
RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION AUPRÈS DES MINISTÈRES ET ORGANISMES

Liste chronologique

Ministères et organismes	Date	Nbre pages
--------------------------	------	------------

1.	Ministère de la Culture et des Communications, Direction de Montréal	11 novembre 2004	1 page.
2.	Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides	17 novembre 2004	3 pages.
3.	Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Direction de l'aménagement métropolitain et des relations institutionnelles	19 novembre 2004	1 page.
4.	Ministère du Développement économique et régional et de la Recherche, Direction des politiques et de l'entrepreneuriat	19 novembre 2004	1 page.
5.	Ministère de l'Environnement, Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides	19 novembre 2004	1 page.
6.	Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique	22 novembre 2004	5 pages.
7.	Ministère de l'Environnement, Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés	22 novembre 2004	7 pages.
8.	Ministère de l'Environnement, Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et expertises	16 décembre 2004	1 page.
9.	Ministère du Développement économique et régional et de la Recherche, Direction des politiques et de l'entrepreneuriat	31 janvier 2005	1 page.
10.	Ministère de la Culture et des Communications, Direction de Montréal	31 janvier 2005	1 page.
11.	Ministère de l'Environnement, Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés	8 février 2005	1 page.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction régionale de Montréal	9 février 2005	1 page.
13.	Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides	9 février 2005	2 pages.
14.	Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction générale de la santé publique	15 février 2005	3 pages.
15.	Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux, Direction de santé publique	23 mars 2005	2 pages.
16.	Ministère de la Sécurité publique, Direction régionale de la sécurité civile de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides	24 mars 2005	1 page.
17.	Ministère des Affaires municipales et des Régions, Direction de l'aménagement métropolitain et des relations institutionnelles	25 mars 2005	1 page.
18.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Direction régionale de Montréal	29 mars 2005	1 page.

Direction de Montréal

Montréal, le 11 novembre 2004

M. Michel-L. Mailhot
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque est
6e étage, boîte 83
QUÉBEC (Québec) G1R 5V7

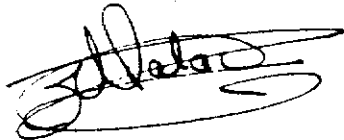
OBJET: Étude d'impact « Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal »
(3211-05-361)

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons procédé à l'examen de l'étude d'impact reliée au projet cité en rubrique.

Cette étude répond de façon adéquate à la directive émise en ce qui a trait à nos préoccupations, plus particulièrement en ce qui concerne le patrimoine archéologique. Cependant, nous aurions apprécié une meilleure intégration des données de l'étude de potentiel d'Ethnoscop inc. Le texte de la firme Arbour est extrêmement succinct et parfois peu clair en ce qui touche le patrimoine archéologique du secteur à l'étude.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Anne-Marie Balac
Archéologue



Le 17 novembre 2004

Madame Linda Tapin
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**OBJET : Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de
l'aéroport Montréal -Trudeau
Analyse de recevabilité de l'étude d'impact
(3211-05-361)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 7 octobre 2004 demandant à notre Direction de commenter le document déposé par Transport Québec pour son projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal -Trudeau, nous avons examiné le contenu de celui-ci. Après analyse, nous considérons que l'étude d'impact est incomplète à plusieurs égards et, par conséquent, irrecevable.

Vous trouverez ci-joint le rapport d'analyse de recevabilité préparé par monsieur Yvan Leroux, responsable de ce dossier à notre Direction régionale. Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec lui. Vous pouvez le joindre par téléphone au (514) 864-1227 ou par courriel à yvan.leroux@msp.gouv.qc.ca.

Je vous prie d'agréer, Madame Tapin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Marc Lavallée
Directeur régional

ML/YL/lr

P.J.

c.c. Monsieur Bernard Dubois
Madame Marie-Ève Fortin

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

Dossier 3211-05-361 de la Direction des évaluations environnementales
du ministère de l'Environnement

Rapport d'analyse sur la recevabilité du projet

Par : Yvan Leroux
Conseiller en sécurité civile
Direction régionale de Montréal, Laval, Laurentides et de Lanaudière
Ministère de la Sécurité publique

Montréal, 17 novembre 2004

AVIS SUR LA RECEVABILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT (recevabilité initiale)

Chapitre 5

Phase de 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 sont les conséquences d'une telle éventualité sur la population et les citoyens corporatifs du rond-point au niveau de la sécurité?

L'étude ne démontre 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?

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?

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 nous informent 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?

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? Seront-ils exercés et à quelle fréquence?

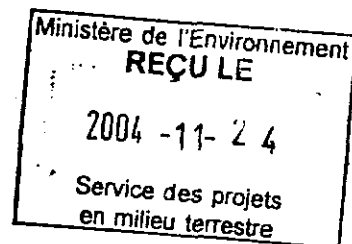
Conclusion :

Nous ne pouvons, en ce qui a trait aux items reliés à notre mandat, qualifier la version actuelle de l'étude d'impact de recevable. L'inclusion par le promoteur dans une version révisée de l'étude d'impact des informations relatives aux points que nous avons soulevés pourra modifier cet avis.

Références:

- TRANSPORT QUÉBEC - Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal -Trudeau, préparé par Daniel Arbour & associés, août 2004, Résumé de 84 pages, Document principal et 4 annexes;
- ENVIRONNEMENT QUÉBEC - Directive - Nouvel accès routier aux autoroutes 20 et 520 à la Cité de Dorval et à l'aéroport de Dorval, juin 1998, 27 pages.

c. c. Madame Marie-Eve Fortin
Monsieur Bernard Dubois



Montréal, le 19 novembre 2004

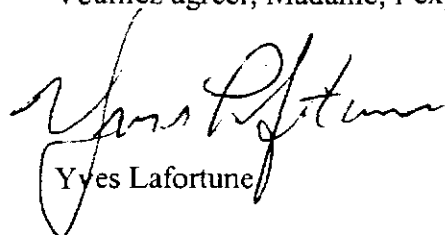
Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir a pris connaissance de l'étude d'impacts relative au « Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal ».

