Commentaire général sur l'exercice de modélisation

- *Est-ce que l'exercice de modélisation ainsi que les résultats obtenus ont été (ou pourraient être) validés par Environnement Canada (SEA) ?*
- *Est-ce que l'exercice de modélisation a tenu compte de l'augmentation du trafic aérien causé par le projet d'agrandissement de l'aéroport International Pierre-Elliott-Trudeau ? Ce dernier devrait être évalué pour les effets cumulatifs en regard des CVE « qualité de l'air » et « ambiance sonore ».*

Question/Commentaire 2.9 [TC]

[p.2-99, tableau 2-30]

- *Qu'est-ce que le total inclut à part la contribution des véhicules ?*

Question/Commentaire 2.10 [TC]

[p.2-103]

- *Il nous apparaît nécessaire de modéliser ensemble la contribution des véhicules et autres ainsi que celles du ferroviaire afin de refléter la situation globale à un point donné. Pour refléter cette situation globale, le résultat final devrait être également illustré graphiquement.*

2.2.6 Le climat sonore

2.2.6.1 Méthodologie

Question/Commentaire 2.11 [SC]

Il faut fournir les niveaux acoustiques jour/nuit pour évaluer le pourcentage de population fortement gênée. Le Leq (24 h) ne s'applique pas au calcul des niveaux de gêne, conformément à la norme internationale ISO 1996-1:2003.

- *Des hypothèses doivent être avancées en ce qui concerne la proportion jour/nuit des niveaux sonores pouvant varier en fonction de la source.*

Question/Commentaire 2.12 [SC]

- *Veuillez expliquer pourquoi la vitesse légale affichée remplace la vitesse moyenne de croisière des véhicules.*

L'importance d'une évaluation raisonnable de la vitesse est illustrée dans les deux exemples suivants :

- Dans les zones congestionnées, la vitesse peut être bien en deçà de la vitesse affichée, ce qui résulte en un niveau sonore inférieur au niveau prévu.
- À la suite de travaux d'amélioration des routes, la vitesse des véhicules peut dépasser la vitesse légale affichée, ce qui résulte en un niveau sonore supérieur au niveau prévu.
- *Si l'emploi de la vitesse légale affichée ne peut être justifiée, veuillez vérifier si les conclusions de l'étude d'impact seront affectées par l'utilisation de la vitesse moyenne de croisière.*

Question/Commentaire 2.13 [SC]

- *Veuillez clarifier si les prévisions du modèle TNM ont été ajustées en fonction des mesures des zones d'étude.*

Si cette vérification est nécessaire, le promoteur pourrait utiliser la version préliminaire ci-jointe du Document d'orientation pour évaluer l'impact d'un projet d'autoroute sur le climat sonore afin d'évaluer la sévérité de l'impact.

2.2.6.2 Zone d'étude et éléments sensibles

Question/Commentaire 2.14 [SC]

Le promoteur devrait fournir :

- *La liste de tous les hôpitaux, les écoles, les garderies et les résidences pour personnes âgées de la zone d'étude (en indiquant clairement leur absence s'il y a lieu); les critères d'évaluation devraient être plus rigoureux pour ces sites sensibles, tel que recommandé par le Document d'orientation pour évaluer l'impact d'un projet d'autoroute sur le climat sonore ci-joint.*
- *Tout site de la zone d'étude où se tiennent les cérémonies culturelles ou religieuses importantes des communautés des Premières Nations et des Inuit.*
- *Les raisons du choix des habitations sélectionnées de la zone d'étude.*
- *Le nombre d'habitations qui seront affectées de la même manière que les habitations sélectionnées.*
- *Une évaluation de la durée moyenne de l'exposition des résidents à l'environnement sonore de référence.*

2.2.6.3 Évaluation du climat sonore actuel

Question/Commentaire 2.15 [SC]

Le promoteur devrait fournir :

- *Une évaluation des niveaux sonores moyens en fonction du temps en période de jour (de 7 h à 23 h) et en période de nuit (de 23 h à 7 h) (ou une évaluation de la différence entre les niveaux sonores de jour et de nuit en dB).*
- *Les raisons expliquant la représentativité de ces niveaux sonores.*
- *Une évaluation de l'effet des changements de saison ainsi que du changement entre week-end et jour ouvré.*

Question/Commentaire 2.16 [TC]

[p.2-110, tableau 2-40]

- *Entre le simulé et le mesuré, est-ce que les différences sont statistiquement significatives ? Comment le modèle a-t-il été calibré ?*

2.2.6.4 Secteur sud-ouest

Question/Commentaire 2.17 [SC]

[p.2-112] La zone la plus fortement perturbée est un quartier commercial ayant un nombre restreint d'habitations.

- *SVP indiquez le nombre d'habitations.*

2.2 Description des composantes des milieux biophysiques

2.3.1 Milieux naturels

Question/Commentaire 2.18 [EC]

Le projet est situé dans une zone urbaine où les sites naturels et les terrains non aménagés sont très peu nombreux. Le rôle biologique ou écologique de ces terrains, et particulièrement des terrains en friche, n'est cependant pas nul. Ils constituent des îlots de verdure, de petits habitats où peuvent se réfugier des espèces d'oiseaux communes à nos villes. Par exemple, une visite de terrain au ruisseau Bouchard a permis de confirmer la présence d'oiseaux nicheurs dans le secteur (i.e. 3 canetons). Dans ce contexte, nous sommes d'avis qu'une appréciation qualitative des milieux naturels et de la faune est insuffisante.

- *Donnez le contexte et les méthodes utilisées pour inventorier la faune lors des visites de terrain.*

- *Donnez la liste de toutes les espèces observées ou susceptibles de fréquenter l'aire d'étude, sans oublier les espèces à statut particulier (i.e. vulnérables, menacées, en péril).*

Question/Commentaire 2.19 [TC]

[p.2-129] La qualité de l'eau dans le ruisseau Bouchard

- *Est-ce que ceci a été validé par ADM ? Une description qualitative de la qualité de l'eau du ruisseau n'est pas suffisante. Une description de la physico-chimie est nécessaire avant de statuer sur la qualité de l'eau du ruisseau.*

2.3.2 Description des eaux et du sol

Question/Commentaire 2.20 [TC]

- [p.2-143, tableau 2-44] *HAC = BPC ?*
- [p.2-145] *Quels sont les volumes de sols contaminés impliqués ? Il nous apparaît important que l'importance de la contamination soit identifiée avant les travaux car ces volumes de sols contaminés ont une influence sur le phasage des travaux mais surtout sur les coûts.*
- [p.2-145] *On mentionne que trois échantillons tirés de 3 sondages différents démontrent une contamination > C : pour quel(s) paramètre(s) ?*

3. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES DE RÉALISATION

Question/Commentaire 3.1 [SC]

La visualisation des diverses variantes du projet à l'étude (Rapport principal section 3.1) s'avère quelque peu difficile lorsque l'on consulte les figures 3.1 à 3.5 du rapport principal, en raison de la superposition des tracés des anciennes et des nouvelles voies d'accès. L'ajout de couleurs ou autre moyen de mise en évidence du tracé actuel et des aménagements prévus faciliterait la visualisation.

