

Rapport d'enquête et d'audience publique

**Projet de quai pour fins récréatives
et déversement occasionnel de neige**

Photocomposition:
Caractéra inc.

Maquette de la page couverture et grille typographique:
Communication graphique André Fournier inc.
Photos: J.-R. Mongeau

Édition et diffusion:
Secrétariat
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
2360, Chemin Ste-Foy, Sainte-Foy G1V 4H2
Tél.: (418) 643-7447
5199, Sherbrooke est, local 2881, Montréal HIT 3X1
Tél.: (514) 873-7790

Impression:
Service des impressions en régie
Gouvernement du Québec

Avertissement: Tous les documents et mémoires déposés lors de l'audience de même que la plupart des documents de référence identifiés en annexe sont disponibles au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. L'enregistrement sonore de l'audience et la transcription de tous les témoignages sont aussi accessibles sur demande.

Remerciements: La commission remercie toutes les personnes, groupes et organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audience publiques qui a assuré le support technique nécessaire à la réalisation de ce mandat.

Elle tient à souligner aussi le rôle de monsieur Yves LeBlanc qui a agi comme chargé de projet dans le dossier.

Dépôt légal — 2^e trimestre 1982
Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-02574-1

Sainte-Foy, 11 juin 1982

Monsieur Marcel Léger
Ministre de l'Environnement
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

Vous trouverez ci-joint le rapport que m'a transmis la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet de quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige présenté par la ville de Montréal.

Pour les fins de ce mandat, confié au Bureau le 19 février dernier, j'ai constitué une commission formée de messieurs Michel Yergeau et Luc Ouhmet, membres permanents du Bureau et de monsieur François Brière, membre occasionnel. Monsieur Michel Yergeau a agi comme responsable de cette commission.

À la lecture du rapport, vous verrez que plusieurs constatations et conclusions de la population et de la commission touchent particulièrement l'analyse de conformité réalisée par le ministère de l'Environnement.

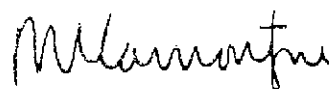
Au cours de cette enquête sur le quai Bellerive, nous avons porté à votre attention le fait que cette analyse de conformité, traitant des études d'impact présentées par les promoteurs, jouait un rôle essentiel et qu'elle devrait conclure sur la qualité de ces études ainsi que sur leur conformité à la directive. Pour le Bureau, dont le mandat consiste entre autres à faciliter l'information du public, il apparaît indispensable que l'information fournie soit adéquate et aussi complète que possible.

Nous nous réjouissons donc qu'à votre demande, des rencontres entre le Ministère et le Bureau aient conduit à un accord de principe sur ce sujet. Nous appuyons aussi votre décision à l'effet que l'analyse de conformité du ministère devra dorénavant préciser si l'étude d'impact du promoteur répond d'une façon adéquate et valable à la directive, avant que cette étude ne soit rendue publique.

Je crois qu'une telle approche améliorera sensiblement la procédure d'étude d'impact et de consultation de la population en favorisant une participation plus efficace du public et en évitant des délais inutiles.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,



Michel P. Lamontagne

Le 11 juin 1982

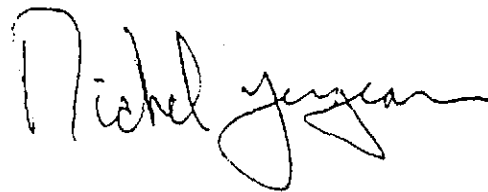
Monsieur Michel P. Lamontagne
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
Sainte-Foy, Québec

Monsieur le Président,

Il me fait plaisir de vous transmettre, avec la présente, le rapport de la commission chargée de tenir enquête et audience publique sur le projet de quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige soumis par la ville de Montréal.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le vice-président,

A handwritten signature in black ink, reading "Michel Yergeau". The signature is written in a cursive, flowing style with a long horizontal stroke at the end.

Michel Yergeau

**Projet de quai pour fins récréatives
et déversement occasionnel de neige**

En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'Environnement (L.R.Q., chapitre Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique relativement au projet de construction par la ville de Montréal, d'un quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige, et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite.

Ce projet de quai a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement qui a été rendue publique par le soussigné le 29 décembre 1981.

Le ministre de l'Environnement



Marcel Léger

Québec, le 24 février 1982

Table des matières

Lettre de transmission au ministre				
Lettre au président				
Texte du mandat				
Chapitre 1: Introduction	11			
1.1 Le mandat	13			
1.2 La période d'information et de consultation du dossier	13			
1.3 L'audience publique	14			
1.4 La notion d'environnement	15			
1.5 Le projet	16			
1.6 Le rapport	17			
Chapitre 2: La problématique du projet	19			
2.1 La planification d'un projet et les dimensions environnementales	21			
2.1.1 L'approche environnementale	21			
2.1.2 Contraintes environnementales spécifiques au projet	23			
2.1.2.1 La qualité des eaux	23			
2.1.2.2 L'utilisation du territoire	23			
2.1.2.3 La complexité du milieu naturel et humain	24			
2.1.2.4 L'exemplarité de la métropole	24			
2.2 Les méthodes d'élimination de la neige	25			
2.2.1 Le système d'interception et l'usine d'épuration de la CUM	25			
2.2.1.1 Intercepteurs et collecteurs	26			
2.2.1.2 Les possibilités d'utilisation du système d'interception	26			
2.2.1.3 L'usine d'épuration: possibilités et limites	28			
2.2.2 Les options	29			
2.2.2.1 Fondeuses à neige	29			
2.2.2.2 Chutes à l'égout	31			
2.2.2.3 Dépôts de surface	32			
2.2.2.4 Rejet direct au fleuve Saint-Laurent	35			
2.2.2.5 Autres solutions	36			
		Chapitre 3: L'utilisation du quai Bellerive à des fins récréatives		39
		3.1 Le quai Bellerive est-il construit pour répondre à des besoins récréatifs?		41
		3.1.1 Qu'en pensent les requérants?		41
		3.1.2 Qu'en pense le ministère de l'Environnement		42
		3.1.3 A-t-on identifié ces besoins récréatifs?		42
		3.2 Les activités récréatives au projet de quai proposé		44
		3.2.1 La pêche		44
		3.2.1.1 La présence des poissons		44
		3.2.1.2 Les besoins des pêcheurs		45
		3.2.1.3 Le quai sert-il ces besoins?		46
		3.2.2 Une fenêtre sur le fleuve		46
		3.2.3 L'activité éducative		47
		3.3 Les problèmes soulevés par la présence du quai Bellerive		48
		3.4 L'utilité du quai pour les fins récréatives		49
		3.5 L'extension du port sur la promenade Bellerive		50
		3.6 L'avenir de la promenade Bellerive		
		3.7 Perspectives		53
		Chapitre 4: L'utilisation du quai Bellerive à des fins d'élimination de neige		55
		4.1 Le citoyen et les dépôts de neige en surface		57
		4.2 Le coût du déversement de la neige au fleuve		57
		4.3 Les aspects environnementaux		59
		4.4 Utilisation récréative du quai Bellerive en hiver		60
		4.5 Évaluation de l'impact des déversements de neige au site proposé		60
		4.6 La neige usée: un contaminant		61
		4.7 Utilisation des expériences antérieures		62
		4.8 Les études de la région Ottawa-Carleton		63
		4.9 Empiètements		64

4.10	Bruit	66	ANNEXES	
4.11	Exemplarité de la ville de Montréal	69	I	Ordre des interventions durant l'audience 105
4.12	Utilisation du futur intercepteur sud	69	II	Liste alphabétique des intervenants 109
Chapitre 5: L'étude d'impact			III	Liste des documents déposés
5.1	Le processus d'examen des impacts	75		a) par le promoteur 113
5.2	Les directives données au promoteur	76		b) par les organismes gouvernementaux 114
5.3	L'importance de l'étude d'impact	76		c) par le public 114
5.4	Les sujets que l'étude d'impact aurait dû permettre de comprendre	77	IV	Bibliographie complémentaire 117
5.5	Caractère obligatoire de la procédure d'évaluation des impacts	77	V	Liste des requérants d'audience 119
5.6	Certains délais sont imputables au promoteur lui-même	78	VI	Lettres 121
5.7	L'étude d'impact répond-elle aux questions que soulève le projet?	79		a) Michel Yergeau à monsieur Philippe Demers, directeur des travaux publics de Montréal-Est, 1er mars 1982;
5.8	Les inventaires et la méthode de l'étude d'impact	80		b) Réponse de monsieur Édouard Rivet, directeur général, 5 mars 1982;
5.9	Les documents et études consultés par le promoteur	83		c) Michel Yergeau à monsieur Jean-Guy Laberge, directeur des travaux publics de Ville d'Anjou, 1er mars 1982;
5.10	Le choix de site et l'utilisation du quai Bellerive	86		d) Réponse de monsieur Laberge, 25 mai 1982;
5.11	Autres aspects importants du dossier	86		e) Luc Ouimet à monsieur Jean Hubert, directeur du parc des Îles-de-Boucherville, 5 mai 1982;
5.12	Les échantillons de sédiments	86		f) Réponse de monsieur Hubert, 27 mai 1982.
5.13	La qualité de l'eau au site proposé	87	VII	Étude d'impact du bruit causé par le transport de la neige au quai Bellerive, ville de Montréal, service des permis et inspections. 135
5.14	Les impacts sociaux et économiques	88		
5.15	Conclusions sur l'étude d'impact	89		
5.16	Le rôle du ministère de l'Environnement du Québec dans le dossier	90		
5.16.1	L'avis de conformité	90		
5.16.2	L'opinion de la population sur l'avis de conformité	92		
5.16.3	Fonction de l'avis de conformité	93		
Chapitre 6: Conclusions				
		97		

De la grandeur et profondeur dudit fleuve en général; et des bêtes, oiseaux, poissons, arbres et autres choses que nous y avons vues; et de la situation des lieux.

Toute la terre des deux côtés dudit fleuve jusqu'à Hochelaga et outre, est aussi belle terre et unie que jamais homme regarda. Il y a quelques montagnes, assez loin dudit fleuve, qu'on voit par-dessus lesdites terres, desquelles il descend plusieurs rivières, qui entrent dedans ledit fleuve. Toute cette terre est couverte et pleine de bois de plusieurs sortes, et force vignes, excepté à l'entour des peuples, laquelle ils ont rendue déserte pour faire leur demeure et labour. Il y a grand nombre de grands cerfs, daims, ours et autres bêtes (. . .)

Il y a force loutres, castors, martres, renards, chats sauvages, lièvres, lapins, écureuils, rats, lesquels sont gros à merveille, et autres sauvagines . . . Il y a aussi grand nombre d'oiseaux, savoir: grues, outardes, cygnes, oies sauvages blanches et grises, cannes, canards, merles, mauviettes, tourtres, pigeons ramiers, chardonnerets, tarins, serins, linottes, rossignols, passe-solitaires et autres oiseaux, comme en France. Aussi, (. . .)

(. . .) cedit fleuve est le plus abondant en toutes sortes de poissons qu'il soit mémoire d'homme d'avoir jamais vu ni ouï; car depuis le commencement jusqu'à la fin, y trouverez, selon les saisons, la plupart des sortes et espèces de poissons de mer et d'eau douce (. . .)

Item, y trouverez en juin, juillet et août, force maquereaux, mulets, bars, thons, grosses anguilles et autres poissons. Lorsque leur saison de frai est passée, y trouverez l'éparlan, aussi bon qu'en la rivière de Seine. Puis, au renouveau, y a force lamproies et saumons. (. . .) il y a force brochets, truites, carpes, brèmes, et autres poissons d'eau douce.

Chapitre 1

Introduction

1.1 Le mandat

Le 21 décembre 1981, conformément à l'article 31.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q., chapitre Q-2) et à l'article 2b du Règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement (Décret 3734-80, 3 décembre 1980), la ville de Montréal, ci-après nommée aussi le promoteur, transmettait au ministre de l'Environnement son étude d'impact au sujet d'un projet de construction d'un quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige.

Le 29 décembre 1981, monsieur Marcel Léger, ministre de l'Environnement remettait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le dossier relatif à ce projet afin de le rendre public pendant une période de 45 jours.

Durant cette période de consultation, six demandes d'audience publique ont été acheminées au ministre de l'Environnement. Ces demandes ont été formulées respectivement par l'Association environnement archipel, le groupe STOP, un groupe de propriétaires des rues Bellerive et Paul-Pau, le Comité d'école Saint-François d'Assise, le Regroupement des citoyens et citoyennes de Montréal et l'Association des biologistes du Québec.

Le 19 février 1982, le ministre de l'Environnement acquiesçait à ces demandes d'audience. Le 24 février 1982, monsieur Marcel Léger donnait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement mandat de tenir une audience publique sur le projet de la ville de Montréal de construire un quai, contigu au quai 79 du Port de Montréal, à l'extrémité ouest du parc

promenade Bellerive, dans les limites de Montréal et du Port de Montréal.

Conformément à la règle de procédure numéro 2 (Règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques, Décret 3735-80, 3 décembre 1980), le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, monsieur Michel P. Lamontagne, formait une commission composée de monsieur Luc Ouimet, membre permanent du Bureau, et de monsieur François Brière, membre additionnel nommé pour la durée du mandat, sous la présidence de Me Michel Yergeau, vice-président du Bureau.