La lecture des documents relatifs à l'étude d'impact concernant ce projet nous confirme que les préoccupations du Ministère ont été prises en considération à ce stade-ci de l'état d'avancement du processus menant à la réalisation du projet. En particulier, nous sommes très satisfaits du projet en ce qui a trait à la desserte de ce pôle économique majeur par une meilleure intégration des réseaux et des systèmes de transport des personnes et des marchandises. En conséquence, nous considérons que les études peuvent être rendues publiques en vue des audiences publiques qui, nous le souhaitons, pourront commencer le plus tôt possible compte tenu de l'importance de ce projet pour assurer la vitalité économique de la région de Montréal.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Yves Lafortune

c.c. Martin Galarneau, sous-ministre associé à la Métropole
Luc Brunelle, conseiller



Québec, le 19 novembre 2004

Madame Linda Tapin
La chef du service des projets
en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

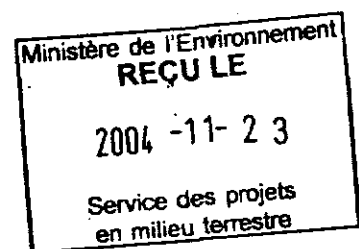
OBJET : Étude d'impact « Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal »
(3211-05-261)

Madame,

En réponse à votre lettre du 7 octobre dernier, concernant le projet cité en objet, veuillez prendre note que le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche n'a aucun commentaire spécifique à formuler en regard de la recevabilité des études d'impact soumises par l'initiateur de ce projet.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Marc Leduc
Directeur des Politiques
et de l'Entrepreneurship





DESTINATAIRE : Monsieur Michel-L. Mailhot
Service des projets en milieu terrestre

EXPÉDITEUR : Dominique Normandin, ing.
Direction régionale de l'analyse et de l'expertise
de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides

DATE : Le 19 novembre 2004

OBJET : **Étude d'impact « Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal » (3211-05-361)**

Pour faire suite à votre demande de collaboration sur la recevabilité de l'étude d'impact décrite à l'objet, il me fait plaisir de vous transmettre mes commentaires relatifs au drainage pluvial et à leur impact sur le milieu récepteur, à savoir :

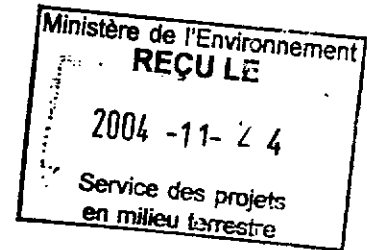
1. Impact du drainage sur le ruisseau Bouchard : Il y aurait lieu d'apporter des précisions sur la capacité du ruisseau Bouchard, et également du ruisseau Smith, à recevoir et véhiculer les débits de ruissellement engendrés par les ouvrages proposés et ce en regard des apports en provenance des autres superficies tributaires, notamment celles de l'aéroport.
2. Impact des eaux de drainage sur les différents milieux récepteurs : Analyser l'impact qualitatif des différents rejets pluviaux dans le lac Saint-Louis au droit des émissaires, en fonction des différents usages fauniques et récréatifs.
3. Apporter des précisions sur les mesures d'urgence permanentes en cas de déversements majeurs de produits toxiques ou d'hydrocarbures, ce en vue de protéger les ruisseaux et milieux récepteurs susceptibles d'être affectés par de tels événements.

Je vous prie d'agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

DN

Québec, le 22 novembre 2004

Madame Linda Tapin
Chef du service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

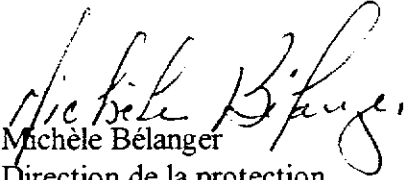


Madame,

Suite à votre demande relativement à la recevabilité de l'étude d'impact concernant le « Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau » (3211-05-361), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés en collaboration avec la Direction de santé publique de Montréal.

Veillez agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

MRB/lr


Michèle Bélanger
Direction de la protection
de la santé publique

Le 19 novembre 2004

Monsieur Michel Mailhot
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifce Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Étude d'impact concernant le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre
près de l'Aéroport de Montréal-Trudeau

Monsieur,

Nous avons pris connaissance de l'ensemble de la documentation en lien avec l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique, et nous vous soumettons notre avis sur la recevabilité de cette étude. Notre analyse ne concerne que les impacts environnementaux en lien avec la santé publique de la population touchée par ce projet.

Dans l'ensemble, la majorité des éléments requis par la directive ont été traités de façon élaborée. Il existe cependant quelques éléments qui devraient être mieux documentés à notre avis, et nous vous les présentons ci-après.

1) L'évaluation des impacts projetés

L'annexe B précise que le climat sonore projeté est évalué en tenant compte des débits de trafic modifiés pour 2016 et de la nouvelle géométrie des voies de circulation. Ceci semble être vrai également pour l'évaluation de la qualité de l'air projetée, mais il serait bien de préciser si tel est le cas.

Afin de nous permettre de bien saisir quel sera l'impact du projet d'amélioration des infrastructures de transport à Dorval, il serait très utile de connaître des projections pour les niveaux sonores et pour la qualité de l'air en 2016 qui tiendraient compte de l'augmentation du débit du trafic routier

occasionné par l'augmentation du trafic aérien, mais sans changement à l'infrastructure du transport routier. En comparant ces données associées uniquement avec l'augmentation du trafic aérien avec les projections déjà présentées dans l'étude d'impact, nous pourrions alors évaluer les impacts environnementaux directement attribuables au projet d'amélioration des infrastructures.