Question/Commentaire 3.2 [TC]

[p.3-24] On mentionne qu'il y aura 2 voies ferrées temporaires au sud des voies ferrées du CN.

- *Est-ce qu'il y aura caractérisation avant d'ériger ces voies et y aura-t-il caractérisation après avoir retiré ces voies ferrées temporaires afin de s'assurer que les sols laissés en place satisfont les critères d'usage ? Si ce n'est pas le cas, cette activité devrait faire partie des mesures de mitigation pour les sols. Même commentaire pour la portion sud du rond-point Dorval où des ouvrages temporaires sont prévus.*

Par ailleurs, l'enlèvement de toutes structures temporaires devra faire l'objet d'une restauration complète à la fin du projet. Ceci devrait être mentionné dans le projet. Si ce n'était pas prévu, cette activité devrait faire partie des mesures d'atténuation pour les sols.

Question/Commentaire 3.3 [TC]

[p.3-29] Eaux de ruissellement et drainage

- *Nous comprenons que l'on conserve les mêmes exutoires. Est-ce bien le cas ?*

Question/Commentaire 3.4 [TC]

[p.3-32] Estimation préliminaire des coûts de réalisation du projet

- *Est-ce qu'il y a une contingence pour la gestion des sols contaminés ?*

4. ANALYSE ET ÉVALUATION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

4.2 Impacts, mesures d'atténuation et impacts résiduels

Question/Commentaire 4.1 [DEC et TC]

[p.4-3] Importance des impacts ... critère LCEE. Étant donné que, dans la présente étude environnementale, la détermination de l'importance des impacts (établie en fonction du modèle provincial d'évaluation environnementale) s'appuie sur l'intégration des critères d'intensité, d'étendue et de durée (forte, moyenne, faible), la corrélation avec la détermination fédérale de l'importance des impacts est confondante.

Ainsi, l'importance des impacts au niveau provincial est établie AVANT l'identification et l'application des mesures d'atténuation, alors qu'au fédéral, cette détermination est établie APRÈS l'application des mesures visant à réduire ou à éliminer les impacts environnementaux négatifs.

À titre d'exemple, aux pages 4-6 et 4-7, l'importance de l'impact potentiel sur le milieu social est jugé moyen, alors que l'impact résiduel est jugé faible. La détermination de l'importance de l'impact au fédéral est donc basée sur l'impact résiduel, après l'application des mesures d'atténuation correspondantes.

- *En résumé, une présentation de l'interprétation et/ou de l'équivalence de l'importance des impacts au niveau fédéral (en vertu de la LCEE, i.e. effet non important ou important) devra être développée à la section 4.1 (page 4-3).*
- *Au tableau 4-1, s.v.p. reprendre la grille d'évaluation en fonction de la qualification fédérale des effets (effets importants ou non importants).*

Question/Commentaire 4.2 [TC]

[p.4-5, 2e paragraphe]

- *S.V.P. consulter et reprendre la définition des guides de la LCÉE concernant les effets cumulatifs. Les effets cumulatifs sont causés par des activités combinées du projet à l'étude ainsi que celles d'autres projets adjacents au site. Ainsi les effets cumulatifs peuvent se trouver accentués par l'addition de plusieurs activités au même endroit.*
- [section 4.2] *Il serait approprié de définir les CVE dans cette section avant de traiter des impacts sociaux.*

4.1.1 Milieu humain

4.2.1.1 Impacts sociaux

Question/Commentaire 4.3 [TC]

[p.4-6] Impacts sociaux en phase de construction. Le milieu humain est une importante CVE de cette évaluation environnementale. Tel que mentionné en p.4-1 de la présente étude, plus une composante est valorisée par la population, plus l'impact sur cette composante risque d'être important. Ainsi, il ne faut pas minimiser l'impact résiduel qu'auront les activités de construction sur la qualité de vie des usagers. Malgré le fait que l'effet soit qualifié de ponctuel et de courte durée, son intensité sera perçue comme très importante pour les usagers. **C'est pourquoi nous pensons qu'il serait réaliste d'attribuer un effet résiduel important à cette composante.** Notons que l'évaluation de l'effet pour cette composante demeure subjective.

Question/Commentaire 4.4 [DEC]

[p.4-6] Puisque la période de construction du projet s'étendra sur une période d'environ 4 ans, il est surprenant de constater que la durée de l'impact est jugée courte au plan social. Ce constat au milieu social est d'ailleurs en contradiction avec l'estimation de la durée des travaux, entre autres, au niveau du paysage, qui établit que la durée est moyenne (p.4-33).

- *Nous souhaitons donc que la durée de l'impact soit uniformément jugée comme étant **moyenne** pour l'ensemble des éléments évalués.*

Cet élément correspond d'ailleurs à la définition établie pour la durée de l'impact à la page 4-2 de la présente étude : « durée moyenne = impact n'est pas permanent et dont la durée est supérieure à un an ... ».

Par ailleurs, en constatant que « les déplacements des résidants ... s'avéreront beaucoup plus ardues. L'accès aux divers services risque d'être complexes. Déplacements de la population locale vers d'autres centres de services à l'extérieur de l'arrondissement Dorval » et malgré l'application de mesures d'atténuation, nous croyons les impacts résiduels seront **moyens** et non faibles; ceci correspond d'ailleurs à la grille d'évaluation du tableau 4-1.

Question/Commentaire 4.5 [DEC]

[p.4-7] Dans le contexte du précédent commentaire, nous croyons que « *la communauté locale éprouvera ... certains impacts jugés non-négligeables* ».

4.2.1.3 Impact sur les immeubles (terrains et bâtiments)

Question/Commentaire 4.6 [DEC]

[p.4-11] La section 4.2.1.3 profiterait d'une description des travaux envisagés dans le cadre des expropriations totales ou partielles. À titre d'exemple, l'expropriation totale de la propriété de Budget implique nécessairement la **démolition** du bâtiment existant. L'activité de démolition occasionne des impacts sur la qualité de l'air, le sol, l'eau, le paysage, la sécurité, (manipulation, entreposage, transports des débris au site d'enfouissement et gestion des matières contaminées : sol, eau, substances désignées : amiante, MIUF, BPC, huiles, etc.).

Le même constat s'applique à la **démolition de la gare actuelle de Via Rail** (et du déblai de ballasts probablement contaminés dans le secteur), **d'une partie du stationnement** (13 389 mètres carrés, p. 4-13), du **poste de contrôle d'Hydro-Québec (BPC ?)**, et à **tout autre ouvrage physique directement touché par les expropriations**.

Nous ne pouvons donc pas accepter l'argument présenté dans l'étude (p.4-22), selon lequel : « considérant la période d'avancement du projet, il est actuellement difficile de juger des impacts résiduels » associés à l'étape d'expropriation.

La seule mesure d'atténuation actuellement identifiée à l'étude est ainsi jugée insuffisante (mise en place des mesures de gestion de la circulation) quant aux éléments environnementaux susceptibles d'être perturbés par les travaux associés à l'étape d'expropriation.