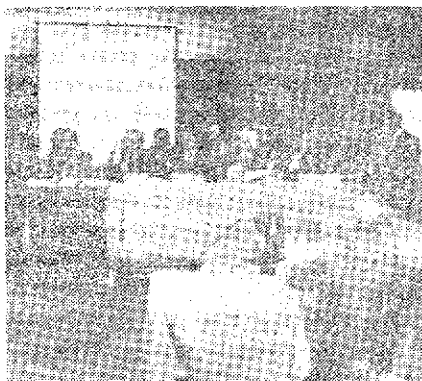
1.2 La période d'information et de consultation du dossier

Dans chaque cas qui lui est soumis, le Bureau doit assurer une information aussi complète et accessible que possible, compte tenu des exigences et des contraintes de chaque mandat. En effet, il serait illusoire de croire que la population puisse prendre une part active à la discussion en cours d'audience si une bonne connaissance du dossier n'a pu être acquise au préalable. Un certain nombre de dispositions ont donc été prises par le Bureau de façon à faire savoir que le dossier était ouvert à la consultation par le public et à faire en sorte que cette information soit compréhensible pour chaque personne intéressée à en prendre connaissance. On verra plus loin que la qualité de cette information est largement tributaire de la qualité de l'étude d'impact préparée par le promoteur.

Ainsi, des communiqués de presse ont été publiés dans *Le Devoir*, *La Presse* et l'hebdomadaire du quartier, le *Flambeau de l'Est*. Le dossier a été déposé dans les locaux du Bureau d'audiences publiques de Montréal de 8h30 à 17h du lundi au vendredi de même qu'à Québec aux mêmes heures. Un centre de consultation a été ouvert à proximité du site projeté pour la construction du quai pendant les semaines du 25 janvier et du 1er février 1982. Ce centre de consultation a été animé par monsieur Yves LeBlanc, géographe, analyste auprès du Bureau d'audiences et chargé de projet dans le présent dossier.

Toujours dans ce but d'information, un kiosque a aussi été ouvert dans le hall de la caisse populaire Saint-François d'Assise, les jeudi 14 et 21 janvier 1982. Des lettres à cet effet ont été envoyées à plusieurs personnes ou groupes directement intéressés par le projet de la ville de Montréal et le communiqué de presse dont nous parlions précédemment a été expédié par la poste à une centaine d'institutions et organismes susceptibles de se pencher sur le projet.

Enfin, de la publicité a été retenue dans les publications locales et une affiche a été distribuée dans les principaux locaux ouverts au public dans le quartier avoisinant de la promenade Bellerive, tels les banques, les entrées des églises, le C.L.S.C., les écoles, les cliniques médicales, etc. Cette période de consultation du dossier a duré du 5 janvier au 18 février 1982 inclusivement.



Les deux parties de l'audience se sont déroulées au Centre communautaire Saint-François-d'Assise.

1.3 L'audience publique

Selon les règles de procédure du Bureau, l'audience comporte deux parties distinctes. La première partie a pour but de permettre à la population et à la commission de poser toutes les questions nécessaires à une bonne connaissance et à une meilleure compréhension du projet proposé par le promoteur. La seconde partie a pour objet l'audition des mémoires et des opinions des personnes, groupes ou municipalités intéressés par ce projet.

Les deux parties de l'audience se sont déroulées au Centre communautaire Saint-François d'Assise, au sous-sol de l'église du même nom, sur la rue Georges-Bizet à Montréal, en face du site proposé par la ville de Montréal. La première partie de l'audience s'est tenue les 3, 4, 5 et 10 mars 1982 alors que la seconde partie a eu lieu les 14 et 15 avril 1982. La période de trente-quatre (34) jours qui a été allouée entre les deux parties de l'audience avait pour but d'offrir plus de temps aux intéressés pour rédiger leur mémoire et formuler leur opinion à la lumière des informations complémentaires fournies après la première partie de l'audience.

Au cours de la première partie, 32 personnes se sont inscrites afin de poser des questions, soit au promoteur, soit encore au ministère de l'Environnement, au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche ou à monsieur Jean-René Marcotte, directeur du service de l'Assainissement des eaux de la Communauté urbaine de Montréal.

La seconde partie de l'audience a permis à 17 intervenants d'exprimer leur opinion, soit oralement, soit sous la



Au cours de la première partie, 32 personnes se sont inscrites afin de poser des questions (...)

forme d'un mémoire. Huit mémoires ont été remis à la commission.

On pourra consulter en annexe du présent rapport la liste des personnes qui sont intervenues durant les deux parties de l'audience. De plus, une transcription intégrale de l'enregistrement des six séances d'audience est disponible pour consultation aux locaux du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à Montréal et à Québec. Toutes les autres pièces du dossier, dont l'étude d'impact et les directives, sont également disponibles.

1.4 La notion d'environnement

Tel que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement l'a déjà mentionné dans ses rapports antérieurs, la notion d'environnement qu'il retient ne s'applique pas d'une manière restrictive aux seules questions d'ordre biophysique mais englobe aussi les préoccupations d'ordre social, économique et culturel que les intervenants jugent bon d'aborder tout au long de l'audience.

D'ailleurs, la Loi sur la qualité de l'environnement, au paragraphe quatrième de son article 1, définit l'environnement comme étant, entre autres, «le milieu ambiant avec lequel les espèces vivantes entretiennent des relations dynamiques». Cette même loi, au paragraphe b) de l'article 31.1, permet de déterminer les paramètres d'une étude d'impact concernant non seulement le milieu biophysique et la nature, mais aussi les communautés humaines, l'équilibre des écosystèmes, les sites archéologiques et historiques et les biens culturels. De plus, la loi, dans sa sec-

tion IV, intitulée *LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT*, prévoit la prohibition de l'émission, du dépôt, du dégagement ou du rejet de tout contaminant dont:

(...) la présence dans l'environnement (...) est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, à la végétation, à la faune et aux biens (...).

C'est ainsi que les directives fournies par le ministre de l'Environnement au promoteur pour la préparation de son étude d'impact mentionnent que celle-ci doit étudier les composantes humaines, l'utilisation du territoire, les aspects socio-culturels, les considérations esthétiques en plus d'identifier et d'évaluer les impacts que le projet pourrait avoir sur la circulation routière, le niveau de bruit, la valeur des terrains et des propriétés, l'accessibilité au littoral du fleuve ainsi que sur la récréation et la navigation.

C'est donc dire que le législateur a fait sienne une conception globale de l'environnement comme milieu de vie et de travail et que le Bureau, dans l'exercice de ses fonctions d'audience et d'enquête, ne peut se limiter aux seules considérations qui traitent du milieu biophysique et écarter de ses préoccupations, l'homme et ses activités. D'ailleurs, le ferait-il, que la population ne pourrait accepter que cet organisme existe exclusivement en fonction de la qualité de l'eau, de l'air, de la faune et de la flore sans se préoccuper des communautés humaines qui pourraient aussi être affectées par un tel projet.

1.5 Le projet

La ville de Montréal propose de construire un quai dans le fleuve Saint-Laurent face à l'extrémité ouest du parc promenade Bellerive et pour ainsi dire en amont de celui-ci. Située dans l'est de Montréal, presque aux limites de la ville, cette structure serait bornée à l'ouest par le quai 79 du Port de Montréal (dont un prolongement de 70 mètres est déjà prévu et autorisé), au nord et à l'est, par la promenade Bellerive, au sud, par le fleuve Saint-Laurent. Le quai aurait une longueur de 140 mètres en front sur le fleuve et serait prolongé à l'est par une digue de fermeture de 164 mètres de longueur reliant, par une courbe concave, l'aval du quai à la rive actuelle. Le quai s'avancant à environ 75 mètres de la rive, on peut estimer sa surface à 2.2 hectares ou 5.4 acres. Une structure de cette nature implique évidemment de draguer le lit du fleuve et de procéder à un remplissage dans le Saint-Laurent.

Au dire de la ville de Montréal, le quai serait accessible pour les piétons depuis la promenade Bellerive et, pour les véhicules, par une route d'accès dont le tracé part de l'intersection des rues Notre-Dame et Liébert jusqu'au quai et forme une bande de terrain sise entre le parc Honoré-Mercier et le Centre d'accueil Pierre-Joseph Triest. Cette route d'accès impliquerait la démolition d'une résidence domiciliaire.

Pour la bonne compréhension du présent rapport, le parc promenade Bellerive, nommé ci-après la promenade Bellerive ou, plus simplement encore, la promenade, est une lisière de terrain longue et étroite s'étendant le long du Saint-Laurent, sur une longueur d'environ deux kilomètres. Loués par le

gouvernement du Québec à la ville de Montréal pour fins récréatives, ces terrains ne s'en trouvent pas moins dans les limites administratives du Port de Montréal. Le projet à l'étude serait donc réalisé dans la partie ouest de la promenade, à l'endroit où le parc Honoré-Mercier, propriété de la ville de Montréal, jouxte celle-ci pour ne former qu'un seul espace vert de grande étendue.

La ville de Montréal allègue avoir envisagé deux usages pour ce quai, tel qu'en fait foi le titre qu'elle a donné à son projet, soit des fins récréatives à raison de trois saisons par année (Étude d'impact, p. 23)¹ et le déversement de la quasi-totalité de la neige usée du secteur sud-est de Montréal. Ce secteur de déneigement est borné au sud par le fleuve Saint-Laurent, à l'est par les limites de la municipalité de Montréal-Est, au nord, par ville d'Anjou et Saint-Léonard, et enfin, à l'ouest, par les voies du CN jusqu'à la rue Rachel, le boulevard Saint-Michel jusqu'au boulevard Rosemont et le boulevard Pie IX jusqu'à la rue Bélair. Le volume de neige qui serait ainsi appelé à être déversé dans le Saint-Laurent au quai Bellerive serait de 1 686 000 mètres cubes par hiver.

La ville de Montréal prétend que la construction de ce quai et son utilisation à des fins de déversement de neige dans le Saint-Laurent permettraient de fermer trois sites de dépôt de neige usée en surface, soit les sites Beaubien, Contrecoeur et Pierre-Bernard, de même qu'une des deux chutes à neige à l'égout situé dans l'axe de la rue Dickson. Selon le promoteur, les terrains ainsi récupérés aux sites Beaubien et

¹ Voir page suivante.



Contrecoeur pourraient être vendus pour fins de construction domiciliaire dans le cadre de l'Opération 10 000 logements.

Vu les deux fonctions que Montréal entend attribuer à ce quai, celui-ci serait recouvert d'asphalte sur 60 mètres de largeur et sur toute sa longueur, en front sur le Saint-Laurent, alors que sa surface résiduelle ferait l'objet d'un aménagement paysager et serait intégrée à la promenade Bellerive. La ville de Montréal a aussi conçu un système d'éclairage et des aménagements servant tant aux fins récréatives qu'aux fins de déversement de neige.

Elle prévoit, dans son échéancier, aménager la surface du quai à l'été 1983 de façon à pouvoir l'utiliser pour les déversements de neige à compter de l'hiver 1983-1984.

1.6 Le rapport

Le rapport de la commission chargée d'étudier le présent dossier contient cinq chapitres, à part l'introduction. Dans un premier temps, nous étudions la problématique sous deux angles, soit d'abord les contraintes, de façon à déterminer celles que le promoteur se fixe et celles auxquelles il ne peut se soustraire et, en second lieu, sous l'angle des alternatives aux méthodes d'élimination de la neige. Le chapitre 3 traite de l'aspect récréatif du quai proposé et de sa compatibilité avec la vocation de la promenade Bellerive. Le chapitre 4 aborde la question de l'option retenue par la ville de Montréal de rejeter la neige usée au Saint-Laurent et des impacts que pourrait avoir ce choix. Le chapitre suivant traite longuement de l'étude d'impact réalisée

par la firme Pluram inc., de la méthode utilisée et de l'approche du sujet. Enfin, le chapitre 6 est consacré aux conclusions que tire la commission de l'étude et de l'analyse du dossier et des représentations qui lui ont été adressées à l'audience.

La commission s'est efforcée, pour chacun des sujets traités, de dégager les opinions des intervenants, d'étudier la position du promoteur et de souligner les informations additionnelles fournies à l'audience. Par l'analyse de ces divers éléments, elle a tenté d'apporter des conclusions qui tiennent compte des faits comme des préoccupations que nous ont exprimées les participants.

Enfin, tout au long du rapport, la commission utilise à plusieurs reprises les mots: population, citoyens et organismes ou groupes. Il faut alors comprendre qu'il s'agit là des opinions des personnes ou représentants d'organismes qui se sont présentés à l'audience.

Notons enfin que les mots:

- a) «étude d'impact» désigne le document intitulé: *Ville de Montréal, Quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige, Étude d'impact sur l'environnement*. Pluram inc., décembre 1981, 95 pages;
- b) les «directives» désignent une lettre du 21 juillet 1981 envoyée par le ministre de l'Environnement, monsieur Marcel Léger, à monsieur Raymond Thibodeau, du service des Travaux publics de la ville de Montréal pour indiquer la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à réaliser au sujet du projet;

-
- c) le «guide de référence» désigne le: *Guide de référence pour l'élaboration de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de remplissage dans le lit du fleuve pour fins d'une chute à neige et d'accès au fleuve*, ministère de l'Environnement du Québec, Service d'analyse des études d'impact, avril 1981, 17 pages;
- d) l'étude Ottawa-Carleton fait référence à un document intitulé: *Étude sur l'élimination de la neige pour le territoire de la capitale nationale*, J.L. Richards et Associés, ingénieurs-conseils et planificateurs, Labrecque, Vézina et Associés, ingénieurs-conseils, juin 1973, 163 pages.
-

Chapitre 2

La problématique du projet

Planification, contraintes et méthodes

2.1 La planification d'un projet et les dimensions environnementales

2.1.1 L'approche environnementale

En adoptant le règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts, le législateur a tenu à ce que les promoteurs incluent les dimensions environnementales dans la conception des grands projets. On a vu, dans l'introduction, la portée qu'il fallait donner à la notion d'environnement dans l'application de ce règlement. Le législateur a aussi voulu qu'il soit tenu compte de l'opinion du public dans la prise de décision puisque ces projets sont de nature à affecter les biens, le milieu et la qualité de vie des collectivités où ils doivent se réaliser.