2) L'impact régional potentiel du projet

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, nous voudrions savoir si 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.

3) L'impact sur le transport en commun et le transport actif

Il est clair que le projet vise une amélioration du transport en commun et du transport actif, et le chapitre 4 mentionne les impacts positifs du projet sur ces deux modes de transport. Il serait intéressant 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, nous pourrions mieux situer l'impact du projet sur le transport en commun et le transport actif par rapport au transport automobile.

4) Quelques précisions sur les impacts sur la qualité de l'air

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). Nous nous demandons s'il serait possible de présenter les données sur le benzène et les COV totaux pour les émissions reliées aux véhicules et aux locomotives. Ceci faciliterait l'évaluation de l'impact environnemental.

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. Elles le sont maintenant, alors nous croyons qu'il serait utile de les intégrer au rapport et à l'annexe B.

Les normes et critères de concentrations ambiantes d'ozone utilisés dans l'étude sont incomplets, car on réfère aux normes pour 1 heure, 8 heures et 24 heures seulement précisées dans le Règlement 90

relatif à l'assainissement de l'air. Il faudrait également référer à le standard pancanadien 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).

5) L'évaluation des impacts sonores et les mesures d'atténuation

Le critère principal utilisé pour évaluer l'impact sonore est le $L_{\text{eq } 24\text{h}}$ ce qui est inadéquat, car ça ne nous permet pas de connaître l'impact sonore pendant des périodes précises au cours de la journée. Ceci est particulièrement important pour la nuit, une période de temps cruciale pour évaluer les impacts sur la santé publique. Il faudrait donc présenter les données pour la période nocturne (22 heures à 6 heures). En procédant ainsi on pourrait aussi préciser les mesures d'atténuation qui seront mises de l'avant autant pendant les travaux de construction que pendant la période d'exploitation pour tenter de respecter la directive de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur le bruit qui prévoit un $L_{\text{Aeq } 8\text{h}}$ de 45 dBA à l'extérieur des chambres à coucher la nuit.

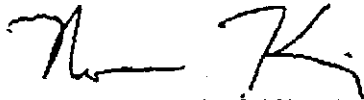
Le rapport mentionne aussi que certains travaux seront nécessaires pendant la nuit lors de la période de construction. Il faudrait préciser lesquels et décrire les mesures d'atténuation particulières qui seront prises pour éviter des problèmes de perturbation du sommeil, notamment en période estivale lorsque les fenêtres des résidences sont ouvertes.

Enfin, il faudrait que l'étude d'impact indique aussi le niveaux de L_{Amax} qui seront atteints en phase de construction afin de déterminer la nécessité de mettre de l'avant des mesures d'atténuation pour diminuer l'effet nocif des bruits d'impacts pendant les travaux de construction qui auront lieu entre 22 heures et 6 heures.

6) Mesures d'urgence et sécurité civile

La section 5 de l'étude présente les responsabilités des différents organismes ainsi que l'information que doit contenir le plan de mesures d'urgences. Toutefois, on n'y retrouve que 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. Il serait donc intéressant d'obtenir cette information afin de pouvoir évaluer l'impact que la réalisation de ce projet aura sur la capacité de répondre aux urgences en phase de construction.

En espérant que ces quelques précisions vous seront utiles dans votre suivi du dossier de l'échangeur Dorval, je vous prie d'accepter, Monsieur Mailhot, l'expression de mes sentiments distingués.



Norman King, M. Sc. Épidémiologie
Unité Santé au travail et environnementale
Direction de santé publique de Montréal

c.c. Dr. Louis Drouin, responsable, Unité SATE, DSP de Montréal
Madame Michèle Bélanger, MSSS

Documents consultés : Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau; Rapport principal et annexes; Daniel Arbour et associés, CIMA/SNC Lavalin, Transports Québec, Aéroports de Montréal, Ville de Montréal, Transports Canada; Août 2004.

Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement d'un projet routier; Ministère de l'Environnement; Juin 1998

Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement; Organisation mondiale de la santé, 1999

Qualité de l'air à Montréal, Rapport 2003; Réseau de surveillance de la qualité de l'air; 2004



EXPERTISE TECHNIQUE

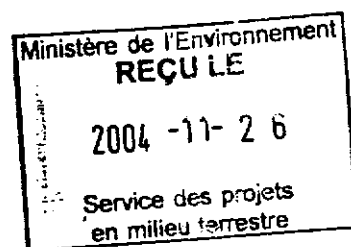
NATURE DE LA DEMANDE : Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau

EXPERTISE DEMANDÉE PAR : Linda Tapin,
Direction des évaluations environnementales

EXPERTISE ÉMISE PAR : Luc Bonneau, ing

DATE : Le 22 novembre 2004

N/RÉFÉRENCE : 2004-15



Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous vous faisons parvenir nos commentaires concernant l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact du ministère des Transports du Québec (ci-après le promoteur) relié au projet mentionné ci-dessus.

Contexte de la demande

Pour faire suite au dépôt de l'étude d'opportunité du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Dorval et à sa présentation le 14 juin 2004, le promoteur a déposé à la Direction des évaluations environnementales l'étude d'impact reliée au projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau.

Afin de pallier à des problèmes d'accessibilité et de sécurité, le projet a pour objectif l'amélioration de l'accessibilité à l'aéroport et des conditions de circulation dans l'échangeur Dorval. Ce dernier est localisé dans la partie ouest de l'île de Montréal, à 20 km du centre-ville, au cœur des activités de l'arrondissement Dorval/L'île Dorval et au croisement des autoroutes 20 et 520.