De plus, nous ne croyons pas qu'il est obligatoire que les plans et devis soient complétés pour identifier des sources d'impacts d'activités ou de travaux au projet, de même que les mesures d'atténuation pertinentes et applicables. Dans le présent cas des expropriations de propriétés, les zones visées sont suffisamment bien circonscrites (figures 4-2 à 4-11) dans l'étude pour identifier les éléments qui seront directement affectés (démolition, dérangement) par cette étape du projet.

- *Une description des travaux associés aux propriétés touchées par le projet ainsi que l'évaluation des impacts anticipés doivent donc être effectuées.*

Question/Commentaire 4.7 [TC]

[p.4-22] Impacts résiduels de la phase de construction sur les terrains commerciaux.

- *Afin de compléter cette EE, il est essentiel de poser un jugement sur l'importance de l'effet. Par conséquent, on ne peut laisser incomplète ou indéterminée l'appréciation d'un effet résiduel. Même commentaire pour la p.4-49 où l'on mentionne que l'impact résiduel est indéterminé pour ce qui concerne l'efficacité des itinéraires des véhicules de pompiers et les autobus de la STM. Idem pour le premier tableau de la p.4-50.*

Question/Commentaire 4.8 [DEC]

[p.4-23] La première phrase du dernier paragraphe évoque l'expropriation totale du commerce ... sans jamais le nommer : **Budget**.

- *Toujours dans ce paragraphe, deuxième phrase, « le nouveau site conserve une proximité avec l'aéroport (rue Cardinal) ... ». Pourtant, l'encadré (mesures d'atténuation) indique que le site reste à déterminer : à éclairer.*

Question/Commentaire 4.9 [DEC]

- [p. 4-26] *La relocalisation d'espaces de stationnement incitatif devrait-elle répondre aux besoins de la clientèle en terme de proximité (sécurité) des infrastructures de dessertes de transport en commun ou bien cette relocalisation sera-t-elle au détriment de la clientèle ?*

Question/Commentaire 4.10 [DEC]

[p.4-27] Tel que mentionné plus haut, la conclusion des inconvénients causés par l'expropriation ne soulève aucunement les impacts occasionnés par les travaux de démolition des bâtiments, d'excavation ou de démantèlement d'ouvrages (poste d'Hydro-Québec). Il est donc faux de prétendre que les impacts anticipés, particulièrement en période de construction, seront peu significatifs.

4.2.1.5 Évaluation de l'impact visuel

Question/Commentaire 4.11 [DEC]

[p.4-32] Deuxième paragraphe : « ...la présence de l'affichage ? **publicitaire** a explosé ».

Question/Commentaire 4.12 [TC]

- [p.4-34] *Parmi les mesures d'atténuation suggérées, on pourrait ajouter qu'un plan de communication destiné aux usagers et implanté bien avant le début des travaux préparera les gens à ces désagréments. Le fait de communiquer à l'avance avec les gens de l'arrondissement de Dorval, par le biais de petites pochettes d'information par exemple, les aidera à mieux se préparer et accepter ce genre d'inconvénients.*

Question/Commentaire 4.13 [DEC]

[p.4-35]

- *Bien qu'à l'étape préliminaire, le futur terminal ferroviaire ne peut-il être localisé sur la figure 4.13 ? Le tracé ferroviaire est indiqué, mais se termine dans l'actuel stationnement de l'aéroport.*
- *Les emprises ferroviaires est (F-3) et ouest (F-4) de la future desserte ferroviaire le long de la A-20 ne devraient-elles pas figurer dans l'analyse de l'impact au niveau visuel ? Includes dans la zone d'étude pourtant.*

Afin de faciliter la lecture, il serait opportun d'identifier les photos 4.1 à 4.4 de manière à se repérer (pourquoi ne pas référer aux repères de la figure 4.13; par exemple, en vignette de la photo 4.1, Hôtel Hilton : EV 2 et F1).

Question/Commentaire 4.14 [TC]

[p.4-39, tableau 4-3] Mesures d'atténuation 1 et 3; attention aux plantations d'arbre pour les secteurs EV1, EV, F1 et VL3 en regard du péril aviaire.

- *ADM devrait être consulté en ce qui concerne ces initiatives afin que le risque de péril aviaire ne soit pas rehaussé. Nous comprenons que la plantation d'arbres ou de toutes autres végétaux respectera les plans de zonage.*

Question/Commentaire 4.15 [DEC]

[p.4-45]

- *Les impacts résiduels moyens au paysage devraient aussi compter le site exproprié de Budget (EV 4) comme future aire d'entreposage temporaire des déblais.*

4.2.1.6 Impact sur les biens archéologiques et patrimoniaux

Question/Commentaire 4.16 [DEC]

[p.4-46] Si « l'impact de la réalisation du projet sera nul sur des sites archéologiques... », pourquoi un inventaire est-il requis, tel que suggéré au cinquième paragraphe de la page 4-46 ? Reformuler le libellé d'introduction de la section 4.2.1.6.

Question/Commentaire 4.17 [DEC]

[p.4-47] Compte tenu du potentiel archéologique du secteur et en complément aux mesures prévues en cas de découvertes, nous suggérons d'ajouter que :

les travaux seront temporairement suspendus dans l'éventualité de la découverte fortuite d'artéfacts, le temps de permettre les travaux d'archéologie en conséquence (à valider avec le ministère de la Culture et des Communications du Québec).

4.2.1.7 Impact sur le patrimoine bâti

Question/Commentaire 4.18 [DEC]

- *Quels sont les critères d'ensembles d'intérêt par la ville de Montréal ?*
- *Quelle sera l'attention particulière lors de la phase de construction ?*

4.2.1.8 Impacts sur la circulation

Question/Commentaire 4.19 [DEC]

[p.4-48] Dans le cadre de la démolition du viaduc Bouchard, il est souligné, au deuxième paragraphe de la page 4-48, que « les usagers trouveront un autre chemin à travers la trame des rues résidentielles ... ».

- *Est-ce que cela se fera au détriment de la sécurité et du climat sonore des résidents de ces rues ? Quelles sont les rues de contournement les plus susceptibles d'être empruntées et quels sont les effets sur la circulation locale des secteurs touchés (extérieur de la zone d'étude ?) selon la durée des travaux ? Ceci correspond à des effets indirects qui doivent également être traités dans le cadre de l'étude environnementale.*

Nous croyons que malgré les mesures d'atténuation applicables, l'impact résiduel est jugé moyen et non faible, tel qu'identifié à l'encadré de la page 4-48.

Question/Commentaire 4.20 [DEC]

[p.4-49] Le premier paragraphe de la page 4-49 discute uniquement des effets de la démolition du viaduc Bouchard sur les usagers automobilistes et non sur les résidents des rues nouvellement empruntées. Les effets de ces changements sur ces derniers risquent d'être non-négligeables. *À développer dans cette section et dans la section sur la sécurité civile, section 5.*

Question/Commentaire 4.21 [DEC et TC]

[p.4-50] Déplacements piétonniers

- *Dans le premier paragraphe on indique que le « lien piétonnier est interrompu pendant environ une année », alors qu'au quatrième paragraphe, on indique que le « tunnel piétonnier sous les voies ferrées entre le terminus d'autobus et la gare est conservé pendant les travaux de construction ». Y aura-t-il ou non un lien maintenu durant les travaux ?*
- *S'il devient impossible pour un piéton de traverser la voie ferrée entre le nord et le sud pendant un an, comment les usagers du train vont-ils faire pour traverser selon le trajet ferroviaire qu'ils veulent emprunter ? Comment vont-ils faire pour traverser la voie ferrée ?*

Question/Commentaire 4.22 [TC]

[p.4-51] Temps de parcours moyen. On mentionne que les résultats de modélisation démontrent que la réalisation du projet engendrera une diminution significative des temps de parcours.