L'évaluation des impacts est également un moyen important de prévenir les détériorations futures et d'appliquer une politique préventive en matière de protection de l'environnement. Enfin, un tel instrument est aussi un mécanisme de planification permettant d'harmoniser développement et environnement.

Dans les cas soumis à la procédure d'étude d'impact, il ne s'agit plus d'évaluer uniquement la faisabilité technique d'un projet ou sa rentabilité financière mais aussi d'en démontrer le caractère souhaitable, de faire la preuve qu'il est socialement acceptable, d'expliquer que la solution retenue est la meilleure et la plus susceptible de s'intégrer au milieu, au moindre coût environnemental possible.

Cette démonstration se fait en plusieurs étapes. Le promoteur doit tout d'abord définir le besoin ou la fin qu'il veut desservir et la justifier. Il n'y a pas lieu d'imposer des sacrifices à une collectivité pour réaliser un projet futile ou aléatoire. Dans le présent dossier, le projet doit servir deux fins: le loisir de plein air (particulièrement la pêche) et le déversement de neige usée.

La prépondérance d'une fin sur l'autre conditionne l'étape suivante au cours de laquelle le promoteur doit choisir, parmi les diverses solutions à sa disposition, celle qui tient le mieux compte à la fois des contraintes environnementales et des contraintes financières ou techniques. Cette recherche de solutions doit être réelle, non fictive, rigoureuse et doit s'appuyer sur des critères clairement identifiés et dont la pondération est connue.

Le moment sans doute le plus important de tout le processus est celui au cours duquel doit se faire l'intégration des contraintes environnementales du milieu naturel et du milieu humain. Dans le cas qui nous occupe, la ville de Montréal avait ainsi l'obligation d'examiner diverses solutions pour répondre à son obligation d'éliminer la neige usée: dépôt en surface, rejet à l'égout, fondeuses, rejet en cours d'eau ou conjugaisons de plusieurs méthodes. Il lui fallait faire la même opération pour les besoins récréatifs. Nous mentionnerons plus bas quelques contraintes environnementales spécifiques à la région de Montréal.

Cette approche consiste donc à sélectionner les solutions qui respectent le mieux les considérations environnementales, en assumant les coûts que ce

choix implique, plutôt que de rechercher la solution la plus économique d'abord et tenter par la suite d'en minimiser les impacts négatifs sur le milieu naturel et humain.

C'est cette planification environnementale qu'ont adoptée les responsables de l'étude Ottawa-Carleton sur l'élimination de la neige:

(...) une attention particulière fut apportée aux problèmes de pollution aussi bien qu'aux intérêts de la collectivité, tout en considérant la circulation, le bruit et l'esthétique.

Il faut reconnaître que toute forme d'élimination de neige urbaine, cause un certain degré de pollution. Il est important que les éléments, causant la pollution, soient contrôlés autant que possible à la source et que les installations d'élimination de la neige soient conçues pour minimiser les problèmes de pollution. (Étude sur l'élimination de la neige pour le territoire de la capitale nationale, p. VII et VIII).

Pour être capable de faire l'évaluation des différentes solutions au plan de la qualité de l'environnement naturel et humain, il faut procéder à une étude générale du milieu. Sans cette connaissance préliminaire, qui n'a pas besoin d'être détaillée à cette étape du processus, on ne voit pas comment le promoteur pourrait tenir compte des facteurs environnementaux dans le choix de la solution optimale. En un sens, il faut adopter un raisonnement semblable à celui qui s'applique dans le domaine financier et y accorder la même attention. Dans le cas qui nous occupe, il s'agissait de connaître le milieu terrestre et aquatique du territoire sud-est de la ville de Montréal et des abords immédiats de Montréal.

Par la suite, la solution optimale retenue (à partir de critères environnemen-

taux, financiers et techniques) doit être analysée pour déterminer, le plus exactement possible, les impacts environnementaux qu'elle engendrerait, de façon à pouvoir les réduire, les éliminer ou proposer des mesures de compensation appropriées.

Cette nouvelle étape exige cette fois une connaissance beaucoup plus poussée du milieu naturel et du milieu humain. Comment tenir compte des impacts directs ou indirects, des effets cumulatifs et synergiques? Quels moyens adopter pour mitiger ces impacts? Ce sont là des questions auxquelles on ne saurait répondre si on n'a pas d'abord acquis une connaissance du milieu. Ces études, dans le cas présent, devraient porter sur la circulation, le niveau de bruit, la valeur des propriétés, l'utilisation du territoire, les services communautaires, l'esthétique, la faune et la flore de la zone du projet, la qualité des eaux, la sédimentation, les courants, etc. C'est après avoir franchi cette étape que le promoteur peut alors préciser les impacts résiduels et proposer des mesures de contrôle et de suivi environnemental.

Cependant, une étude d'impact, même réalisée d'une manière sérieuse et compétente, ne peut prétendre identifier et évaluer de façon exhaustive toutes les conséquences d'un projet. En outre, elle peut plus difficilement apprécier certaines considérations telles que les valeurs sociales, les attentes de la population ou le caractère acceptable du projet selon les citoyens.

En modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement, le gouvernement a voulu consacrer le droit des citoyens à être consultés et entendus au cours du

cheminement d'un projet vers son approbation. Cette participation de la population assure une analyse différente autant qu'efficace du dossier et permet de soulever de nombreux aspects qui, autrement, auraient pu être ignorés dans la prise de décision.

2.1.2 Contraintes environnementales spécifiques au projet

2.1.2.1 La qualité des eaux

Les travaux du Comité d'étude fédéral-provincial sur le Saint-Laurent ont mis en relief le degré et les types de pollution que subit le Saint-Laurent et ses tributaires. Un ensemble d'études concernant la qualité des cours d'eau ont amené le gouvernement du Québec à adopter un programme vigoureux et coûteux d'assainissement des eaux qui se chiffre en milliards de dollars. Ce programme de dépollution vise la récupération de certains usages des cours d'eau dont, en particulier, les usages récréatifs (baignade, pêche, nautisme, etc.). Au début des années 1970, le projet *UN FLEUVE, UN PARC* prévoyait déjà la phase ultime et idéale de ces efforts. C'est dans ce contexte que se situe le programme de traitement des eaux usées de la région de Montréal et la décision de construire une usine d'épuration conçue pour recevoir, par deux intercepteurs, la plus grande partie des eaux usées de toute l'île de Montréal.

Le comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent s'est, entre autres, penché sur les problèmes liés aux empiètements et à leurs effets sur le milieu naturel et sur ses usages. Ce problème est sérieux puisque c'est par le biais du remblissage, par le dragage du fleuve, que

le projet du quai Bellerive est soumis au processus des études d'impact. Le ministère de l'Environnement du Québec différencie les empiètements nécessaires de ceux qui ne le sont pas et qui, à ce titre, ne devraient pas être autorisés.

C'est au promoteur qu'incombe l'obligation de démontrer le caractère absolument nécessaire de l'empiètement. Il doit alors prouver que les fins d'élimination de la neige ou de récréation visées ne peuvent être atteintes par d'autres solutions que la construction d'un quai qui s'avance dans le fleuve et que cette contrainte est inévitable au même titre qu'il serait inévitable de construire un tel quai pour la navigation commerciale.

2.1.2.2 L'utilisation du territoire

On connaît l'occupation importante du territoire de la ville de Montréal ce qui en fait un milieu urbain où restent peu de terrains libres pour accroître à la fois la vocation résidentielle, le nombre d'espaces verts, les zones industrielles, commerciales, communautaires de même que les lieux pour éliminer la neige. Certaines de ces activités sont incompatibles et les conflits doivent être réglés par la planification du territoire urbain et par l'adoption de solutions techniques qui prennent en considération l'ensemble des contraintes.

S'il est admis qu'on doive protéger le milieu naturel afin d'en favoriser les usages, il est également souhaitable que l'on protège la qualité de vie des citoyens vivant dans les quartiers résidentiels contre les agressions visuelles et sonores.

2.1.2.3 La complexité du milieu naturel et humain

Si on reconnaît d'emblée la complexité du milieu urbain de Montréal, sa population, son organisation du territoire, ses intérêts multiples, sa diversité culturelle, on perçoit cependant moins spontanément la complexité du milieu naturel constitué par le fleuve Saint-Laurent. Il s'agit en fait d'un des plus imposants cours d'eau au monde, l'épine dorsale d'un réseau hydrographique des plus complexes. Les éléments qui le composent ou qui y vivent sont en interaction dynamique.

Son volume, son potentiel, sa richesse font que chaque intervention particulière est plus difficile à isoler et à mesurer dans le temps et dans l'espace. L'accumulation de nombreuses atteintes sur une longue période de temps produit quand même des effets considérables. Une fois que l'on a constaté ces effets négatifs, le chemin à rebours est également long et doit porter sur toutes et chacune des atteintes. Ce n'est pas parce que les instruments mesurent difficilement les effets d'une action isolée que ces effets n'en sont pas moins réels.

Une étude des répercussions du déversement de neige usée dans le fleuve Saint-Laurent est évidemment plus difficile à réaliser que si ce déversement se pratique dans un lac des Laurentides. L'inventaire de la faune y est beaucoup plus difficile à effectuer; ce qui n'est pas une raison pour l'écarter. Il faut alors noter que la difficulté de l'étude représente une contrainte supplémentaire qui exige d'y consentir plus d'efforts et de ressources. Elle fait partie intégrante des désavantages de la solution du déversement au fleuve.

2.1.2.4 L'exemplarité de la métropole

En examinant le projet de quai Belleville, on ne peut passer sous silence le fait qu'il s'agit de la première demande officielle pour obtenir l'autorisation de construire un quai pour déverser sans traitement de la neige usée dans le fleuve Saint-Laurent. On ne peut ignorer non plus que cette demande provient d'une municipalité dotée de ressources humaines, financières et techniques qui lui permettent d'assumer le leadership d'une métropole.

En effet, depuis l'entrée en vigueur du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts, c'est la première fois qu'une demande est adressée au Conseil des ministres pour obtenir l'autorisation de construire un quai dans le fleuve Saint-Laurent pour y déverser de la neige usée non traitée. À première vue, cela peut ressembler à une demande de permis pour polluer et apparaître contraire aux efforts immenses qui sont consentis pour l'assainissement des cours d'eau.

Cette demande officielle a d'autant plus d'importance qu'elle émane d'un **corps public** local qui partage, avec le gouvernement du Québec, directement ou par l'intermédiaire de la Communauté urbaine de Montréal, des responsabilités importantes quant à la protection de la qualité de l'environnement en ce qui concerne l'eau, l'air et le sol sur son territoire.

La ville de Montréal, par son statut de métropole et par l'ampleur de ses ressources, assume de fait un rôle de moteur du développement économique et culturel. Il en va de même aux plans

social et environnemental. Ses études, ses solutions et ses pratiques sont souvent reprises par d'autres municipalités petites ou grandes, qui les adaptent à leurs besoins.

En mettant à contribution ses principales ressources qui sont, entre autres, la Commission d'initiative économique et de développement, le Service des travaux publics, ses laboratoires, les services administratifs et leurs ordinateurs, les services axés sur la qualité de vie, Montréal est plus en mesure que d'autres promoteurs de rencontrer les obligations de la Loi sur la qualité de l'environnement et d'aborder des projets tant dans leurs dimensions environnementales que sous l'angle de leurs impératifs économiques. Ce faisant, Montréal a des effets d'entraînement non négligeables et les gestes qu'elle pose ont souvent valeur d'exemple.

2.2 Les méthodes d'élimination de la neige

La description détaillée des différentes méthodes d'élimination de la neige usée retenues dans l'étude entreprise par la ville de Montréal faisait déjà l'objet d'une demande en ce sens dans la directive envoyée au promoteur par le ministre en date du 31 juillet 1981. C'est pourquoi il est nécessaire de faire une revue des méthodes d'élimination en confrontant les informations contenues dans l'étude d'impact avec celles obtenues pendant l'audience. Dans cette optique, quatre méthodes sont à étudier: les fondeuses à neige, les chutes à neige à l'égout, les dépôts de surface et le rejet direct au fleuve Saint-Laurent. Ce sont les quatre hy-

pothèses de solution qui ont été explorées par la ville de Montréal dans son étude d'impact. Notons au passage que le promoteur n'a pas conçu d'autres méthodes que celles qu'il utilise déjà pour éliminer la neige de l'ensemble de son territoire.

Dans son étude d'impact, nous verrons que la ville de Montréal, en abordant la discussion dans une perspective très restreinte, a privilégié sa solution au détriment des autres méthodes d'élimination de la neige usée. De fait, les choses prennent une tournure différente lorsqu'on pose le traitement des eaux comme principe d'intervention. Il y a un élargissement manifeste de l'éventail des possibilités si on tient compte de la présence de l'usine d'épuration des eaux de la Communauté urbaine de Montréal (CUM). Dès lors, on comprendra la nécessité de commencer ce chapitre en faisant une brève présentation de l'usine d'épuration et en précisant ses possibilités de traitement de la neige usée.

2.2.1 Le système d'interception et l'usine d'épuration de la CUM

Il n'est pas question de faire ici une revue exhaustive de toutes les composantes de l'usine d'épuration et du système d'intercepteurs qui doit y conduire les eaux usées de l'île de Montréal. Seuls seront considérés ici les aspects reliés au problème de l'élimination de la neige usée. De fait, il faut une bonne connaissance des possibilités de l'usine d'épuration pour étudier la solution la plus acceptable sur le plan de l'environnement.