Le projet vise non seulement la réfection des axes routiers, mais aussi l'amélioration des transports en commun dont l'ajout d'un axe ferroviaire (non inclus à l'étude d'impact).

...2

Bien que le MTQ soit le promoteur du projet, celui-ci s'effectue en partenariat avec le gouvernement fédéral, la ville de Montréal et l'aéroport de Montréal.

Pour les fins de l'étude d'impact, une zone d'étude s'étendant sur un territoire d'environ 1 860 000 m², dont les limites se situent à plus de 300 m de distance de part et d'autre des axes routiers planifiés, a été considérée.

Caractérisation des sols dans la zone d'étude

Le rapport principal de l'étude d'impact nous 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). 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.

Par contre, aucune information n'est donnée en ce qui concerne la phase III (exhaustive) de la caractérisation. Le promoteur devra donc indiquer dans l'étude d'impact ses intentions 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 précisions 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);
- Certains secteurs contaminés retrouvés, comme 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;
- Les zones de déblai important (pour éviter les surprises).

Réhabilitation

Problématique

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) et/ou au RPRT, d'autres non. Les informations nécessaires à l'évaluation des parties assujetties ne doivent pas essentiellement être incluses à l'étude d'impact puisque le promoteur s'est engagé à les respecter. Cependant, elles devront être fournies 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 les informations nécessaires à leur évaluation devront être également fournies 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, est présentée dans la présente expertise. Cette approche considère qu'aucune substance en concentration supérieure aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT ne sera maintenue sur les terrains. Étant sa complexité dans le cadre de l'actuel projet, une approche simplifiée respectant les exigences de la section IV.2.1 de la LQE et du RPRT pourra être proposée par le promoteur et être incluse à l'étude d'impact.

Terrains assujettis à l'article 31.53 de la LQE

Lorsque la totalité ou une partie d'un terrain sera acquise par le MTQ et que les activités s'exerçant ou s'étant exercées sur ce terrain font partie de celles mentionnées à l'annexe III du RPRT, alors il faudra considérer qu'il y a changement d'utilisation. Dans ce cas, le terrain acquis sera assujetti à l'article 31.53 de la LQE.

L'assujettissement à l'article 31.53 impliquera l'obligation de fournir une étude de caractérisation du terrain acquis, laquelle devra être attestée par un expert. De plus, lorsque le terrain ou une partie du terrain assujetti à l'article 31.53 s'avèrera être une constituante de la future assiette de chaussée, d'un trottoir en bordure de celle-ci, d'une piste cyclable ou d'un parc municipal, en présence de substances en concentrations supérieures aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT, les tâches suivantes devront être effectuées :

- Inscrire un avis de contamination au registre foncier;
- Soumettre un plan de réhabilitation;
- Faire attester par un expert la réalisation des travaux de réhabilitation.

Suite à la réalisation des travaux de réhabilitation, le promoteur pourra également procéder à l'inscription d'un avis de décontamination au registre foncier.

Par contre, pour les terrains ou parties de terrains assujettis à l'article 31.53 qui ne s'avèreront pas être une telle constituante, nonobstant l'obligation de fournir une caractérisation du terrain attestée par un expert, le promoteur devra uniquement s'engager dans l'étude d'impact à soumettre un plan de réhabilitation advenant un dépassement des valeurs limites de l'annexe II du RPRT et à réhabiliter les dits terrains jusqu'à l'atteinte de ces valeurs limites.

Terrains non assujettis à l'article 31.53 de la LQE

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, pour les secteurs qui s'avèreront être une constituante de la future assiette de chaussée, d'un trottoir en bordure de celle-ci, d'une piste cyclable ou d'un parc municipal, en présence de substances en concentrations supérieures aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT, le promoteur devra seulement s'engager dans l'étude d'impact à fournir seul un plan de réhabilitation.

Pour les secteurs ne s'avérant pas être une telle constituante, le promoteur devra s'engager dans l'étude d'impact à soumettre un plan de réhabilitation advenant un dépassement des valeurs limites de l'annexe II du RPRT et à réhabiliter les dits terrains jusqu'à l'atteinte de ces valeurs limites.

Indépendamment de la présence d'un trottoir ou d'une piste cyclable, la figure 1 schématise ce que le SLC considère comme étant l'assiette d'une chaussée dans le cas d'une chaussée à drainage ouvert, à drainage fermé et une structure (ex. pont ou viaduc) en conformité avec l'article 1 du RPRT.

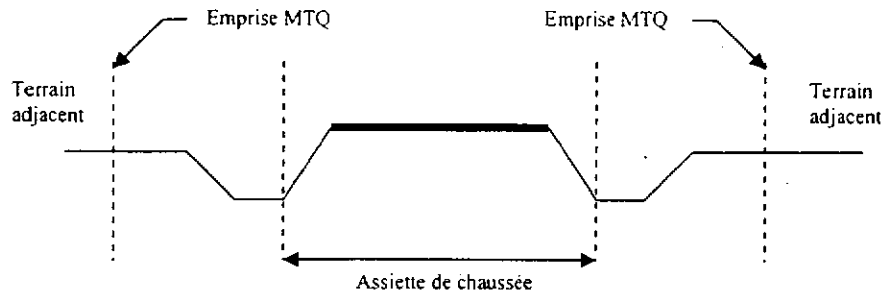
Excavation de sols contaminés

Tel que mentionné dans les sections précédentes, pour chacune des parties de l'emprise nécessitant d'être réhabilitées, un plan de réhabilitation devra être soumis par le promoteur lors du dépôt de la demande de C.A. requis en vertu de l'article 22 de la LQE. Notons cependant que pour les fins du projet, un plan de réhabilitation global pourra être soumis.