- Expliquez avec quel degré de confiance et quel test statistique a été utilisé pour affirmer ceci.

En examinant les résultats exprimés au tableau 4-4, on constate que le projet consistera à conserver le statu quo pour les temps de parcours en ce qui a trait à la période 2004 et 2016. En effet, la différence de temps de parcours entre 2B-2004 et 2B-2016 ne semble pas significative.

- On n'a pas analysé le temps de parcours entre la 520 et l'aéroport. Pourquoi ?
- À la p.4-54, 1er paragraphe, on parle de retard moyen. Par rapport à quoi ?

Question/Commentaire 4.23 [TC]

[p.4-59] On mentionne que les études faites sur les accidents sont basées sur des données générées par le MTQ et que ces dernières tiennent compte des valeurs moyennes. **Attention aux valeurs moyennes souvent influencées par les valeurs extrêmes.** Exemple : tableaux 4-4, 4-5 et 4-6.

- Au tableau 4-8, expliquez comment les facteurs de sécurité ont été établis.

4.2.1.10 Impacts sur la qualité de l'air

Question/Commentaire 4.24 [TC]

[p.4-62]

- Il est indiqué que « les zones les plus sensibles seront les secteurs au sud de l'autoroute 20 en raison des zones résidentielles situées à proximité des travaux. D'autres polluants seront émis par la machinerie ». Quels sont ils et quelle en est l'importance ? Si cela est négligeable, l'indiquer.

Question/Commentaire 4.25 [DEC et TC]

[p.4-62, 4-63] Puisque des activités de démolition au bâtiment de Budget, ainsi qu'à la gare de Via Rail sont prévues, celles-ci figurent comme source d'impact au niveau de la qualité de l'air. On peut croire que l'aire d'entreposage temporaire (mais qui devrait malgré tout s'étendre sur plus de deux ans) au site de Budget générera également des matières particulières (MP).

Comme à la section couvrant le milieu social, la durée ne peut être considérée courte lorsque les travaux dureront plus de 4 ans. Voir page 4-2 de la présente étude : « durée moyenne = impact n'est pas permanent et dont la durée est supérieure à un an ».

D'autre part, par l'ampleur (multiples sources de dégradation de l'air) et la durée des travaux sur une zone relativement restreinte, traversée quotidiennement par des milliers de véhicules, nous estimons que l'impact résiduel ne peut être jugé de faible, tel

qu'indiqué à la page 4-63, mais plutôt de moyen. Bien que peu de résidences soient présentes près des travaux, les travailleurs, et les touristes des hôtels, du secteur (industriel, aéroportuaire) risquent d'être affectés par la diminution de la qualité de l'air durant toute la durée des travaux.

- *Veillez ajuster le texte en conséquence à la section 4.2.1.10.*

Question/Commentaire 4.26 [SC]

Le projet a donné lieu à une évaluation de la qualité de l'air dans l'avenir, établie à partir des données existantes et en fonction de divers scénarios. Les paramètres suivants ont fait l'objet d'évaluations : ozone, gaz à effet de serre, monoxyde de carbone, dioxyde d'azote, benzène et matières particulaires.

- *Compte tenu que le projet implique le déboursé de fonds fédéraux, le promoteur devrait intégrer dans son étude des impacts environnementaux les diverses valeurs de référence développées au niveau fédéral, dans la mesure où ces standards sont disponibles.*

Des standards canadiens existent pour l'ozone, les matières particulaires, ainsi que plusieurs autres contaminants conventionnels. On peut, pour connaître ces standards, consulter le site de Santé Canada à l'adresse suivante :

http://www.hc-sc.gc.ca/hecs-sesc/qualite_air/reglementation.htm#2

Pour ce qui est des autres valeurs de référence, les documents suivants peuvent être consultés :

- Federal contaminated site risk assessment in Canada – Part I – Guidance on human health screening level risk assessment (SLRA)
Version 1.1 October 3, 2003

- Federal contaminated site risk assessment in Canada – Part II – Health Canada toxicological reference values (TRVs)
Version 1.0 October 3, 2003

(Disponibles à l'adresse Internet suivante : http://www.hc-sc.gc.ca/hecs-sesc/ehas/contaminated_sites.htm)

Question/Commentaire 4.27 [SC]

[p.4-62] À la section 4.2.1.10, il est fait mention d'un impact sur la qualité de l'air durant la phase de la construction. L'impact en question résulte des activités de chantier ainsi que de l'utilisation de machinerie lourde. Il serait opportun de détailler davantage les émissions dans l'air, outre les particules en suspension.

- *Dispose-t-on de données provenant d'autres projets similaires permettant d'avoir une idée plus précise des rejets dans l'air attribuables à ce genre de travaux ?*

À la même page, les auteurs du rapport considèrent la durée de l'impact des travaux « courte », alors que la durée de l'impact attribuable à la seule démolition du viaduc Bouchard (section 4.2.1.8, Rapport principal page 4-47) est décrite comme étant

[p.4-66] Identification de l'acronyme PM_{2.5}.

Question/Commentaire 4.32 [DEC]

[p.4-66 + tableau synthèse p. 4-105, 4-69, 4-75 (dernier paragraphe)] La hausse de PM_{2.5} peut non seulement être due à la hausse du débit de circulation mais aussi à l'augmentation de la superficie routière.

[p.4-65, conclusion, tableau 4-10] Nous resterons au statu quo pour les émissions atmosphériques dans le secteur.

Question/Commentaire 4.31 [TC]

[p.4-65] Concentrations maximales de polluants actuelles et projetées. L'étude fait état, au tableau 4-19, des prévisions quant aux concentrations de polluants obtenues à partir des conditions actuelles, en appliquant les modèles appropriés. Selon les informations additionnelles obtenues lors de la rencontre interministérielle avec les représentants du promoteur, il appert que ces données ne présentent pas, contrairement à des données à partir d'autres approches, de plages de valeur (marge d'erreur). Toutefois, ces prévisions sont à l'évidence entourées d'incertitude et la faible réduction prévue pour la contamination par le monoxyde de carbone, le dioxyde d'azote et le benzène pourraient ne pas se matérialiser. Par ailleurs, le faible accroissement prévu des particules pourrait être supérieur à celui anticipé ici.

Question/Commentaire 4.30 [SC]

[p.4-63] En ce qui touche les mesures de particules en suspension respirables (PM_{2.5}), il est étonnant de constater, dans le tableau décrivant les mesures d'atténuation, qu'un des objectifs visés est de mesurer les particules en suspension aux récepteurs les plus critiques afin vérifier leur conformité aux critères. Selon les résultats disponibles, un dépassement des critères en vigueur est déjà rapporté pour le secteur (voir section 2.2.5, tableau 2-23, page 2-91), alors que les travaux n'ont pas encore débuté.