2.2.1.1 *Intercepteurs et collecteurs*

Le plan directeur du système d'interception (Voir figure 1 à la page suivante) nous montre les deux intercepteurs situés le long des rives de l'île de Montréal et localise l'usine d'épuration. Puisqu'il s'agit de canalisations qui opèrent par gravité, il n'est pas surprenant qu'elles atteignent de grandes profondeurs dans les sections les plus en aval. L'intercepteur nord est déjà construit alors que les dépenses ne sont pas encore autorisées pour l'intercepteur sud. Monsieur Jean-René Marcotte, directeur du Service de l'assainissement des eaux de la Communauté urbaine de Montréal, agissant à titre d'expert invité par la commission, a apporté les précisions suivantes quant à l'échéancier:

Alors pour la partie nord, l'usine sera partiellement en opération à l'été 1983 et totalement en opération avec un traitement physico-chimique pour toutes les eaux qui se déversent actuellement dans la rivière des Prairies

(...) Quant au versant sud, on croit que les travaux pourraient commencer dans six (6) mois, un an, deux ans (2), on ne le sait pas exactement, il s'agit de compléter ces ententes avec le gouvernement provincial (Transcription du 3 mars 1982, p. 134 et 135).

Selon le plan directeur, les intercepteurs doivent recevoir les eaux des quelque 125 émissaires principaux ou collecteurs qui, actuellement, acheminent directement au fleuve Saint-Laurent ou à la rivière des Prairies les eaux usées des portions de territoire qu'ils desservent, c'est-à-dire leur bassin de drainage.

Pour les fins du présent dossier, certaines caractéristiques du réseau presen-

tent des particularités dont il faut tenir compte. Ainsi, près des deux tiers du réseau de collecteurs font partie d'un système unitaire où les eaux usées sanitaires et pluviales sont combinées de telle sorte qu'elles seraient éventuellement toutes deux acheminées vers l'usine d'épuration. Avec le système séparatif qui dessert l'autre tiers du territoire de la CUM, l'eau de pluie est évacuée séparément et ne serait donc pas traitée par l'usine d'épuration. Le territoire qui intéresse la commission est desservi par un système unitaire.

Il faut aussi comprendre qu'un bassin de drainage est une portion de territoire déterminée dont le volume des eaux usées ne devrait pas connaître de modifications importantes dans une ville comme Montréal où la plus grande partie de la superficie est déjà construite.

2.2.1.2 *Les possibilités d'utilisation du système d'interception*

Dans son étude d'impact, la ville de Montréal a fait allusion à l'impossibilité d'utiliser un intercepteur pour y rejeter de la neige usée. On peut lire à cet effet:

Le déversement de neige par la chute et l'égout y sera toutefois interdit, à cause de l'accumulation conséquente de solides et du nettoyage qui ne pourra être effectué en raison de la profondeur du collecteur. (Étude d'impact, p. 17).

En fait, le mot collecteur est employé ici pour intercepteur. Monsieur Jean-René Marcotte dans ses explications a permis de bien comprendre les limites de l'utilisation des intercepteurs pour le rejet direct de la neige. Tout en émettant des réserves sur leur facilité d'utilisation, il ajoutait des précisions

COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE MONTRÉAL



Service de l'assainissement
des eaux

PROJET D'ÉPURATION DES EAUX

PLAN DIRECTEUR DU SYSTÈME D'INTERCEPTION

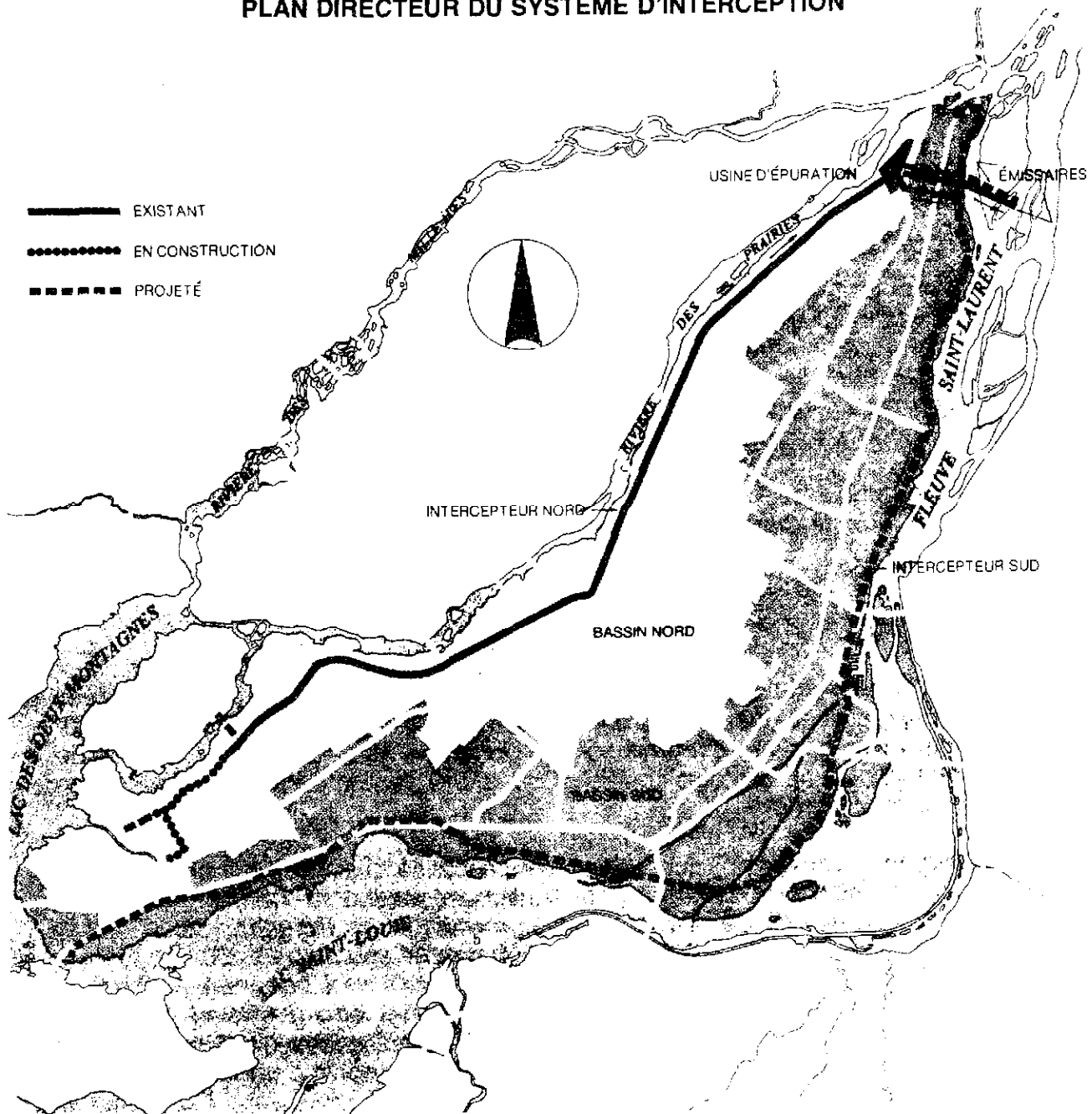


FIGURE I

qui atténuent le caractère définitif de ce qu'affirmait le promoteur dans son étude d'impact:

Nous n'avons pas d'objection et nous acceptons que les municipalités de la Communauté jettent la neige dans nos intercepteurs via leurs propres égouts collecteurs (Transcription du 10 mars 1982, p. 172).

Cependant, lors d'une rencontre avant l'audience, monsieur Marcotte a bien expliqué aux membres de la commission que l'intercepteur nord ne pourrait pas être utilisé pour le déversement direct de neige usée à cause de la façon dont il a été conçu. Parmi les raisons qui empêchent les déversements directs, monsieur Marcotte a mentionné la hauteur de la chute qui serait telle qu'il y aurait danger d'endommager la structure même de la canalisation.

Il a toutefois laissé entendre qu'en dépit de difficultés importantes, il existerait des possibilités d'utiliser l'autre intercepteur à cette fin, bien que ces possibilités n'aient pas été explorées. Parmi celles-ci, on peut mentionner l'utilisation de chicanes pour ralentir la chute de la neige ou la construction de descentes de camions. Ce sont là des éléments qui pourraient être intégrés à l'intercepteur sud lors de sa conception.

2.2.1.3 L'usine d'épuration: possibilités et limites

L'usine d'épuration de la Communauté urbaine de Montréal est prévue pour réaliser un traitement primaire physico-chimique. Le traitement primaire peut être défini comme suit:

Traitement des eaux d'égout qui ne comporte que des procédés mécaniques ou physiques. Le traitement primaire enlève d'importantes quantités de matière en suspension, mais très peu, sinon pas du

tout, de matière colloïdales ou dissoutes (Gouvernement du Québec, Office de la langue française. Dictionnaire de l'eau. Association québécoise des techniques de l'eau et Office de la langue française, Québec, 1979).

À ce traitement de base s'ajoute également un traitement physico-chimique en vue de l'élimination des phosphates.

Pour les fins plus spécifiques de notre dossier, il importe de savoir dans quelle mesure l'usine d'épuration peut traiter les éléments contenus dans l'eau provenant de la fonte de la neige usée. De plus, il faut se rappeler que même si cette eau possède certaines caractéristiques propres, elle arrivera à l'usine mélangée à toutes les eaux usées qui empruntent les intercepteurs.

Parmi les principaux éléments contenus dans la neige usée, l'usine pourrait retenir 80% des solides en suspension. Monsieur Marcotte a parlé des autres éléments en ces termes:

Pour la DBO (demande biochimique en oxygène) l'enlèvement est de l'ordre de soixante pour cent (60%) (...). Pour les phosphates, comme c'est un traitement physico-chimique, environ quatre-vingt pour cent (80%) des phosphates seront enlevés. Ce qu'on retrouve dans la neige aussi... On prévoit que pour les métaux lourds, l'enlèvement pourrait être de l'ordre de quarante (40%) à cinquante pour cent (50%) (Transcription du 3 mars 1982, p. 144).

Il faut comprendre que le plomb fait partie des métaux lourds. Or, l'étude Ottawa-Carlton souligne que le «plomb est la source de pollution la plus critique des opérations d'élimination de la neige» (p. 159), d'où l'importance du traitement.

En ce qui concerne les chlorures, monsieur Marcotte dit prévoir un «enlève-

ment négligeable». Il serait même difficile de modifier l'usine d'épuration pour qu'elle opère un dessalement:

Il faut penser à la dilution (...). Les sels qui vont être inclus dans l'eau sont dilués dans la masse des égouts qui arrivent à l'usine. Alors il faudra traiter la masse des égouts pour aller récupérer cette partie du sel, ce qui serait certainement très complexe et très onéreux (Transcription du 10 mars 1982, p. 387).

Il ressort de cette déclaration qu'il ne serait possible de minimiser l'impact des chlorures qu'en assurant une dilution suffisante et en réduisant leur utilisation. L'Association des biologistes du Québec (ABQ) évoquait cette possibilité dans ses recommandations en disant:

(...) que la ville de Montréal minimise quand cela est possible, l'utilisation de matières abrasives et de sel sur ses routes. Ainsi on devrait utiliser le sel seulement pour le contrôle de la glace et non pas pour l'enlèvement de la neige (...). (Mémoire de l'ABQ, p. 20).

Pour terminer, on se souviendra que, le sel en plus, la qualité de l'eau provenant de la fonte de la neige peut être comparée à celle de l'eau de ruissellement de pluie, particulièrement au début d'une pluie d'orage d'été alors qu'il y a littéralement nettoyage de la chaussée, et surtout si la dernière pluie date de plusieurs jours.

2.2.2 Les options

Dans cette section, nous allons considérer quatre méthodes d'élimination de la neige et leurs variantes en évaluant leurs avantages ou inconvénients respectifs en fonction de leurs effets sur l'environnement. Dans chaque cas, il y aura un rapport de l'analyse faite dans l'étude d'impact et des propositions de la population en la matière.

Avant d'aller plus loin, notons cependant un fait que doit garder à l'esprit le lecteur dans l'étude de cet aspect du problème et que souligne à juste titre l'Association des biologistes du Québec lorsqu'elle déplore l'absence de critères environnementaux dans le choix de la solution, laquelle n'aurait été arrêtée que dans une perspective économique ou financière:

Nous déplorons le fait que dans l'étude d'impact, le promoteur n'ait pas fait de comparaison, quant aux impacts sur l'environnement, des différentes méthodes de disposition de la neige (Mémoire de l'ABQ, p. 12).

2.2.2.1 Fondeuses à neige

L'eau issue des fondeuses à neige emprunte le réseau d'égout et pourrait être traitée, le cas échéant, par l'usine d'épuration, compte tenu des limites et des contraintes de celle-ci identifiées précédemment. Il s'agirait donc là d'une solution avantageuse au plan environnemental, bien qu'on ne puisse s'y arrêter sans se pencher en même temps sur la question énergétique à laquelle elle est étroitement liée. C'est d'ailleurs pour une telle raison d'ordre économique que cette méthode d'élimination de la neige est mise de côté par le promoteur dans l'étude d'impact où on peut lire:

Il faut noter une augmentation de l'utilisation des modes de dispositions à l'égout et en rivière par rapport à la disposition en surface ou par fondeuse à neige, dans ce dernier cas, particulièrement en raison de la montée vertigineuse des coûts des produits pétroliers (Étude d'impact, p. 5).

Cette solution, qui revient selon le promoteur à 0,80 \$ le mètre cube, ne compterait plus que pour 7% dans l'ensemble des méthodes d'élimination de la neige actuellement utilisées

par la ville de Montréal. De fait, toute solution qui implique des dépenses supplémentaires liées au coût de l'énergie n'obtient pas la faveur populaire de nos jours. Ainsi, le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM) écarte rapidement l'utilisation de fondeuses à neige dans son mémoire:

Compte tenu de la conjoncture économique actuelle, on s'accorde pour dire que cette solution s'avère, de nos jours, la plus coûteuse; aussi nous la laisserons de côté (Mémoire du RCM, p. 20).