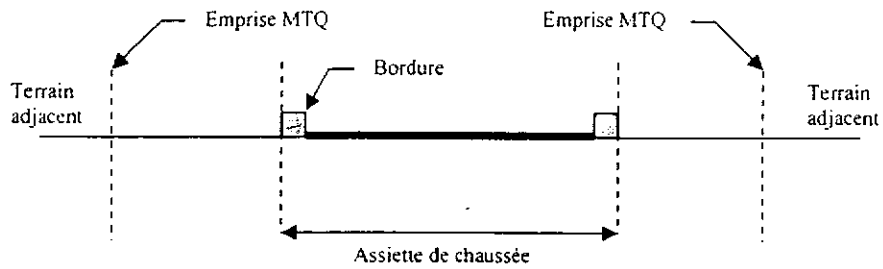
Afin d'établir sa stratégie en ce qui concerne l'excavation des sols contaminés, le promoteur devra inévitablement identifier clairement les secteurs à réhabiliter, ceux où des sols contaminés en concentration inférieure à l'annexe II du RPRT sont retrouvés, si des aménagements d'entreposage temporaire sont nécessaires, 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 ces informations ne soient pas absolument requises dans l'étude d'impact, le promoteur devrait s'y engager à détailler sa stratégie d'excavation des sols contaminés lors du dépôt de la demande de C.A. requis en vertu de l'article 22 de la LQE.

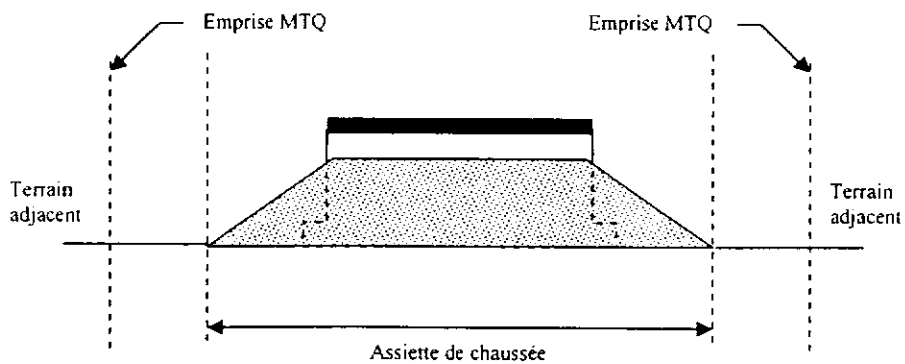
Figure 1 Assiette d'une chaussée



a) Route à drainage ouvert



b) Route à drainage fermé



c) structure

Plan de gestion des sols contaminés

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 devra 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.

Ce programme devra contenir, en fonction du niveau de contamination, une estimation des quantités de sols contaminés excavés qui seront :

- Réutilisés à l'intérieur du projet directement après excavation (avec identification des secteurs où ils seront réutilisés).
- Traités et réutilisés à l'intérieur du projet (avec identification des concentrations après traitement et des secteurs de réutilisation).
- Disposés dans des lieux autorisés (avec identification des types de lieux).

Précisons que dans le cadre de ce projet, la définition de terrain récepteur de la grille de gestion des sols contaminés excavés intermédiaire de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* (Politique) sera l'endroit d'où les sols ont été excavés.

Enfin, compte tenu des orientations de cette politique, lesquelles visent à favoriser le traitement et la valorisation des sols contaminés, il est fortement suggéré que le promoteur s'engage dans l'étude d'impact à opter pour ce genre de solution, lorsque réalisable.

Eaux souterraines

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.

Toutefois, l'étude ne précise pas 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.

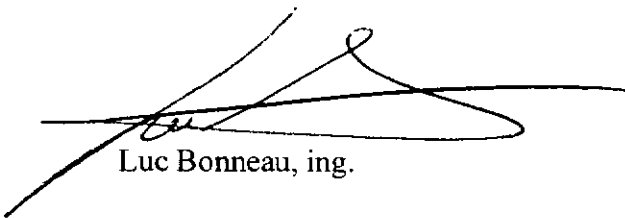
Le promoteur devra donc préciser dans l'étude d'impact s'il y a présence ou absence d'un impact sur les eaux souterraines dans les puits indiquant un dépassement des critères et normes.

Le cas échéant, il 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). Ses informations devront être fournies lors du dépôt de la demande de C.A requis en vertu de l'article 22 de la LQE.

Mesures d'atténuation

Advenant que des travaux d'excavation soient requis sous le niveau d'élévation de l'eau souterraine dans les secteurs où un impact sur ces eaux a été identifié, le promoteur devra s'engager dans l'étude d'impact à soumettre, lors du dépôt de la demande de C.A. requis en vertu de l'article 22 de la LQE, 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 devront également être mises en place lorsque, après réhabilitation, la contamination dans l'emprise demeure supérieure à celle du terrain adjacent.



Luc Bonneau, ing.

Québec, le 16 décembre 2004

NOTE DE SERVICE

À: Michel Mailhot
DEE

DE: Richard Leduc
DSEE-SAVEX

SAVEX-4071

OBJET: Échangeur Dorval

1. J'ai bien reçu les documents relatifs au dossier pré cité, et je vous en remercie.
2. L'étude de modélisation a été effectuée de la manière usuelle et les résultats sont acceptables en autant que les conditions utilisées dans le modèle sont représentatives des conditions réelles lors de la mise en service. Veuillez noter qu'il n'est pas de notre responsabilité de valider les taux d'émission.
3. Compte tenu des niveaux anticipés de PM25, ma recommandation est à l'effet d'entreprendre un programme d'échantillonnage avant, pendant et après la mise en service; la durée du programme après la mise en service devra être suffisamment longue pour être représentative. Le programme couvrira les secteurs résidentiels du sud-ouest et le secteur prévu au sud-est.
4. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à me contacter.