Question/Commentaire 4.29 [SC]

- A-t-on envisagé d'avoir recours à certains équipements légers fonctionnant au propane ou à l'électricité ?
- En ce qui concerne la vérification et l'inspection de la machinerie lourde, compte tenu de l'impact de l'utilisation d'équipement dont le moteur au diesel est mal calibré, il serait souhaitable de disposer d'un calendrier d'entretien détaillé.

[p.4-63] Il est fait mention dans cette section des mesures de mitigation proposées lors des travaux de construction des voies d'accès.

Question/Commentaire 4.28 [SC]

« moyenne ». Comme l'ensemble des travaux s'étalera sur une plus longue période que celle requise pour la démolition du viaduc Bouchard, cette appréciation de la durée des travaux apparaît contradictoire et devrait être révisée.

Question/Commentaire 4.33 [TC]

[p.4-67] La baisse marginale de PM_{2,5} dans le secteur sud est expliquée par la disparition de l'échangeur actuel et par une diminution du débit de circulation.

- *Est-ce que ces explications pourraient s'appliquer pour le CO, les NOx et le benzène ?*

Question/Commentaire 4.34 [TC]

[p.4-68, tableau 4-12] On calcule qu'il y a des baisses de CO, NO₂ et benzène attribuables à la réduction d'émissions polluantes des véhicules routiers.

- *Toutefois, est-ce que les écarts exprimés au tableau 4-12 sont suffisamment significatifs pour affirmer ceci ?*

Question/Commentaire 4.35 [TC]

[p.4-69] Impact ferroviaire.

- *Comment peut-on faire des projections avec des données actuelles alors que 49 navettes additionnelles vont s'ajouter à la fréquence actuelle des trains. Est-ce que nous comprenons bien ?*

Question/Commentaire 4.36 [DEC]

[p.4-69 (en lien aussi avec la page 4-95)] Constatant que l'analyse des impacts environnementaux cumulatifs est trop peu développée (p 4-95), il nous apparaît que le traitement de l'analyse des impacts du projet ferroviaire sur la qualité de l'air (de la page 4-69 à la page 4-71) s'inscrit dans la démarche analytique de ces impacts en considérant des activités « distinctes » du projet analysé.

Ainsi, bien qu'une partie des travaux de la desserte ferroviaire soit incluse dans la zone d'étude, les travaux prévisibles situés à l'extérieur de celle-ci doivent être traités, particulièrement au niveau des composantes valorisées de l'environnement (CVE), tel que la qualité de l'air.

L'analyse efficace des impacts cumulatifs exige une échelle d'analyse multi-spatiale (au-delà du périmètre de la zone d'étude actuelle) sur un horizon temporel prolongé, soit au-delà de l'échéancier du projet principal. Dans le présent cas, le terminal ferroviaire (qui sera vraisemblablement localisé à l'intérieur de la zone d'étude et que l'on peut considérer comme prévisible vu l'intégration d'éléments déterminants du projet de desserte ferroviaire dans la présente étude), ainsi que les futures emprises ferroviaires complètes (tant celles à l'intérieur que celles à l'extérieur de la zone d'étude) figurent parmi les ouvrages / activités à couvrir dans l'analyse des impacts cumulatifs. De plus, il est probable que la réalisation du terminal et des autres infrastructures ferroviaires à l'extérieur de la zone d'étude soit effectuée pendant la période des travaux de réaménagement des accès routier (à partir de la deuxième année de l'actuel projet peut-être ?), ajoutant des perturbations sur la qualité de l'air pendant une période de deux à

trois ans dans le secteur. À la conclusion, d'ici environ un an, des travaux à l'une des jetées internationales de l'aéroport, l'augmentation du volume d'aéronefs, incluant de plus gros transporteurs, n'influencera-t-il pas aussi la qualité de l'air de la zone d'étude ?

Durant les travaux, la présence de machinerie lourde (particulièrement polluante), la continuité du transport ferroviaire et aérien et la congestion causée par les travaux occasionneront probablement une récurrence plus fréquente des épisodes d'ozone troposphérique dans la zone d'étude. Donc, en terme de qualité de l'air et, indirectement de santé publique, l'ozone troposphérique devrait figurer comme CVE pour la santé publique. D'ailleurs, une récente étude de l'université Yale (La Presse, 18 novembre 2004) établit que « l'augmentation modeste de 10 PPB du taux d'ozone ... peut entraîner une mortalité de 15 % plus élevée si le taux d'ozone élevé se poursuit durant tout un mois ».

En période d'exploitation, l'ajout de la desserte ferroviaire et les augmentations du trafic aérien et du débit de circulation autoroutière risquent de ne pas améliorer le taux d'ozone troposphérique dans les arrondissements Dorval et St-Laurent, de même que pour l'ensemble de l'île.

- *Nous croyons donc que pour couvrir adéquatement l'aspect des impacts cumulatifs (un des éléments essentiels de la LCEE), le traitement accordé aux impacts de la desserte ferroviaire aux pages 4-69 à 4-71 doit être bonifié et utilisé à la section sur les impacts cumulatifs.*
- *Tout autre projet ou intervention significative (prévisible) qui pourrait occasionner des modifications et perturbations à des composantes valorisées de l'environnement (CVE) devrait être intégré à l'analyse des impacts cumulatifs. En plus de la qualité de l'air, les autres CVE sont à être identifiées (à discuter avec les autorités fédérales impliquées).*

En période d'exploitation, le **climat sonore** devrait figurer au nombre des CVE pertinents à retenir, entre autres, dans le contexte d'une augmentation future du volume d'aéronefs de l'aéroport (plus gros transporteurs, malgré l'amélioration anticipée des moteurs d'avion en terme de réduction du bruit), du bruit engendré par la future desserte ferroviaire (p. 4-82), ainsi que de l'augmentation du débit de circulation engendrée par le réaménagement complet des accès routiers prévu (plus grande fluidité = plus bruyant ?).

À ce propos, la conclusion de la page 4-83 selon laquelle, en période d'exploitation, le tracé n'a pas d'incidences négatives sur le bruit perçu par les riverains, semble exclure les **incidences du bruit sur les travailleurs** situés dans les zones les plus susceptibles d'être influencées négativement par les perturbations au climat sonore.

Question/Commentaire 4.37 [TC]

[p.4-72 et 4-76 (3e paragraphe)]

- *On parle d'une augmentation de COV alors que l'on n'a parlé jusqu'à présent que de benzène. Pourquoi? De plus, quel(s) COV(s) affiche(nt) une augmentation?*

Question/Commentaire 4.38 [SC]

[p.4-73] Le promoteur aborde la question des impacts de la pollution de l'air sur la santé. Un des éléments avancés est à l'effet que « les faibles cotes et les risques relatifs observés laissent présumer que la contamination aérienne ne constitue pas une contribution majeure à la morbidité, aux niveaux étudiés ».