Bien que coûteuse d'utilisation, la fondeuse à neige est tout de même plus avantageuse sur le plan écologique que d'autres moyens d'élimination. Elle rencontre de plus certains des critères de choix de la ville de Montréal en ce qu'elle est facile à localiser, facile d'accès et qu'elle permettrait de récupérer, avec les bénéfices financiers que l'on étudiera au chapitre 4, certains terrains consacrés au dépôt de neige en surface. Le chiffre de 0.80 \$ le mètre cube pourrait s'en trouver ainsi réduit, compte tenu du fait que ce prix supplémentaire ne comprend pas les coûts de transport.

L'option a toutefois été discutée plus en profondeur au cours de l'audience, alors que certains intervenants se sont interrogés sur les possibilités d'utilisation d'autres sources d'énergie moins coûteuses comme la récupération de la chaleur produite par les incinérateurs ou même les brûleurs des raffineries de Montréal-Est.

À ce sujet, notons que la ville de Montréal possède un seul incinérateur à déchets. Elle a affirmé qu'elle jugeait préférable d'utiliser l'énergie produite par l'incinérateur à des fins de développement industriel plutôt que de

faire fondre la neige puisque, utilisée à cette fin, la capacité de l'incinérateur des Carrières ne correspondrait qu'à trois contrats de déneigement de 110 000 mètres cubes chacun:

(...) on peut dire qu'un contrat c'est environ 350 mètres cubes à l'heure de neige à faire fondre, donc une fondeuse (...) avec l'alimentation par les vapeurs de l'incinérateur pourrait donc avoir une capacité de trois territoires de déneigement au grand maximum (Transcription du 5 mars 1982, p. 104).

D'autre part, l'analyse du dossier amène à conclure que, tant que l'usine d'épuration n'est pas en fonction, l'utilisation des fondeuses à neige n'apporte pas d'avantage sur le plan environnemental puisque la neige fondue se retrouverait dans l'égout et donc au fleuve. À plus long terme, et dans le contexte d'une épuration des eaux, cette solution pourrait par ailleurs être encore envisagée dans certaines conditions particulières de centre-ville malgré le coût de l'énergie. C'est la solution que retenait l'étude Ottawa-Carleton pour certains cas:

Les coûts élevés d'investissement et d'opération des fondeuses à neige fixes peuvent se justifier sur la base des distances réduites de transport et/ou du coût final du terrain.

Pour cette raison, de telles installations devraient être situées près des zones importantes d'enlèvement de la neige, tel le centre-ville (Étude Ottawa-Carleton, p. 104).

Pour sa part, l'Association des biologistes du Québec déclare:

Pour ces raisons, de telles installations situées près des zones importantes d'enlèvement de la neige peuvent être rentables.

L'étude de coûts-bénéfices de diverses solutions de transport et d'élimination de neige dans le secteur est de la ville, de po-

sée par le promoteur plusieurs jours après la première partie de l'audience, suite à des interrogations de la part du public à ce sujet, est arrivée d'ailleurs à cette même conclusion en ce qui concerne la fondeuse Lafond (Mémoire de l'ABQ, p. 13).

L'utilisation de fondeuses à neige serait donc une solution marginale, valable dans des conditions bien précises où il y a une volonté de traitement des eaux et où l'emploi des autres solutions est impossible ou rendu problématique, notamment à cause de considérations de distance et donc de transport.

2.2.2.2 Chutes à l'égout

Il s'agit d'une solution très attrayante pour le promoteur qui établit dans ce cas le coût d'élimination à 0,06 \$ par mètre cube, ce prix n'incluant pas le coût du transport de la neige usée. Cette méthode impose de telles contraintes au niveau des caractéristiques du réseau d'égout qu'elle ne compte actuellement que pour 14% de l'utilisation pour fins d'élimination de la neige à Montréal.

Une des principales contraintes du réseau d'égout se situe au niveau du débit. Or, celui-ci est fonction directe du bassin de drainage comme nous l'exposions précédemment dans ce chapitre.

C'est bien ce qu'affirme l'étude d'impact:

La possibilité d'utiliser les égouts collecteurs pour le déversement de la neige dépend du débit de temps sec de l'égout et de son calibre (diamètre) (Etude d'impact, p. 16).

L'utilisation de chutes à neige dans les collecteurs, situées dans l'emprise des rues, présente aussi certains problèmes

reliés au bruit et certains inconvénients pour la circulation. C'est le cas des deux chutes à neige du secteur sud-est qui sont localisées dans l'axe de la rue Dickson et ne peuvent conséquemment être opérées que de 9 à 15 heures. De plus, le débit du collecteur en question (collecteur Molson) ne permet de desservir qu'un seul territoire de déneigement malgré le fait qu'il s'agit là du plus important collecteur du secteur sud-est de la ville. Enfin, l'étude d'impact nous apprend qu'au moins une des deux chutes à neige de la rue Dickson devrait être abandonnée car:

(...) le gouvernement du Québec projette la construction d'une autoroute à voie élevée (autoroute 20) dans l'axe de la rue Dickson (...) ce qui éliminerait fort probablement l'utilisation de cette chute à neige (Étude d'impact, p. 10).

Cette affirmation de la ville de Montréal n'était malheureusement accompagnée d'aucune précision quant à l'échéancier prévu pour ces travaux.

La possibilité d'augmenter artificiellement le débit de certains collecteurs en y ajoutant plus d'eau a été soulevée au cours de l'audience. Monsieur Jean-René Marcotte a précisé que c'est une solution qui est déjà employée dans certains secteurs précis où la présence d'un barrage offre une dénivellation qui permet de dériver par gravité dans le collecteur situé en aval, de l'eau prise en amont:

(...) dans le collecteur du nord, le long de la rivière des Prairies, il est possible d'apporter une quantité d'eau additionnelle dans ce collecteur en provenance de la rivière des Prairies, et ceci est dû au fait du barrage d'Hydro-Québec (...) et à ce moment-là, on peut faire circuler l'eau et augmenter la quantité de neige déversée à l'égout (...). (Transcription du 10 mars 1982, p. 74).

Cette possibilité n'est cependant pas la panacée puisqu'à l'augmentation du débit correspondrait l'augmentation de la dilution et, conséquemment, la difficulté du traitement.

Une autre façon d'augmenter le débit consiste à pomper de l'eau dans les collecteurs. Il s'agit d'une solution peu attrayante à cause des coûts reliés à l'emploi des pompes et à l'utilisation d'eau déjà traitée.

Mais l'objection la plus importante à l'utilisation des collecteurs est encore que le rejet de la neige usée à l'égout n'offre pas d'intérêt particulier au point de vue environnemental tant que l'usine d'épuration n'est pas en fonction. Sans usine d'épuration:

(...) l'utilisation actuelle d'un égout collecteur pour disposer des neiges usées a exactement le même effet que le rejet pur et simple au fleuve du haut d'un quai à neige (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 21).

Mais le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal voit dans cette méthode une solution d'avenir pour le jour où il sera possible de traiter les eaux usées:

Selon nous, il existe un potentiel énorme de ce côté pour disposer de la neige, potentiel qui n'a pas été suffisamment étudié par la ville de Montréal (Mémoire du RCM, p. 21).

Dans le même ordre d'idée, l'Association des biologistes du Québec reprend:

(...) la possibilité d'utiliser les égouts collecteurs pour le déversement de la neige a été totalement écartée par la ville de Montréal pour des questions de débits d'eau et de drainage, sans recherche possible d'alternatives (Mémoire de l'ABQ, p. 13).

C'est dire que ces deux organismes favorisent une utilisation maximale dans le futur de cette méthode d'élimination de la neige, car tous deux sont conscients que, **couplée avec le traitement à l'usine d'épuration**, c'est «la solution de moindre impact environnemental» (Mémoire de l'ABQ, p. 13).

À ce moment-ci, il est bon de rappeler ce que disait madame Cécile Lefebvre dans son mémoire:

Si l'intercepteur à neige pour le côté sud de l'île de Montréal doit être prêt dans quelques années, pourquoi ne pas attendre et employer les six millions que devrait coûter le quai, à la construction de rampes d'accès qui iraient rejoindre l'intercepteur à 125 pieds sous terre (Mémoire de madame Cécile Lefebvre, p. 2).

Même s'il demeure une chute à neige dans l'égout collecteur Dickson dans le plan de réaménagement du secteur sud-est de la ville de Montréal, il ressort que les participants à l'audience sont favorables à toute recherche qui permettrait d'augmenter la possibilité de tels déversements dans **l'optique d'un traitement des eaux par l'usine d'épuration de la Communauté urbaine de Montréal**.

2.2.2.3 Dépôts de surface

Le projet soumis par la ville de Montréal s'appuie essentiellement sur la fermeture de trois dépôts de surface du secteur sud-est, à savoir les dépôts des rues Beaubien, Contrecoeur et Pierre-Bernard. Une des raisons invoquées repose sur des considérations environnementales suite aux pressions exercées par la population.

Ces pressions s'appliquent, entre autres, aux sites de dépôt de neige en surface, principalement pour des considérations en-

vironnementales (esthétique, bruit, pollution des eaux, etc. . . .) (Étude d'impact, p. 1).

Il semble se dégager, entre le promoteur et les intervenants à l'audience, un consensus sur la fermeture de ces dépôts en surface. C'est la position manifestée par l'Association environnement archipel:

Bien que consciente qu'il faille à court terme éliminer les dépôts de surface des quartiers résidentiels pour procéder à la création de logements et d'espaces verts (. . .) (Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 3). (Les soulignés sont de la commission.)

L'Association des biologistes du Québec abonde dans le même sens:

Nous comprenons que dans un contexte de rationalisation des espaces disponibles et pour des raisons évidentes de bruit, d'esthétique et de qualité de vie, la ville de Montréal veuille faire disparaître ses sites de disposition en surface (Mémoire de l'ABQ, p. 12).

Mais là s'arrête l'unanimité entre le promoteur et les groupes environnementalistes:

(. . .) si, à long terme, les dépôts de surface en milieu résidentiel sont appelés à disparaître, n'y aurait-il pas possibilité d'utiliser des terrains vacants ou temporairement inoccupés en sites industriels (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 22).

Certains intervenants proposent de rechercher des terrains dans des zones non résidentielles pour établir des dépôts en surface. Ceci résulte du fait que plusieurs sont persuadés que de tels dépôts constituent un moyen d'élimination de moindre impact pour l'eau du fleuve, puisque les solides demeurent sur le terrain lors de la fonte des neiges, tout en faisant disparaître les impacts esthétiques à proximité des résidences.

Il faut donc distinguer deux niveaux de préoccupations environnementales à ce sujet: les impacts sociaux qui affectent les résidents vivant à proximité des dépôts de neige et les impacts biophysiques qui résultent des rejets dans les cours d'eau avec les pertes d'usage qui peuvent s'en suivre. Comme la proposition de rechercher des terrains dans les zones non résidentielles tient compte de ces deux types d'impact, on comprendra qu'elle ait été avancée par certains:

Nous considérons que la ville de Montréal par l'entremise des promoteurs n'a pas prouvé qu'il n'y a pas d'autres emplacements pouvant servir de dépôt à neige en surface, solution la plus pratique et la moins polluante jusqu'à ce jour (. . .) (Mémoire du Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, p. 3).

Cette conviction, souvent intuitive chez certains trouve pourtant de solides appuis dans l'étude Ottawa-Carleton (souvent citée par le promoteur et le ministère de l'Environnement):

(. . .) aux endroits où de grandes quantités de matières abrasives sont utilisées, la neige enlevée devrait être dirigée aux sites d'élimination sur terre (Étude Ottawa-Carleton, p. 159).

On verra au chapitre 4 que l'établissement de dépôts en zones non résidentielles permettrait aussi de rencontrer les objectifs économiques et financiers que vise la ville de Montréal, en voulant récupérer les terrains occupés actuellement par les sites Beaubien et Contrecoeur.

La commission déplore que la ville de Montréal n'ait pas saisi cet aspect de la problématique évident pour de nombreux intervenants à l'audience et par ailleurs, porté à l'attention du promoteur par le guide de référence. De fait,

la ville de Montréal n'a pas senti le besoin de faire aucune recherche de terrains susceptibles d'être utilisés comme dépôts à neige en zone industrielle puisqu'elle avait au départ rejeté cette solution:

(... on n'a pas fait l'inventaire, la possibilité de déverser la neige sur un autre terrain en surface, qu'il soit industriel ou d'autre vocation (Transcription du 10 mars 1982, p. 269).

Son ignorance de cette alternative est d'autant plus inexplicable que la ville de Montréal se dit préoccupée tant des impacts esthétiques et sonores sur les résidants que des impacts biophysiques sur le milieu naturel. Le promoteur se coupait ainsi d'une des solutions les plus intéressantes qui s'offraient à lui.

L'Association des biologistes du Québec y va même de ses recommandations sur l'aménagement de ces terrains pour les rendre acceptables en dehors des zones résidentielles. Elle reprend, en cela, une partie de l'argumentation et des recommandations développées dans l'étude Ottawa-Carleton:

Ces sites devraient être éloignés des habitations, munis de membranes imperméables et/ou localisés sur des sols imperméables afin d'éviter la pollution de l'eau souterraine, nivelés, entourés d'une zone tampon de 50 pieds de largeur aménagée d'arbres et d'arbustes, limités par un talus et une clôture et finalement drainés adéquatement au moyen de puisards et de conduites de drainage pour retenir les sédiments (Mémoire de l'Association des biologistes du Québec, p. 19).