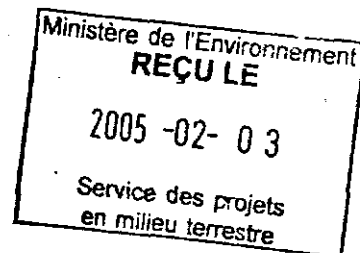


Richard Leduc, Ph.D.

SAE509/521203272
cc/Y. Grimard

Québec, le 31 janvier 2005

Madame Linda Tapin
La chef du service des projets
en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



OBJET : Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement « Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal » (3211-05-261)

Madame,

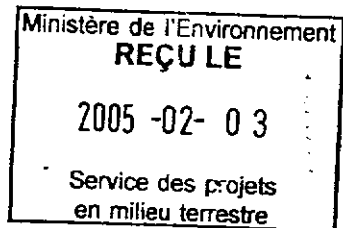
En réponse à votre lettre du 21 janvier dernier, concernant le projet cité en objet, veuillez prendre note que le ministère du Développement économique et régional et de la Recherche n'a aucun commentaire spécifique à formuler en regard des renseignements additionnels transmis par l'initiateur de ce projet.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Marc Leduc
Directeur des Politiques
et de l'Entrepreneurship

Direction de Montréal

Montréal, le 31 janvier 2005



M. Michel-L. Mailhot
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque est
6e étage, boîte 83
QUÉBEC (Québec) G1R 5V7

OBJET: Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.
(3211-05-361)

Monsieur,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous avons procédé à l'examen du document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements qui ont été adressées au promoteur sur le projet cité en rubrique.

Comme nous avons déjà émis un avis de recevabilité pour l'étude d'impact préalable, nous ne ferons donc pas de commentaires sur ce document.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Anne-Marie Balac
Archéologue

Mailhot, Michel-L.

De: Bonneau, Luc

Envoyé: 8 février 2005 09:42

À: Mailhot, Michel-L.

Objet: Aéroport Dorval

Ci-joint mes commentaires concernant les réponses à nos questions et commentaires dans le cadre de l'analyse de récevabilité.

Précisons que le promoteur doit s'attendre à recevoir beaucoup plus de commentaires de notre part lors de l'acceptabilité, puisque plusieurs des précisions apportées ne nous semblent pas acceptables.

Q-17

Dans la dernière phrase du premier paragraphe de leur réponse, il doivent préciser ce qu'ils entendent par " si requis ".

Q-23

Tel que demandé dans l'expertise daté du 22 novembre 2004 et en accord avec la procédure de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés*, ils doivent déterminer s'il y a un impact dans l'eau souterraine au niveau des puits P-107, P-108 et P-127.

Bonne journée !

*Luc Bonneau, ing
Ministère de l'Environnement du Québec
Direction des politiques en milieu terrestre
Service des lieux contaminés
418 521-3950 poste 4922*

Mailhot, Michel-L.

De: Normandin, Dominique
Envoyé: 9 février 2005 17:49
À: Mailhot, Michel-L.
Cc: Gavidia, Soraya
Objet: RE : Échangeur Dorval

Bonjour, vous trouverez dans la présente un préliminaire de nos commentaires suite à l'examen des réponses reçues. Les réponses reçues sont incomplètes à notre avis, mais les études et mesures requises pour bonifier le projet pourraient nous être précisées avant l'émission du décret. Après discussion, si possible vendredi, nous vous acheminerons la version finale et officielle de nos commentaires.

Q12-Certaines informations disponibles nous indiquent que la capacité des infrastructures existantes, notamment celle du ruisseau Bouchard, est insuffisante à véhiculer adéquatement selon les règles de l'art les eaux de ruissellement actuelles. Nous souhaitons donc qu'un portrait global du drainage du secteur (étude drainage des bassins) soit établi en premier lieu et, en fonction des résultats obtenus, que les modifications requises aux infrastructures actuelles soient identifiées en même temps que les ouvrages de rétention requis pour les nouvelles infrastructures..

Q13-Impact des rejets sur les milieux récepteurs:

La réponse apportée à nos questions aborde la problématique globale de la qualité de l'eau du fleuve. En tenant compte du fait qu'il s'agit de milieux déjà très perturbés, nous souhaitons plutôt que l'impact local du projet sur les milieux récepteurs, soit sur les ruisseaux et à l'embouchure du ruisseau dans le lac, soit étudiée et prise en compte et les mesures d'atténuation des impacts implantés.

*Entre autres, le projet ne devra pas avoir pour conséquences d'augmenter les charges bactériologiques et physico-chimiques dans le cours d'eau et respecter les normes de rejet du règlement 87;
Identifier également les usages fauniques et autres à l'embouchure des ruisseaux dans le lac Saint-Louis et proposer des mesures de protection de ces usages s'il y a lieu;
Des ouvrages de rétention des huiles et graisses et de matières en suspension pourraient être intégrés aux ouvrages de rétention proposés et requis. D'ailleurs les commentaires de nos collègues fédéraux vont dans le même sens sur la nécessité de ces mesures. (voir question/ commentaires no 4.52)*

Q-14:

Nous comprenons que les mesures d'urgence proposées seront appliquées après qu'un déversement soit survenu. Notre recommandation est à l'effet d'implanter des mesures de récupération à la source avant que les déversements ne soient acheminés aux milieux récepteurs, soit par l'implantation de bassins de récupération permanents, boudins, etc..

Dominique Normandin, ing.
Téléphone: poste 282

Montréal, le 9 février 2005

Madame Linda Tapin
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près
de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal
(3211-05-361)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 21 janvier 2005 demandant à notre ministère de commenter le document déposé en janvier 2005 par Transport Québec pour son projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, nous avons examiné ce document.