Bien qu'il s'agisse là d'une question d'appréciation, il faut savoir que cette évaluation diffère de l'opinion qui prévaut actuellement dans la communauté scientifique, à l'effet que la pollution atmosphérique exerce un effet non négligeable sur la morbidité et la mortalité au sein d'une population. En effet, malgré un niveau de risque relativement faible, le nombre de personnes exposées aux polluants atmosphériques s'avère élevé, de sorte que l'impact anticipé demeure plus marqué que celui anticipé à prime abord. Selon les informations disponibles, Santé Canada estime à plusieurs milliers le nombre annuel de décès attribuables à la pollution de l'air au pays.

Question/Commentaire 4.39 [TC]

[p.4-75]

- *Est-ce que cette conclusion cadre avec les chiffres du tableau 4-10? Faire le lien.*

Question/Commentaire 4.40 [DEC]

[p.4-76, 4-77]

Si, tel qu'avancé au premier paragraphe des mesures d'atténuation, « le tracé projeté n'a pas d'incidences négatives sur la qualité de l'air », pour quelle raison est-il mentionné à la page 4-77 qu'il serait « important de prévoir des bâtiments munis de filtres HEPA ... et une pression positive aux habitations »? Nous croyons qu'il est plus juste de mentionner que le tracé projeté n'aura pas d'incidences négatives **significatives**. Actuellement le texte laisse croire qu'aucune incidence négative n'est anticipée.

Question/Commentaire 4.41 [DEC]

[p.4-77] Des mesures d'atténuation sont proposées en ce qui concerne les impacts du projet sur la santé. Toutefois, les mesures proposées ici débordent du champ d'action du projet et visent des effets beaucoup plus globaux que l'amélioration de l'accès à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. **Ces mesures d'atténuation ne devraient-elles pas plutôt figurer dans les mesures d'atténuation en regard des effets cumulatifs?**

4.2.1.11 Impact sur le climat sonore

Question/Commentaire 4.42 [DEC]

[p.4-77] Comme nous le soulevions à la section sur les expropriations, nous ne croyons pas qu'il est obligatoire que les plans et devis soient complétés et définitifs pour identifier des sources d'impacts d'activités ou de travaux au projet, de même que les mesures d'atténuation pertinentes et applicables.

Ainsi, la difficulté « d'élaborer les impacts sonores du chantier ainsi que les mesures d'atténuation appropriées » ne peut être justifiée pour les autorités fédérales dans le cadre des exigences de la LCEE.

À cet égard, nous vous rappelons qu'au même titre de la démarche pour obtenir le certificat d'autorisation de construction émis par le MENV, les autorités fédérales, en vertu de la LCEE, ne peuvent exercer leurs attributions (financement et cession de territoire domanial) que s'il est conclu, à la suite de l'évaluation environnementale, que le projet dans son ensemble (incluant l'analyse complète des impacts cumulatifs) n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants compte tenu de l'application des mesures d'atténuation et, le cas échéant, de programmes de suivi environnemental adaptés.

- *L'identification des sources d'impacts sonores au chantier doit donc être entreprise dans la présente étude avec les données disponibles (étude de SNC-Lavalin) et l'expérience du MTQ dans des projets urbains similaires (Rond point Acadie, Autoroute Décarie, etc.).*

Question/Commentaire 4.43 [SC]

Il existe une grande lacune au niveau des renseignements fournis concernant l'impact sonore en phase de construction car aucune prévision de niveau de bruit de construction n'est avancée. Aussi, il n'y a aucun détail concernant les procédures d'application de la conformité.

Le promoteur devrait fournir les informations suivantes lorsqu'il s'agit d'évaluer le bruit de construction :

- *Les restrictions législatives touchant les activités de construction et l'environnement sonore de référence.*
- *Une liste de toutes les sources qui contribueront de façon significative au bruit de construction, incluant les niveaux de puissance acoustique évalués et la façon dont ils ont été obtenus.*
- *Les descripteurs de chaque type significatif de source de bruit de construction tel que continu, intermittent, impulsionnel ordinaire, fortement impulsionnel, impulsionnel de haut niveau (des exemples de différents types de bruit impulsionnel sont donnés à la norme ISO 1996-1, partie 3.5), à caractère tonal continu et à caractère tonal intermittent (avertisseurs sonores de recul, par exemple).*

- Une description des méthodes utilisées afin d'obtenir le niveau de bruit de construction prévu, incluant le nom du logiciel commercial utilisé.
- L'étendue et le calendrier des activités de construction (indiquer la présence de travaux de nuit et de battage de pieux, surtout la nuit).
- Les valeurs représentatives du bruit de référence, du bruit de construction ainsi que d'une combinaison des bruits de référence et de construction sur la façade la plus exposée du point de réception sensible ou (au choix) sous forme de courbes isophoniques, incluant:
 1. le niveau sonore moyen en fonction du temps (de 7 h à 23 h) en période de jour;
 2. le niveau sonore moyen en fonction du temps (de 23 h à 7 h) en période de nuit;
 3. les valeurs de niveau sonore moyen en fonction du temps (L_{eq}) sur une période de 24 heures;
 4. le niveau acoustique jour/nuit (L_{dn});
 5. le L_{dn} normalisé, conformément à la prescription de l'USEPA de 1974.
- Des renseignements justifiant l'utilisation de termes correctifs lors de la détermination du L_{dn} normalisé, conformément à la prescription de l'EPA (les termes non-acoustiques devront être établis lors des consultations préliminaires des collectivités).
- Les niveaux sonores prévus pertinents ci-haut mentionnés à la suite des mesures d'atténuation.
- Une description du type d'habitation touchée, accompagnée d'une évaluation de la réduction des niveaux de bruit de l'extérieur à l'intérieur.

Question/Commentaire 4.44 [SC]

Il semble n'y avoir aucun impact significatif sur le climat sonore provenant de la phase d'exploitation du projet. Toutefois, certaines incertitudes demeurent : i) les effets cumulatifs futurs (c.-à-d. l'aménagement proposé du secteur sud-est); ii) la vitesse des véhicules et ses effets sur les niveaux sonores; et iii) si les sites sélectionnés représentent les pires cas. *Ces incertitudes doivent être résolues.*

Question/Commentaire 4.45 [SC]

Les effets cumulatifs concernant les impacts sur le climat sonore en phase d'exploitation devraient inclure des plans définis et futurs probables, conformément à la Figure 1 de la partie 3.2.4.1 de l'Évaluation des effets cumulatifs, Guide du praticien (consultez le site Web de l'Agence canadienne de l'évaluation environnementale (ACEE; http://www.ceaa-acee.gc.ca/013/0001/0004/index_f.htm). Il faudrait comparer la phase de planification du nouvel ensemble résidentiel du secteur sud-est situé près de l'autoroute 20, à ce guide de l'ACEE et, le cas échéant, préparer une analyse des effets cumulatifs. L'analyse devrait inclure le L_{dn} du projet, l'écart de L_{dn} par rapport à la référence ainsi que l'écart entre le pourcentage de population fortement gênée et la

référence. La sévérité de l'impact et la possibilité de mise en application de mesures d'atténuation devraient être déterminées selon la version préliminaire ci-jointe du Document d'orientation pour évaluer l'impact d'un projet d'autoroute sur le climat sonore utilisé à l'heure actuelle par Santé Canada. Des mesures d'atténuation devraient être proposées le cas échéant.