Ce serait nier la réalité que de prétendre que le rejet direct aux cours d'eau ne présente pas d'impacts négatifs simplement parce que ceux-ci ne sont pas visibles. En l'absence d'une usine d'épuration opérationnelle, la commission croit que le dépôt de surface en dehors

des zones résidentielles serait la solution qui respecte le mieux toutes les dimensions environnementales.

Un site localisé en zone industrielle comme celui qui a été proposé par le Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, à la page 3 de leur mémoire, permettrait de récupérer les trois dépôts de surface que la ville de Montréal veut réaffecter à d'autres usages et offrirait, répétons-le, les mêmes avantages économiques que ceux que le promoteur prétend trouver par la réalisation de son projet.

Le site proposé par le Groupe de citoyens de la promenade Bellerive désignait cet énorme terrain vacant situé entre les rues Caty et de Boucherville au nord de Notre-Dame (soit les lots P-332, 335 et 337 entre les voies d'accès à la route transcanadienne, au nord, la rue Notre-Dame au sud, la route transcanadienne à l'est et certaines industries à l'ouest. Ces terrains sont actuellement marqués «vacants» au plan d'utilisation du territoire de la Communauté urbaine de Montréal).

Autant que pour les citoyens vivant à proximité des dépôts de surface Beau-bien et Contrecoeur, il importe aux résidants du secteur de la promenade Bellerive que soit fermé au plus tôt le dépôt Pierre-Bernard. Un effort additionnel devrait donc être fait pour trouver des terrains situés en zone industrielle ou tout autre terrain vacant situé en dehors des secteurs résidentiels. Ajoutons enfin que, même en présence d'une usine d'épuration opérationnelle, de tels dépôts de surface constitueraient toujours une solution de moindre impact environnemental au problème d'élimination de la neige usée, compte tenu des limites d'utilisation qui ont précédem-

ment été expliquées au sujet des intercepteurs.

2.2.2.4 Rejet direct au fleuve Saint-Laurent

Le projet retenu par la ville de Montréal consiste à rejeter directement au fleuve les quelque 1 686 000 m³ de neige recueillis chaque année dans le secteur sud-est de la ville. Dans ce secteur, il y a déjà un site qui sert à cette fin, soit le quai 52. Mais le promoteur veut l'abandonner dû au fait qu'il doit renégocier son utilisation chaque année avec son propriétaire. «Ce site ne peut donc être considéré à moyen ou à long terme» (Étude d'impact, p. 10).

Même si, en faisant référence au rejet direct dans le fleuve, monsieur Pierre Shooner, commissaire et directeur général de la Commission d'initiative et de développement économique de Montréal (CIDEM), et principal porte-parole de la ville de Montréal dans ce dossier, a pu dire dans sa présentation du début de la première partie de l'audience:

L'alternative la plus naturelle coûte donc de 20 à 25 fois moins cher que la technologie sophistiquée pour disposer d'un élément naturel comme la neige (Présentation de la ville de Montréal au Bureau d'audiences publiques, 3 mars 1982, p. 2).

C'est faire un peu vite abstraction de la composition de cette neige. On ne peut passer sous silence que de tels déversements sont de nature à altérer la qualité des eaux du Saint-Laurent comme l'ont souligné au moins quatre des six requérants dans leur demande d'audience. Tout au long de l'audience, cette éventualité a fait l'objet d'un souci constant de la part tant des intervenants que des commissaires.

Certaines prémices de l'Association des biologistes du Québec décrivent bien l'attitude des écologistes face au problème des déversements dans les cours d'eau et à la solution proposée par la ville de Montréal.

Attendu qu'une politique rationnelle de l'élimination de la neige demande une planification à moyen et à long terme et que le problème se manifeste dès maintenant;

attendu que l'acceptation de l'utilisation temporaire d'un quai à neige en attendant la recherche de d'autres solutions signifie son acceptation définitive;

attendu qu'il est préférable de traiter les polluants contenus dans la neige avant de l'éliminer (Mémoire de l'ABQ, p. 19).

À ces considérations, il faut ajouter un autre motif pour écarter les rejets directs de neige usée dans le fleuve, particulièrement dans le cas d'une ville de l'ampleur de Montréal: l'exemplarité. Cette responsabilité a été reconnue avec justesse par l'Association des biologistes du Québec pour qui:

(...) le projet de quai présenté par la ville de Montréal en audience publique est un précédent et qu'il y aura un effet d'entraînement certain sur les autres municipalités (Mémoire de l'ABQ, p. 18).

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal par ailleurs est d'avis que:

La ville de Montréal, si elle le veut, peut disposer de moyens inouis; pourquoi ne pas les mettre à contribution (...) (Mémoire du RCM, p. 26).

À une époque où l'État investit des sommes considérables dans le traitement et l'épuration des eaux, il répugne au sens commun qu'un autre palier de gouvernement puisse poser des gestes qui finiraient par avoir un effet contraire aux buts visés par le gouvernement du Québec.

2.2.2.5 Autres solutions

Il n'existe pas de méthode d'élimination de la neige qui satisfasse à elle seule la sauvegarde de la qualité de l'environnement. La solution avancée par la ville de Montréal est rejetée par de nombreux intervenants à l'audience. Ceux-ci ont cependant proposé des approches différentes de la question. Ainsi, l'Association environnement archipel propose:

Que soient envisagées dès maintenant des recherches d'alternatives optimales pour la disposition de la neige compte tenu d'études avantages-coûts (Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 11).

D'autre part, l'Association des biologistes du Québec se fait plus précise dans ce que pourrait être cette approche:

L'ABQ recommande à court terme, que la ville de Montréal envisage de nouvelles alternatives qui pourraient inclure la combinaison de l'utilisation de fondeuses à neige et de nouveaux sites de disposition en surface ou le réaménagement de sites existants (Mémoire de l'ABQ, p. 19).

De son côté, le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal propose dans son mémoire la recherche de solutions respectueuses de l'environnement en mettant:

(...) sur pied des équipes de recherche provenant du milieu universitaire, du milieu industriel et de la population pour mettre au point des technologies modernes de traitement des neiges usées (p. 25 et 26).

Une autre intervention précise que:

Puisque le problème central semble être, comment disposer de la neige de façon écologique, nous proposons la formation d'un comité d'étude multidisciplinaire qui aurait pour tâche de trouver des solutions relatives au problème (Mémoire de monsieur Charles Bradette et de madame Patricia Dubeau, p. 11).

De fait, rien au dossier ne démontre une urgence telle qu'il faille mettre de côté la prudence dans la recherche d'une solution au problème de l'élimination de la neige usée de ce secteur de Montréal, comme rien ne permet de conclure qu'une approche multidisciplinaire et plus large de la question eut été utopique dans ce dossier.

Un consensus se dégage de la plupart des interventions: il y a nécessité de traiter l'eau provenant de la fonte de la neige usée. De plus, le dépôt de surface apparaît comme la méthode la plus adéquate pour assurer le respect de l'environnement. À plus long terme, on ne pourra améliorer la situation qu'avec la mise en service de l'usine d'épuration. Comme le disait monsieur Bruce Walker, du groupe STOP, lors de son intervention:

Concernant (...) l'alternative d'utiliser le fjord intercepteur sud, STOP appuie cette alternative. STOP ne peut pas appuyer du tout en principe ou en pratique le déversement de neige directement dans le fleuve.

(...) Pour nous, depuis notre création, il y a douze ans, le traitement adéquat des eaux usées de l'île de Montréal est une de nos préoccupations principales. Et STOP demande à tous les paliers gouvernementaux d'accélérer et de commencer la construction de l'intercepteur sud à partir de Senneville et Ste-Anne-de-Bellevue jusqu'au bout de l'île (Transcription du 15 avril 1982, p. 68 et 69).

Comme cette mesure constitue une condition préalable à l'adoption de solutions plus respectueuses de la protection de l'environnement, il apparaît donc souhaitable que:

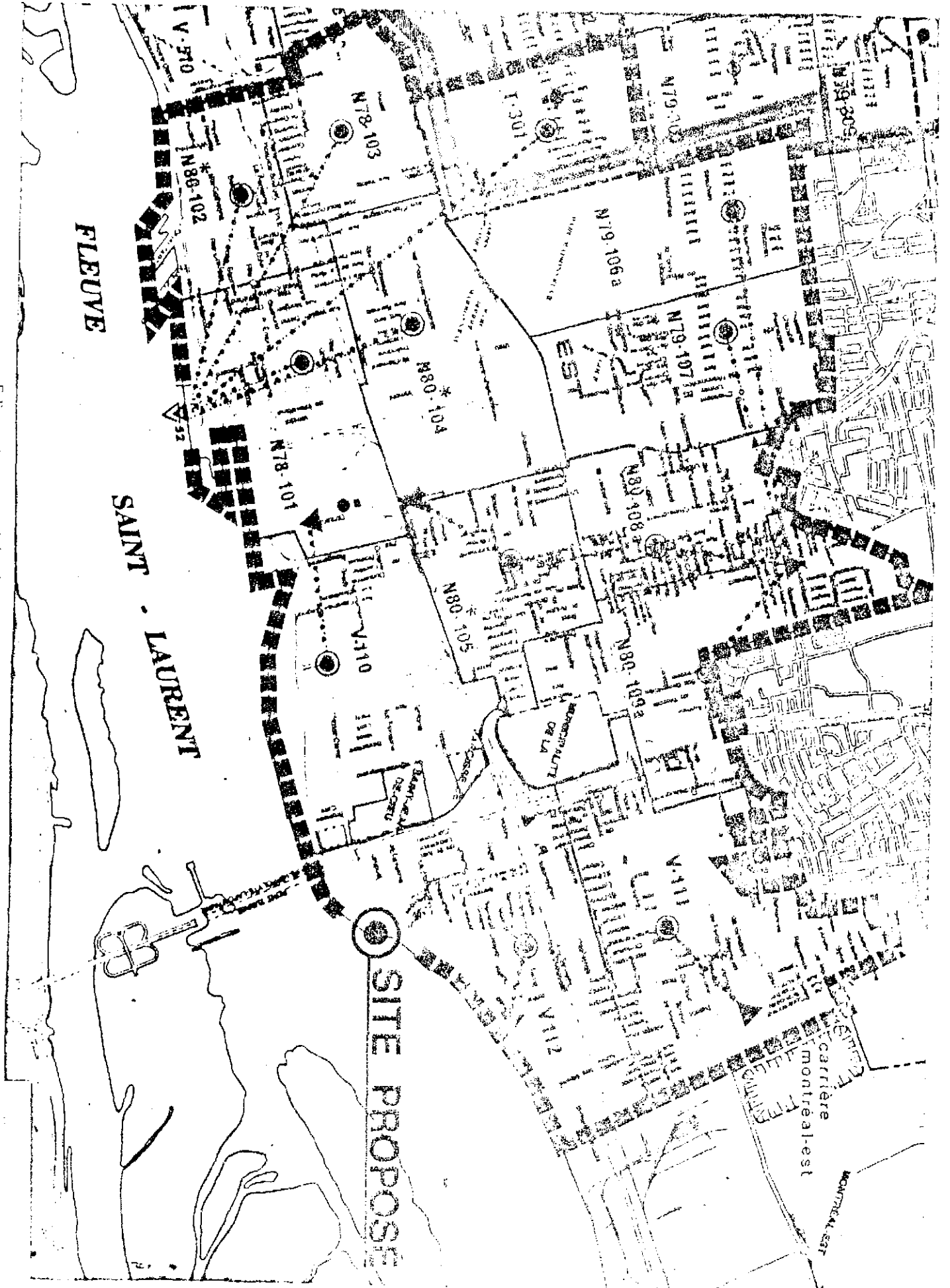
(...) la mise en chantier et la construction de l'intercepteur sud soient accélérées afin que ce dernier puisse être utilisé pour recevoir et acheminer les neiges usées vers l'usine d'épuration et ainsi accroître les avantages engendrés par une telle usine

(Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 11).

De son côté, l'Association des biologistes du Québec recommande

(...) à moyen terme, que la ville de Montréal utilise l'intercepteur sud (...) (Mémoire de l'Association des biologistes du Québec, p. 19).

Enlèvement et transport de la neige 1980-1983 secteur sud-est de la ville de Montréal



Chapitre 3

L'utilisation du quai Bellerive à des fins récréatives

Nous avons vu au chapitre précédent que la vocation du quai était d'abord récréative et que, en conséquence, les étapes d'une étude d'impact devaient amener le promoteur à faire état du besoin récréatif, à bien l'identifier, à le justifier puis à exposer les diverses solutions étudiées afin de répondre à ce besoin pour finalement préciser les impacts que pourrait entraîner la solution retenue, en l'occurrence la construction d'un quai.

3.1 Le quai Bellerive est-il construit pour répondre à des besoins récréatifs?

Le promoteur désigne lui-même son projet par les mots «le quai récréatif Bellerive». Dans son étude d'impact et dans ses textes de présentation déposés lors de la première partie de l'audience, la ville de Montréal a réaffirmé la primauté de la fonction récréative du quai.

Cependant, la ville de Montréal a eu l'occasion de préciser ses intentions à la suite de diverses questions qui ont été adressées à ses représentants, tant par les participants que par les membres de la commission. Le promoteur a expliqué que le projet actuellement à l'étude est le résultat de la fusion de deux besoins: aménagement de la promenade Bellerive et élimination de la neige. Dans l'hypothèse où le déversement de neige au fleuve y serait interdit, la fin récréative ne nécessiterait pas un quai d'une telle importance.

Lors de la quatrième séance de l'audience, les représentants du promoteur ont déclaré que sans autorisation pour le déversement de neige, il ne procéde-

rait pas à la construction du quai pour la récréation. Auparavant, ils avaient rappelé l'existence d'un concept antérieur d'aménagement de la promenade Bellerive dans lequel était prévu un débarcadère pour les bateaux de plaisance et un quai de dimension plus modeste sans qu'ils puissent cependant en indiquer l'emplacement exact.