Après analyse, nous constatons que l'initiateur a donné globalement des réponses acceptables aux cinq questions posées rendant ainsi l'étude d'impact recevable en rapport avec notre champ de compétence. Cependant, il serait souhaitable que le promoteur tienne compte des commentaires qui suivent.

La question 40 sur un plan particulier d'intervention pour le rond-point Dorval a reçu une réponse incomplète puisque le MTQ refuse de transmettre ses informations et ses procédures en raison d'une problématique de sécurité et de prévention. Il est donc difficile pour le MSP de confirmer que l'état de préparation est acceptable puisque les documents ne sont pas accessibles.

La question 43 traite notamment des conséquences sur les zones résidentielles à proximité lors d'une forte pluie pendant les travaux. Nous aurions apprécié connaître si les spécifications des ouvrages temporaires de drainage seront évaluées selon les précipitations maximales reçues en une journée ou avec la moyenne des précipitations reçues.

Finalement, de façon plus globale, le MTQ mentionne à deux reprises (questions 41 et 44) son expérience et son expertise comme une solution aux questions posées. Nous vivons dans un environnement où le changement est la règle. Afin d'utiliser pleinement son expertise, nous recommandons au promoteur de spécifier la fréquence des mises à jour du plan particulier d'intervention, les moyens mis à la disposition des employés pour la bonne connaissance de celui-ci et la tenue d'exercices réguliers.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec Yvan Leroux. Vous pouvez le rejoindre au numéro de téléphone (514) 864-1227 ou par courriel à yvan.leroux@misp.gouv.qc.ca

Je vous prie d'agréer, Madame Tapin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Marc Lavallée
Directeur régional
ML/YL/lid

p.j.

c.c. Madame Marie-Eve Fortin, coordonnatrice DOTSC

Messieurs Bernard Dubois, directeur territorial, DOTSC
Yvan Leroux, conseiller en sécurité civile, DRMLLL



Québec, le 15 février 2005



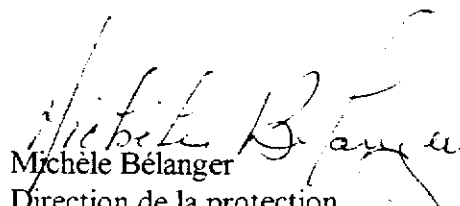
Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Suite à votre demande relative à l'avis de recevabilité du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau, (3211-05-361), nous vous transmettons nos commentaires qui ont été rédigés en collaboration avec la Direction de santé publique de Montréal.

Veuillez agréer, Madame, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

MRB/lr


Michèle Bélanger
Direction de la protection
de la santé publique



Le 9 février 2005

Monsieur Michel Mailhot
Direction des évaluations environnementales
Service des projets en milieu terrestre
Ministère de l'Environnement
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Avis de recevabilité du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau

Monsieur,

J'ai pris connaissance de l'addenda de l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique. De façon générale, les réponses aux questions soulevées sont adéquates. Certaines réponses nous expliquent aussi pourquoi il n'est pas pertinent de fournir l'information demandée (ex. : QC-7). Enfin, d'autres mentionnent que des informations supplémentaires nous seront fournies le plus rapidement possible (QC-9 et QC-36).

Toutefois, nous aurons besoin de clarifications ou de précisions pour les réponses aux questions QC-4 et QC-36.

QC-4 Impact régional du projet : la réponse explique que l'étalement urbain est favorisé par plusieurs facteurs et non seulement l'amélioration de la fluidité du réseau, mais plus loin on affirme que le projet suscitera des effets sur la circulation régionale. Est-ce qu'il y aurait moyen de préciser quelle sera l'ampleur de ces effets?

QC-29 Impact du projet sur le climat sonore en phase de construction : l'étude d'impact précise le type de mesures d'atténuation qui pourront être mises de l'avant pendant la phase de construction. La réponse à la question QC-29 mentionne que plusieurs éléments concernant les équipements de construction et leur utilisation ne sont pas encore connus, mais que le MTQ impose la préparation et l'application d'un programme de gestion de bruit auprès des entrepreneurs sur des chantiers avoisinant des secteurs sensibles. Enfin, l'annexe 2 présente la Politique sur le bruit routier du MTQ. Cette politique précise que des mesures d'atténuation seront mises en œuvre lorsque le niveau de bruit extérieur aura atteint le seuil de 65 dBA L_{eq} , 24 h.

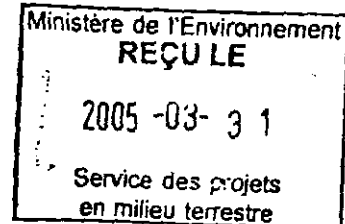
L'utilisation d'un tel seuil ne nous permet pas de prévoir l'impact possible de la phase de construction pendant la période nocturne (22 hres à 6 hres). Nous souhaiterions donc connaître le niveau de bruit extérieur à proximité des résidences en période nocturne à partir duquel le MTQ imposera la préparation et l'application d'un programme de gestion de bruit auprès des entrepreneurs.

En espérant que ces quelques précisions vous seront utiles dans votre suivi du dossier de l'échangeur Dorval, je vous prie d'accepter, Monsieur Mailhot, l'expression de mes sentiments distingués.