Question/Commentaire 4.46 [TC]

[p.4-79, dernier paragraphe]

- *On mentionne qu'il y aura une augmentation des débits de circulation de l'ordre de 14% par rapport à la situation actuelle. Est-ce significatif ?*

Question/Commentaire 4.47 [TC]

[p.4-80, tableaux 4-17 et 4-19] Nous avons un peu de difficulté à retracer l'origine des données par rapport aux tableaux 2-109 à 2-111.

- *Pourriez-vous fournir des explications afin que le lecteur puisse faire le lien avec les tableaux mentionnés précédemment.*

Même problématique pour les données fournies au 570 rue Marshall.

Question/Commentaire 4.48 [TC]

[p.4-83]

- *Est-ce que la construction du nouveau projet résidentiel se fera dans la même fenêtre de temps que celle de l'échangeur ? Peut-il y avoir des effets cumulatifs dans cet ordre d'idée ?*

Concernant le bruit des avions, on mentionne que le bruit relié au trafic aérien affiche une tendance à la baisse dans l'horizon 1981-2010.

- *Est-ce que cette étude tient compte du projet d'agrandissement de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau ? Est-ce que ADM a validé ces données ?*

Par ailleurs, tous les impacts cumulatifs que peuvent soulever le projet d'agrandissement de l'aéroport avec le projet d'amélioration des infrastructures routières sont inexistantes (p.4-95). En effet, il n'y a aucune discussion en ce qui a trait aux effets cumulatifs relatifs aux composantes d'ambiance sonore et de qualité de l'air. Le commentaire s'applique également pour ce qui est du projet de navette ferroviaire concernant les ambiances sonores. On en traite aux p.4-82 et 4-83 mais on ne constate pas de tentative d'évaluation d'effets cumulatifs en terme de co-existence des 3 projets.

- *Il serait intéressant de documenter davantage le potentiel d'effets cumulatifs, que ce soit au niveau de la construction ou de l'exploitation, pour les 3 projets, sur une même carte de courbes de bruit par exemple.*

4.1.2 Milieux biophysiques

4.1.2.1 Impacts sur les eaux de surface

Question/Commentaire 4.49 [TC]

[p.4-84, 3e paragraphe] « De plus, en regard de la nature des travaux et des matériaux excavés, certains de ces milieux pourront contenir des contaminants et en particulier des métaux et des hydrocarbures ... ».

Question/Commentaire 4.50 [DEC]

[p.4-85]

« La circulation et l'entretien de la machinerie lourde, ainsi que l'entreposage d'hydrocarbures au chantier accroissent les risques d'un déversement accidentel... »

- *L'utilisation du site de Budget comme aire générale d'entreposage des déblais pour la durée des travaux présente une source d'impact non-négligeable sur la qualité des eaux de surface (ainsi que sur la qualité de l'air, le paysage, tel qu'évoqué précédemment), notamment par la gestion des déblais : ségrégation des déblais contaminés de ceux non contaminés. À développer dans les sections correspondantes avec mesures d'atténuation appropriées.*

Comme pour les éléments identifiés plus haut, la durée des travaux est considérée moyenne et non courte, tel qu'avancé au troisième paragraphe de la page 4-85.

Question/Commentaire 4.51 [DEC et TC]

[p.4-85(et 4-92; encadré des mesures d'atténuation)] Nous recommandons d'ajouter les mesures d'atténuation suivantes :

- *Afin de respecter les normes du Règlement no 87 de la CMM, l'utilisation de géotextile recouvrant les couvercles de puisards est efficace pour réduire la charge de MES provenant des eaux de pompage et de ruissellement.*
- *L'entreposage temporaire en milieu terrestre des matériaux d'excavation et/ou de matières et déchets dangereux devrait se faire à plus de 30 m d'un cours d'eau (ruisseau Bouchard) ou d'un fossé de drainage et à plus de 60 m d'un cours d'eau lorsque les sols sont potentiellement contaminés (+ polythène à la base et de recouvrement de ces sols), afin d'éviter le ruissellement des déblais vers les cours d'eau ou le réseau d'égout pluvial.*
- *Aucun ravitaillement ou entretien de machinerie lourde ne doit être effectué à moins de 30 m d'un cours d'eau.*
- *Aucun véhicule ne doit être stationné à moins de 15 m de tout cours d'eau ou fossé de drainage.*

- Des trousse de récupération d'hydrocarbures en cas de déversement accidentel devront être présentes en permanence au chantier (réparties aux points stratégiques du chantier) durant toute la durée des travaux (à inscrire au devis technique et / ou documents d'appel d'offres; déjà présent dans les clauses du CCDG ?).
- En plus de la sensibilisation aux travailleurs, les numéros de téléphone des unités d'urgence d'Environnement Québec et d'Environnement Canada devraient être facilement accessibles en tout temps au chantier.

Question/Commentaire 4.52 [DEC]

[p.4-86] Les bassins de rétention peuvent jouer un rôle significatif dans la réduction de charge polluante au réseau pluvial et, incidemment, à la qualité des eaux de surface.

- Compte tenu de l'augmentation du volume anticipé des eaux de ruissellement par le réaménagement complet des accès routier, et en respect avec les normes de sécurité de l'aéroport (oiseaux à proximité de l'aéroport), est-ce que des bassins de rétention des eaux de ruissellement, tel qu'il est de plus en plus pratiqué dans les aires gazonnées en bordure d'intersections autoroutières, sont considérés dans le présent projet en complément des dispositifs (séparateurs de sédiments, métaux lourds et huiles) de gestion des eaux de ruissellement ?

Question/Commentaire 4.53 [TC]

[p.4-86, dernier paragraphe] « Au cours de la période de construction, les travaux d'excavation sont les principales sources d'impacts susceptibles de modifier l'écoulement et la qualité de l'eau souterraine... ».

4.1.2.2 Impact sur les eaux souterraines

Question/Commentaire 4.54 [DEC]

[p.4-87] En plus de la contamination potentielle issue de la circulation des véhicules routiers comme source d'impact, l'entreposage d'équipements (génératrice, etc.) dans les excavations présente également une source d'impact aux eaux souterraines et au sol.

Ajouter, au deuxième paragraphe, la mention que le rejet des eaux pompées dans le réseau d'égout comprendra la mesure d'atténuation suivante : mise en place de **géotextile ou géomembrane sur les couvercles de puisards** afin de réduire la charge des MES au réseau.

- Est-ce que l'installation de drains sous certaines infrastructures et ouvrages d'art lors de la construction, de façon à permettre l'écoulement de l'eau souterraine et de limiter le rabattement de celle-ci, est possible et pertinente compte tenu des conditions hydrogéologiques du secteur ? Dans la négative, est-ce que d'autres méthodes sont privilégiées pour réduire l'effet de rabattement de l'eau souterraine causé par les futurs aménagements et infrastructures ?