Selon monsieur Pierre Bourque du Service des travaux publics de la ville de Montréal, ce concept d'aménagement est évolutif de façon à pouvoir y intégrer les nouveaux projets et à tenir compte des suggestions des citoyens comme des contraintes qu'il faudrait rencontrer. Malgré ces nuances, il faut rappeler que le quai est présenté dans l'étude d'impact et dans les explications données à l'audience par monsieur Pierre Bourque, comme partie intégrante et complémentaire de l'aménagement de la promenade Bellerive.

3.1.1 Qu'en pensent les requérants?

Plusieurs d'entre eux doutent que le quai soit conçu d'abord et avant tout en fonction d'un usage récréatif:

(...) nous avons de sérieux doutes quant à la volonté réelle du promoteur d'aménager le quai à des fins récréatives (Mémoire de l'Association des biologistes du Québec, p. 6).

Les doutes des requérants se sont avérés amplement justifiés: la ville de Montréal essaie effectivement de nous vendre un quai à neige dans un emballage de quai à pêche, de quai récréatif (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 16).

Pour nous, l'aspect récréatif de ce projet serait comparable à l'enrobage de certains médicaments dont la fonction tient beaucoup plus à en faciliter l'absorption qu'à

en atténuer les effets secondaires (Mémoire de monsieur Charles Bradette et de madame Patricia Dubeau, p. 4).

Nous croyons donc que le titre n'est que de la poudre aux yeux et que le projet porte strictement sur le quai de déversement de neige (Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 4).

D'autres participants douteront de la valeur récréative du quai lui-même et de sa justification. Nous reviendrons un peu plus loin sur ce sujet.

3.1.2 Qu'en pense le ministère de l'Environnement?

Les lignes directrices du guide de référence du ministère de l'Environnement sont assez discrètes sur les fins récréatives lorsqu'on les compare avec les directives données au sujet de l'élimination de la neige usée. Interrogé sur ce sujet, le représentant du ministère de l'Environnement a précisé:

(...) on ne s'est pas menti chez nous pour dire: écoutez, la première fin et la fin la plus importante du projet, c'est quand même la chute à neige (Transcription de 10 mars, p. 158)

Il s'agit là d'une des préoccupations des requérants pour demander la tenue d'une audience: s'assurer que le besoin pour empiéter sur le fleuve soit vraiment d'ordre récréatif, ce qui socialement apparaît plus acceptable que pour des fins industrielles ou d'élimination de contaminants.

Il est important pour la valeur du processus d'étude d'impact que ces situations pour le moins ambiguës soient éliminées. Cependant, la commission, tout en reconnaissant qu'il peut y avoir matière à douter, accorde crédit aux déclarations des autorités de la ville de Montréal au sujet des fins récréatives

visées par le projet, et du caractère complémentaire que pourrait représenter le quai par rapport à un schéma d'aménagement de l'ensemble de la promenade Bellerive:

Vous n'avez qu'à regarder le concept, cet immense espace vert qui, nous espérons, deviendra la promenade Bellerive, le point de convergence, le point focal va se situer sur le quai (Transcription du 10 mars 1982, p. 243).

3.1.3 A-t-on identifié ces besoins récréatifs?

Le promoteur a insisté sur la qualité de vie qu'il veut instaurer à Montréal par des moyens appropriés, dont l'acquisition d'espaces verts et l'accès aux cours d'eau. Il a également fait état des représentations continues que les citoyens font auprès de leurs conseillers municipaux qui sont alors en mesure de connaître leurs besoins récréatifs.

Le besoin d'espaces verts en milieu urbain, en particulier dans la région de Montréal, a été identifié par plusieurs études officielles, dont celle réalisée sous l'égide du Conseil consultatif de l'environnement *Proposition d'une politique sur les espaces naturels au Québec* (septembre 1979). Il en va de même de la préservation des sites naturels, de la protection des rives, des berges et des îles. Il faut mentionner enfin que le gouvernement du Québec a adopté un programme coûteux de détournement des cours d'eau dont l'objectif premier comme nous l'avons déjà rappelé vise la récupération des usages et en particulier, les usages récréatifs.

Sous l'effet conjugué de divers facteurs, nous pouvons observer un certain nombre de tendances affectant la demande de services récréatifs. On

exige, par exemple, de plus en plus la présence de moyens de loisir dans le milieu urbain. On ne conçoit plus la ville uniquement comme lieu de travail ou comme dortoir. On veut pouvoir y pratiquer des activités de plein air: marche, bicyclette, jogging, baignade, nautisme, ski de fond, pêche, observation et interprétation de la nature. On désire aussi redécouvrir les éléments naturels et les réintroduire dans le milieu urbain; les multiplier au besoin.

Tout cela ne peut manquer d'exercer des pressions de plus en plus grandes en ce qui a trait à l'utilisation des espaces publics existants et commandera éventuellement l'acquisition de nouveaux espaces publics, d'autant plus que l'on constate l'occupation progressive des boisés et des îles, (qui sont la propriété d'intérêts privés), au profit par exemple de la construction domiciliaire.

L'étude du Conseil consultatif de l'environnement déjà citée, concluait à un très grand besoin d'espaces verts dans la ville et dans la région de Montréal.

Le promoteur n'a cependant pas lui-même identifié de façon précise les besoins particuliers qu'il veut desservir. Le comité d'école Saint-François d'Assise affirme à ce sujet, à la page 13 de son mémoire:

- a) *La ville n'a pas développé beaucoup cet aspect particulier de son projet;*
- b) *toutefois, elle reconnaît que les «gens savent» qu'avec un parc on peut l'utiliser, et qu'on saura l'utiliser «adéquatement». Donc l'étude d'impact, en ce sens, n'a pas été «poussée» trop loin;*
- c) *on nous garantit que l'espace vert sera augmenté de façon notable;*

d) de plus, on nous propose une possibilité de pêche sur le quai (le quai, nous en reparlerons au chapitre suivant);

e) on affirme qu'il y aura des appareils, des possibilités, mais on ne nous donne pas plus d'explications;

f) on ne trouve aucune programmation ou possibilité d'utilisation scientifique de cet espace vert... (Mémoire du Comité d'école de Saint-François d'Assise, p. 13).

Force nous est de constater que le promoteur n'a pas su dire si son projet visait d'abord à augmenter la superficie d'espaces verts dans le quartier sud-est, ou plutôt à faciliter l'accès au fleuve, ou bien encore à offrir plus de services pour la pêche.

Dans le cas des espaces verts, il aurait fallu préciser, à partir de normes reconnues comme le nombre d'acres par mille de population, et en se basant sur les fonctions que remplissent les diverses catégories d'espaces verts, quels étaient les besoins de la ville de Montréal et dans quelle partie du territoire ils sont requis. Quant à l'accès au fleuve, certains participants soulignent qu'il existe déjà à la promenade Belle-rive et qu'il aurait alors été préférable d'ouvrir ailleurs d'autres points de contact avec le fleuve. Finalement, l'amélioration des moyens favorisant la pratique de la pêche sportive aurait pu faire l'objet d'étude de solutions alternatives. À ce sujet, l'Association des biologistes du Québec déclare dans son mémoire:

Un autre site situé plus en aval par exemple, de dimension plus modeste (...) serait plus pertinent (Mémoire de l'ABQ, p. 4).

La Commission en vient donc à la conclusion que le promoteur, avant de dé-

cider de la construction du quai, n'a pas établi d'autres besoins récréatifs que la pêche qu'il voulait favoriser. Il n'a pas non plus fait l'étude de solutions alternatives qui auraient pu permettre de répondre aux besoins identifiés au sujet de la pêche sportive. Dans de telles circonstances, il devient difficile de conclure sans hésitation à la nécessité de construire un quai comme seule solution possible pour répondre aux besoins récréatifs. Il devient alors hasardeux d'autoriser l'empiètement et le remplissage d'une zone riveraine par le dragage du Saint-Laurent.

3.2 Les activités récréatives au projet de quai proposé

3.2.1 La pêche

Si le promoteur n'a pas fait la démonstration du lien entre les fins poursuivies et la solution retenue (la construction d'un quai), son porte-parole, M. Pierre Bourque, du Service des travaux publics de la ville de Montréal a cependant précisé à quelle fonction récréative répondrait le quai même si la conception technique et le dimensionnement ont été déterminés par le besoin de déversement de neige. La commission a pu identifier trois types principaux d'activités de loisir qui pourraient avoir lieu sur le quai, principalement la pêche, puis la fonction de «balcon sur le fleuve» et enfin l'observation des activités de manutention du terminal Task.

L'activité halieutique est sûrement l'activité favorisée par le promoteur du projet puisque dans la brochure distribuée dans le quartier, on désigne le

quai Bellerive par l'appellation «le quai à pêche». Cette expression est également utilisée dans l'étude d'impact: *le quai à pêche constitue donc un équipement complémentaire à la promenade Bellerive (Étude d'impact, p. 30).*

De plus, l'étude d'impact dans ses matrices environnementales évalue les impacts résultant de l'utilisation du quai sous ces deux fins: la pêche et le déversement de neige. Nous y notons que la pêche ne crée aucun impact sur le milieu à part le bruit du passage des automobiles près du centre pour personnes âgées Pierre-Joseph Triest. Le promoteur a de plus souligné que le quai présenterait pour les pêcheurs l'avantage de leur donner accès à des eaux plus profondes que celles des rives adjacentes.

3.2.1.1 La présence des poissons

Lors de l'audience, plusieurs participants ont trouvé contradictoire qu'on puisse vouloir établir un quai à pêche au même endroit, qu'un site de déversement de neige, endroit qui se distingue par *la faible abondance et la faible diversité des espèces présentes (...)* et *la faible qualité du milieu environnant» (Texte de présentation de la firme Pluram, 3 mars 1982, p. 8).*

Si par ailleurs, il y a effectivement diversité et abondance d'espèces présentes, il faudrait modifier le jugement sur l'évaluation des impacts qu'aurait la construction du quai et le déversement de neige sur le milieu en question.

Or, des pêcheurs sont venus affirmer devant la commission qu'il y avait effectivement, selon les périodes de



l'année, abondance de poissons dont en particulier, le doré jaune, le doré noir et l'esturgeon jaune. Ces témoignages ont été confirmés par les représentants du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche qui connaissent ces activités halieutiques. Si l'on se fie aux déclarations de quelque 8 pêcheurs qui sont venus témoigner devant la commission (et celle-ci n'a aucun motif de douter de leur bonne foi), il existe un groupe de pêcheurs sportifs habitués de longue date à fréquenter les rives de la promenade alors qu'on note une fréquentation plus importante de pêcheurs et de leur famille les fins de semaine durant l'été. Ce nombre pourrait même atteindre les 200 personnes à certaines périodes de l'année.

La commission doit souligner son grand étonnement que le promoteur et son consultant aient pu ignorer ce sujet. À son avis, il aurait été facile et peu coûteux de connaître les habitudes de pêche, la fréquentation et les résultats obtenus durant les dernières saisons. Par des enquêtes sur place et avec la collaboration du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, le promoteur aurait pu fournir des données et des renseignements donnant une image assez juste de la réalité. Cette situation a été déplorée, à juste titre, par plusieurs participants:

Nous n'avons pas trouvé, à aucun endroit dans l'étude d'impact, une description du milieu tel qu'il se présente actuellement. Aucun inventaire spécifique de la faune ichthyologique, avienne, semi-aquatique et benthique n'a été effectué dans la zone qui sera aménagée pour le quai. (Mémoire de l'Association des biologistes du Québec, p. 2).

Le peu d'information concernant la faune ichthyologique de l'endroit visé ne permet pas de saisir la nature et l'in-

tenité de l'impact qu'engendrerait la construction du quai. De plus, l'impact sur les pêcheurs et les promeneurs qui utilisent présentement le site dans son état actuel n'a pas été étudié. Il n'y a pas eu d'enquête sur l'utilisation actuelle du site, ni sur son potentiel d'utilisation future suite à la construction d'un quai.

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal pour sa part, a dénoncé les lacunes de l'étude d'impact sur cette question et la façon de la réaliser:

Les inventaires à caractère biophysique ont été réalisés à partir des ouvrages existants, notamment les études du comité mixte fédéral-provincial sur le fleuve Saint-Laurent. (Transcription du 3 mars 1982, p. 59).

Cette façon de faire de la firme Pluram amène le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal à conclure:

En biologie, les travaux bibliographiques de la sorte sont considérés comme des pré-études. Cette étude nous apparaît donc être un travail préliminaire qui devrait servir ou plutôt qui aurait dû servir de départ pour le travail sur le terrain, donc un travail qui demande à être vérifié, à être complété. (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 8).

3.2.1.2 Les besoins des pêcheurs

Maintenant qu'est établie la présence de poissons et qu'est reconnue une activité halieutique importante, il devient alors souhaitable d'identifier les besoins des pêcheurs pour faciliter la pratique de cette activité.

Des témoignages de pêcheurs expérimentés que la commission a interrogés, nous retenons qu'ils souhaitent conserver le calme et la tranquillité du

lieu, ne pas être entravés par toutes sortes de règlements et d'exigences, ne pas voir de gros aménagements sur la grève. Ils espèrent également que cessent les déversements de neige sur le bord du fleuve au site du dépôt Pierre-Bertrand. Ils craignent enfin l'effet du déversement de la neige sur la qualité des milieux ripariens par suite du dépôt de matières solides.