Norman King, M. Sc. Épidémiologie
Unité Santé au travail et environnementale
Direction de santé publique de Montréal

c.c.. Dr. Louis Drouin, responsable, Unité SATE, DSP de Montréal
Madame Michèle Bélanger, MSSS



Le 23 mars 2005

Monsieur Michel Mailhot
Direction des évaluations environnementales,
Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement
et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

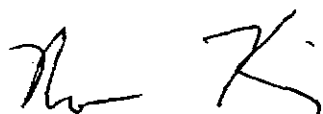
Objet : Avis de recevabilité du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau

Monsieur,

J'ai pris connaissance des documents complémentaires concernant le projet mentionné en rubrique. Je considère que ces documents répondent adéquatement à la question 9. Pour la question 36, les isophones présentés sont incomplets. En effet, on présente les isophones 24 heures pour 3 scénarios différents (situation actuelle, avec nouvelle infrastructure 2016 et statut quo 2016). Par contre, pour les niveaux nocturnes, on présente les isophones pour le statu quo 2016 seulement. Une présentation des isophones nocturnes pour les deux autres scénarios (situation actuelle et avec nouvelle infrastructure 2016) nous permettraient de compléter le portrait.

De plus, ma lecture de ces documents ne m'a pas permis de déceler de réponse à la question 4 concernant l'impact du projet sur la circulation régionale.

En espérant que ces quelques précisions vous seront utiles dans votre suivi du dossier de l'échangeur Dorval, je vous prie d'accepter, Monsieur Mailhot, l'expression de mes sentiments distingués.



Norman King, M. Sc. Épidémiologie
Unité Santé au travail et environnementale
Direction de santé publique de Montréal

c.c. Dr. Louis Drouin, responsable, Unité SATE, DSP de Montréal
Madame Michèle Bélanger, MSSS

Montréal, le 24 mars 2005

Madame Linda Tapin
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de
l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal (3211-05-361)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 14 mars 2005 demandant à notre direction de commenter le document déposé en février 2005 par Transport Québec pour son projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, nous avons examiné ce document.

Après analyse, nous constatons que l'initiateur a donné globalement des réponses nous permettant de considérer l'étude d'impact recevable en rapport avec notre champ de compétence. Cependant, il serait souhaitable que le promoteur tienne compte des commentaires et questionnements que nous vous avons transmis le 8 février dernier.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec Yvan Leroux. Vous pouvez le rejoindre au numéro de téléphone (514) 864-1227 ou par courriel à yvan.leroux@msp.gouv.qc.ca

Je vous prie d'agréer, Madame Tapin, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Marc Lavallée
Directeur régional
ML/YL/lid

c.c. Madame Francine Belleau, coordonnatrice DOTSC

Messieurs Bernard Dubois, directeur territorial, DOTSC
Yvan Leroux, conseiller en sécurité civile, DRMLLL



Montréal, le 25 mars 2005

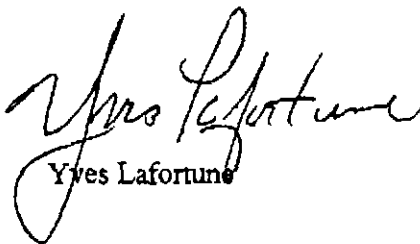
Madame Linda Tapin
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le ministère des Affaires municipales et des Régions a pris connaissance des réponses aux questions et commentaires consolidés du comité fédéral de projet (février 2005) pour le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

Nous n'avons aucun commentaire à apporter sur les réponses du ministère des Transports aux questions et commentaires du gouvernement fédéral.

Veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Yves Lafortune

c.c. Martin Galarneau, sous-ministre associé à la Métropole
Luc Brunelle, conseiller

Mailhot, Michel-L.

De: Normandin, Dominique
Envoyé: 29 mars 2005 11:52
À: Mailhot, Michel-L.
Cc: Gavidia, Soraya; Piché, Isabelle
Objet: RE : Échangeur Dorval

Bonjour, suite à la lecture des réponses aux questions et commentaires consolidés du comité fédéral de projet, nos commentaires restants ou modifiés sont les suivants: Les études et mesures requises pour bonifier le projet pourraient nous être précisées avant l'émission du décret. Compte tenu des délais très serrés pour vous transmettre nos commentaires(J'ai reçu moi-même les documents mercredi dernier) nous vous acheminerons la version officielle de nos commentaires demain.

Q12-Certaines informations disponibles nous indiquent que la capacité des infrastructures existantes, notamment celle du ruisseau Bouchard , est insuffisante à véhiculer adéquatement selon les règles de l'art les eaux de ruissellement actuelles . Nous souhaitons donc qu'un portrait global du drainage du secteur (étude drainage des bassins)soit établi en premier lieu et, en fonction des résultats obtenus, que les modifications requises aux infrastructures actuelles soient identifiées en même temps que les ouvrages de rétention requis pour les nouvelles infrastructures..

Q13-Impact des rejets sur les milieux récepteurs:(voir aussi réponse QC 4.57 impacts cumulatif sur la qualité de l'eau)

Concernant l'impact cumulatif des interventions sur le milieu récepteur, outre le fait que le projet ne devra pas avoir pour conséquences d'augmenter les charges bactériologiques et physico-chimiques dans le cours d'eau et respecter les normes de rejet du règlement 87, un programme de suivi de la qualité de l'eau devrait être élaboré, et le choix des stations d'échantillonnage, des paramètres , des périodes et des fréquences d'échantillonnages défini et ciblé en fonction des événements, paramètres et secteurs sensibles. Un rapport présentant les données de suivi de ce programme devra être présenté à la Ville de Montréal, dans le cadre du suivi des milieux aquatiques .

Q-14:

Notre compréhension des mesures d'urgence permanentes proposées en cas de déversements accidentels est qu'elles seront mises en œuvre après qu'un déversement soit survenu: Si tel est le cas notre recommandation est à l'effet d'implanter des mesures de récupération à la source afin d'éviter que les déversements ne soient acheminés aux milieux récepteurs, soit par l'implantation de bassins de récupération permanents, boudins, etc..

Dominique Normandin, ing.
Téléphone: poste 282