Par l'ampleur et le nombre de zones d'excavation prévues et la durée de ces activités, nous croyons que l'intensité de l'impact sur les eaux souterraines est **moyenne** et non faible, tel qu'avancé au dernier paragraphe de la page 4-87. Le même constat s'applique pour la durée qui devrait être estimée de **moyenne** et non de courte (uniformisation de la durée à moyenne, tel que décrit précédemment). En ajoutant que les excavations impliqueront des volumes de sols et des eaux souterraines contaminées à diverses concentrations (particulièrement aux plages B-C et C +), l'impact résiduel peut difficilement être jugé (et justifié) faible, tel qu'avancé à la page 4-88.

- *Comme déjà spécifié comme mesure d'atténuation, des troussees de récupération d'hydrocarbures en cas de déversement accidentel devront être présentes en permanence au chantier.*

Question/Commentaire 4.55 [DEC]

[p.4-90] Ajouter à l'encadré des mesures d'atténuation pour la gestion des déblais :

- Ségrégation des déblais contaminés de ceux non contaminés.
- Utilisation de polythène pour accueillir et recouvrir les sols contaminés entreposés temporairement.

Question/Commentaire 4.56 [DEC]

[p.4-91]

- *Pour quelle raison, dans l'encadré, retrouve-t-on les « excavations » comme lieu potentiel de déversements accidentels en période d'exploitation alors que nous ne voyons pas quelles excavations seront présentes durant cette période ? Est-ce que ce sont les tranchées ferroviaires auxquelles vous faites allusion ?*

Le même commentaire s'applique à l'encadré de la page 4-93.

Impacts cumulatifs

Question/Commentaire 4.57 [DEC]

[p.4-95] Comme nous l'évoquons plus haut (en relation avec les commentaires de la page 4-69), l'analyse des impacts cumulatifs est nettement incomplète pour se prononcer sur l'ampleur des impacts des autres projets qui pourraient interagir sur des composantes valorisées de l'environnement (CVE) du secteur, tant en phase construction qu'en phase exploitation.

Ainsi, selon votre analyse, l'agrandissement de l'aéroport et la navette ferroviaire sont susceptibles d'accentuer les effets du projet routier sur le milieu. Vous concluez que l'effet escompté sera un renforcement et une consolidation du milieu et une amélioration du potentiel économique.

Le but de l'analyse des impacts cumulatifs est de mesurer le potentiel d'interaction des impacts environnementaux négatifs de projets passés, présents et prévisibles sur un

territoire donné. L'utilisation d'une échelle spatiale multidimensionnelle et d'un horizon temporel étendu est nécessaire afin de « capter » les interactions potentielles entre les projets, activités et interventions.

Il ne s'agit pas de mesurer l'effet économique structurant d'un projet sur un espace donné, comme il est démontré dans la section actuelle.

- *Nous vous invitons donc à entreprendre une analyse adéquate des impacts cumulatifs. Le guide de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale sur le sujet (disponible en ligne au www.ceaa-acee.gc.ca) peut favoriser une meilleure compréhension du traitement attendu.*

4.2 Synthèse des impacts sur le milieu humain et biophysique

Question/Commentaire 4.58 [DEC]

[p.4-96] Compte tenu de l'ensemble des commentaires des autorités provinciales et fédérales impliquées dans l'analyse de la version préliminaire de l'évaluation environnementale, les tableaux synthèses devront être mis à jour.

Question/Commentaire 4.59 [TC]

- [p.4-96, tableau-synthèse] *Ajouter aux mesures d'atténuation les abats poussières et les mesures décrites en p.4-63.*
- [p.4-100, tableau synthèse – impacts sur les eaux de surface] *S'assurer que les mesures décrites en p.4-85 sont intégrées dans ce tableau. Même commentaire pour la p.4-102.*

Question/Commentaire 4.60 [SC]

- *Veillez SVP précisez comment le public sera informé du service d'assistance téléphonique.*

5. MESURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ CIVILE

Question/Commentaire 5.1 [DEC]

- *La hausse d'émissions de poussière durant les travaux ne présente-t-elle pas des contraintes de sécurité pour les activités aéroportuaires ? Exigences / normes de sécurité à respecter pour éviter panache de poussière provenant des travaux (quand même une durée de quatre ans) ?*

6. SURVEILLANCE ET SUIVI ENVIRONNEMENTAL

6.1 Programme de surveillance

Question/Commentaire 6.1 [DEC]

[p.6-1] Toute modification aux travaux suite à l'élaboration des plans et devis et entraînant des ajustements à l'évaluation environnementale devra être communiquée aux autorités fédérales impliquées dans l'analyse environnementale. Aussi, les devis techniques et les documents d'appel d'offres définitifs devront être transmis aux autorités fédérales lorsque disponibles. Enfin, les rapports de surveillance environnementale pour l'ensemble des phases de construction seront attendus par les autorités fédérales, sur une base à déterminer avec celles-ci.

Question/Commentaire 6.2 [DEC]

[p.6-2]

- *Puisque les clauses environnementales du CCDG semblent couvrir plusieurs éléments de l'analyse environnementale et qu'elles sont le fruit de plusieurs années d'apprentissage et d'expérience des travaux du MTQ, nous comprenons mal pourquoi celles-ci ne sont pas intégrées aux encadrés des diverses sections ainsi qu'aux tableaux synthèse correspondants ? Ne peuvent-elles pas être incluses en annexe de l'étude ?*

Actuellement, pratiquement la seule mention de ces clauses est à la page 6-2 où il est indiqué que le surveillant de chantier s'assurera le respect de celles-ci lors des travaux.

Pour se prononcer sur l'acceptabilité de l'évaluation environnementale selon les termes de la LCEE, les autorités fédérales doivent valider l'ensemble des mesures d'atténuation qui seront appliquées lors des travaux.

Question/Commentaire 6.3 [SC]

[p.6-4] Il est prévu que des activités de surveillance auront lieu lors de la construction afin d'assurer une qualité de l'air adéquate. Toutefois, le libellé du rapport semble restreindre la portée de cette activité à la seule présence de matière particulaires.

- *Le promoteur entend-il suivre les concentrations d'autres contaminants que les poussières ? Si non, pourquoi ?*

Question/Commentaire 6.4 [SC]

- *Il faudrait fournir des estimations des niveaux de bruit pendant les travaux de construction et indiquer les niveaux cibles en période de jour et de nuit pour le programme de surveillance de bruit ainsi que les procédures d'application de la conformité, incluant les pénalités prévues en cas de non-conformité.*

Question/Commentaire 6.5 [DEC]

[p.6-5] N'est-il pas plus approprié de parler du nouveau réseau que de la nouvelle route ?

6.2 Programme de suivi

Question/Commentaire 6.6 [DEC]

[p.6-6]

- *Est-ce que l'entretien paysager prévoit l'utilisation de pesticides ou d'engrais chimiques ?*

7. EFFETS CUMULATIFS

Question/Commentaire 7.1 [DEC]

- *Il serait important d'ajouter les clauses environnementales du CCDG à la première phrase : « l'ensemble des mesures d'atténuation relevées devront être incluses aux plans et devis ».*