3.2.1.3 *Le quai sert-il ces besoins?*

Les pêcheurs en général n'ont pas montré un grand enthousiasme envers le quai soulignant sa hauteur par rapport au niveau de l'eau et les problèmes que cela pose pour la levée du poisson lourd, comme l'esturgeon. De plus, ils ont insisté sur le fait que la ligne de front du quai plonge dans les grands courants tant et si bien qu'il serait pratiquement impossible d'y garder sa ligne à pêche devant soi. Enfin, le représentant du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche a souligné que les poissons ne se tiennent habituellement pas dans une zone de grands courants mais dans des zones plus tranquilles comme celles que l'on retrouve actuellement le long de la promenade Bellerive.

De son côté, le Comité d'école Saint-François d'Assise, préoccupé de la sécurité des enfants s'adonnant à la pêche, s'interroge sur la pertinence d'utiliser le quai Bellerive à cette fin. C'est pourquoi il suggère que:

(...) la ville prévoit un quai ou plusieurs flottant ou levant adjacents) au «gros quai», avec escalier pouvant permettre aux pêcheurs d'atteindre ce quai plus accessible au niveau de l'eau. (Mémoire du Comité d'école Saint-François d'Assise, p. 16).

reconnaissant ainsi l'inutilité du quai Bellerive pour la pêche.

C'est également l'avis de monsieur Jean Leclerc, du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, qui déclare:

Les gens qui pêchent à cinq mètres de haut, comme monsieur a dit, c'est parce qu'ils n'ont pas le choix. Il n'y a pas un pêcheur qui va choisir de pêcher à cinq mètres de haut s'il peut descendre sur la berge pour pêcher (...). (Transcription du 3 mars 1982, p. 205).

Quant au groupe de citoyens de la promenade Bellerive, son porte-parole, monsieur Gilbert Mucci, suggère que:

(...) la berge actuelle soit nettoyée et que des gradins soient construits en plein centre des quatre parcs actuels soit Honoré-Mercier, Pierre-Thétraud, Clément-Jetté et L.O. Taillon (Mémoire du Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, p. 6).

La commission en tire donc la conclusion que la construction du quai Bellerive ne saurait être justifiée par les besoins de la pêche sportive puisqu'il serait, de l'avis de tous les participants, la moins bonne solution pour favoriser l'exercice de cette activité.

3.2.2 **Une fenêtre sur le fleuve**

Monsieur Pierre Bourque, de la ville de Montréal, prétend que le quai Bellerive répondrait à un besoin quasi instinctif et presque universel de se retrouver sur des quais pour avoir une vue intéressante sur le cours d'eau et sur la berge.

Cet argument est repris par le comité de parents de l'école Saint-François d'Assise:

Ce quai ne sera pas là sans attirer les visiteurs. Même, nous croyons que par son

ouverture sur le fleuve, nos enfants voudront aller voir l'eau, les bateaux, etc.

Ce quai sera certainement utilisé par les promeneurs. Son accessibilité et sa proximité dans le milieu inciteront certainement beaucoup de gens à s'y rendre (Mémoire du Comité d'école de Saint-François d'Assise, p. 15 et 16).

Le comité souligne cependant un peu plus loin dans son mémoire les problèmes de sécurité que pourrait poser la présence du quai.

Certains participants ne sont pas convaincus de la nécessité d'un quai pour donner accès au fleuve. C'est ainsi que le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal écrit:

Lorsqu'on est en présence d'une aussi belle étendue verte, face au fleuve, comme c'est le cas pour la promenade Bellerive, qu'il suffirait d'améliorer très sobrement pour en faire une des plus belles ouvertures sur le fleuve, venir nous dire que c'est le quai à neige qui en serait le centre culminant, le point de convergence! Ça n'a évidemment aucun bon sens! (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 19).

Monsieur Charles Bradette et madame Patricia Dubeau ajoutent quant à eux:

Parmi les aspects récréatifs reliés au projet, la ville de Montréal nous signale ceux d'aire de loisirs, lieu de rencontre ainsi que de «fenêtre sur le fleuve», ce à quoi nous répliquons qu'aucun de ces aspects ne nécessite la présence d'un quai (Mémoire de monsieur Charles Bradette et madame Patricia Dubeau, p. 3).

Dans leur état actuel, les terrains de la promenade Bellerive (sauf la berge) s'élèvent à un niveau comparable aux quais environnants, ne leur cédant aucun avantage en ce qui concerne le point de vue sur le fleuve.

3.2.3 L'activité éducative

Monsieur Pierre Bourque a également attiré l'attention de la commission sur la possibilité d'utiliser le quai Bellerive pour observer les activités portuaires se déroulant sur le quai Task, lequel serait adjacent, et de développer des programmes éducatifs sur ce sujet. Cette activité, toute intéressante qu'elle puisse être, n'en demeure pas moins marginale et ne saurait justifier un empiètement supplémentaire au fleuve.

L'Association environnement archipel aborde cette question sous l'angle suivant:

C'est sûrement en tant que site d'observation des manipulations de conteneurs que ce quai est le plus vraisemblablement fonctionnel. Toutefois, cette activité vaut-elle un tel investissement? Nous croyons qu'il serait beaucoup plus rentable d'envisager des tours guidés organisés annuellement par le Conseil des ports nationaux pour les gens de la région afin d'intégrer vraiment cette industrie avec le milieu où elle opère. Il en coûterait sûrement moins cher... (Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 1 et 2).

Cette suggestion a également reçu l'appui du Comité de parents de l'école Saint-François d'Assise à la suite de questions en ce sens de la commission. Des tours guidés sur le site même du port ou par bateau offriraient plus de possibilités éducatives que l'utilisation d'un point fixe et isolé comme le quai Bellerive.

3.3 Les problèmes soulevés par la présence du quai Bellerive

La présence d'un quai de cette taille et de cette hauteur en eau profonde n'est pas sans soulever un certain nombre d'inquiétudes: les problèmes résultant du dragage nécessaire pour la construction du quai et le remplissage de l'arrière-quai, celui de la sécurité pour les enfants et les adultes et celui de la compatibilité entre le quai et la promenade Bellerive.

C'est ainsi que l'Association des biologistes du Québec se penche sur les impacts qu'entraînerait la construction du quai sur le milieu biophysique et sur les activités de pêche:

Le dragage, la construction du quai et de la digue et la mise en place de l'arrière-quai occasionneront des répercussions environnementales négatives qui ont été partiellement identifiées, souvent non déterminées et généralement sous-estimées par le promoteur (Mémoire de l'Association des biologistes du Québec, p. 5).

Après avoir mis en lumière les problèmes d'augmentation des vitesses de courant, de la turbidité consécutive au dragage, de la demande d'oxygène, de la mise en disponibilité de contaminants, de la destruction d'habitats, du colmatage des branchies des poissons, etc., l'Association des biologistes du Québec conclut:

Tous ces effets risquent donc de disséminer les populations de poissons actuellement exploitées pour la pêche sportive à l'endroit du quai et mettre en cause la vocation récréative de pêche envisagée par le promoteur. (Mémoire de l'ABQ, p. 6)

Le Comité d'école Saint-François d'Assise pour sa part s'interroge:

Derrière le «talus» sans avoir un esprit porté aux catastrophes, on se demande comment nos enfants seront protégés contre certains individus, la drogue ou autres... (Mémoire du Comité d'école Saint-François d'Assise, p. 14).

Quant à l'attrait que le quai pourrait exercer sur les jeunes, le comité se demande:

Nos enfants seront-ils portés à un tel point d'aller jouer au parc ou sur le quai... qu'ils oseraient s'absenter de l'école pour s'y rendre?» (Mémoire du Comité d'école Saint-François d'Assise, p. 14).

Cette question est d'autant plus préoccupante pour eux que vraisemblablement la ville n'exercerait pas de surveillance spéciale sur le quai pour les jeunes au moment où ils doivent être à l'école.

Quant à la sécurité, le Comité d'école Saint-François d'Assise se demande:

Y aurait-il un garde-fou pour protéger nos enfants ou les adultes souffrant de manque d'équilibre en étant au-dessus de l'eau...?

(...) Advenant un accident, v.g. si quelqu'un tombait à l'eau ou s'y jetait, y aurait-il un moyen de communication avec un centre de police donc y aurait-il un téléphone? Y aurait-il un endroit pour donner les premiers soins? Y aurait-il des bouées de sauvetage, car 6 mètres c'est haut pour atteindre une personne dans le fleuve! (Mémoire du Comité d'école Saint-François d'Assise, p. 17).

Or on sait qu'un tel garde-fou est prévu par le promoteur sauf pendant les mois d'hiver au cours desquels il devrait être retiré pour permettre le déchargement des camions de neige.

Quelques pêcheurs et d'autres participants ont exprimé des inquiétudes quant aux risques de noyade puisque l'avant-quai serait en eau profonde. L'Association environnement archipel souligne les problèmes engendrés par la localisation du quai:

(...) puisque ce quai se trouve assez en retrait de la promenade, que le niveau de sécurité pour les enfants est précaire, et que le site risque d'être par lui-même bruyant, compte tenu de l'intense activité au quai Task, est-il justifié de croire qu'il serait utilisé avec le potentiel escompté? Nous n'en croyons rien... (Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 1) (Les soulignés sont de la commission).

Enfin, quelques participants ont fait remarquer que la présence d'un quai en majeure partie asphalté constituerait une structure «dure» qui apparaît incompatible avec l'aménagement paysager d'un espace vert axé sur la détente et les activités récréatives «douces».

Nous aborderons au chapitre suivant l'utilisation du quai à des fins récréatives durant l'hiver.

3.4 L'utilité du quai pour les fins récréatives

Après l'analyse de ses constatations et des témoignages donnés devant elle, la commission conclut que la promenade Bellerive possède un potentiel récréatif indiscutable dans son périmètre actuel et qu'un quai comme celui que propose le promoteur n'ajouterait aucune nouvelle activité récréative qui ne pourrait déjà être pratiquée dans l'espace actuel. Qui plus est le quai projeté pourrait même nuire à l'utilisation optimale de cet espace vert aussi utile

au public que fragile compte tenu de sa situation géographique.

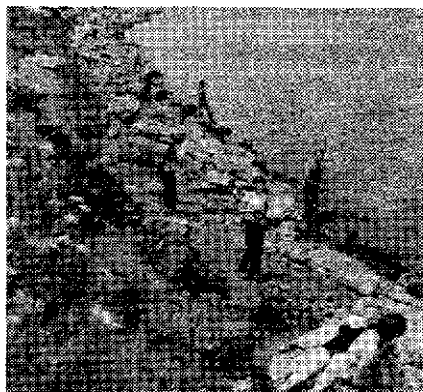
La commission abonde dans le sens de l'Association des biologistes du Québec, lorsque celle-ci propose:

À notre avis, il serait plus adéquat d'améliorer l'accessibilité et la qualité du milieu de la promenade Bellerive existante plutôt que d'aménager un quai (Mémoire de l'Association des biologistes du Québec, p. 4).

Les membres de la commission ajoutent également que l'utilisation du quai à des fins de déversement de neige au fleuve ajouterait des impacts négatifs sur les milieux ripariens de la promenade Bellerive compromettant ainsi encore plus sa vocation récréative.

On ne peut écarter non plus aveuglément le fait que des déversements de neige et leurs effets cumulatifs soient susceptibles d'engendrer des répercussions sur le potentiel récréatif de cette zone du fleuve qui comprend l'île Sainte-Thérèse et les îles de Boucherville, que les gouvernements du Québec et d'Ottawa utilisent déjà soit comme sites naturels, soit pour des activités récréatives.

Ces îles répondent à des besoins de contact des personnes avec le milieu naturel sans les obliger à consacrer temps et argent pour s'éloigner de la ville: ce qui est impossible pour une bonne partie de la population. Ces endroits, identifiés dans les orientations d'aménagement de la région administrative de Montréal, correspondent à l'objectif d'amélioration de la qualité de vie urbaine dont nous faisait part le promoteur lors de son exposé préliminaire. Ces solutions se situent dans la suite donnée au projet connu sous le nom de «Un fleuve, un parc», proposé il y a quelques années par la Fédération québécoise de la faune.



3.5 L'extension du port sur la promenade Bellerive

Tout au long de l'enquête, les citoyens de la promenade Bellerive ont exprimé leur inquiétude face à l'extension possible du port sur la promenade Bellerive. Ces craintes se fondent principalement sur certains articles de monsieur Guy Pinard, journaliste à La Presse, dans lesquels celui-ci exposait la problématique du développement du port de Montréal et identifiait les divers sites possibles pour répondre à la demande. Les autorités municipales ont, de leur côté, informé la population du projet conjoint d'agrandissement du terminal Task et de la construction du quai Bellerive.

Compte tenu des besoins «très grands» d'espace portuaire pour la manutention de conteneurs au cours des dix prochaines années et à la lumière de la volonté clairement exprimée, lors du sommet économique de Montréal en 1981, de maximiser la vocation portuaire de Montréal, les citoyens craignent que la promenade Bellerive serve à satisfaire ce besoin au détriment de sa vocation actuelle d'aires de loisir. Ce sentiment leur paraît d'autant plus fondé que la ville de Montréal a adopté un règlement d'acquisition d'espaces adjacents au port pour faciliter les activités de la compagnie Cast Northshore of America.

Selon le rapport de la firme Pluram portant sur les répercussions environnementales du projet d'extension du terminal Task¹, aux pages 1 et 7, les

¹ Port de Montréal. *Extension du terminal à conteneurs Task. étude d'impact sur l'environnement. Rapport final*. Pluram Inc., novembre 1981. 83 pages et annexes.

nouveaux espaces créés par l'expansion des quais de la compagnie Cast seront utilisés à pleine capacité dès 1983.

Plusieurs citoyens craignent donc de voir disparaître la promenade Bellerive et appréhendent l'expansion de la zone industrialo-portuaire et les effets que celle-ci aurait sur la qualité du milieu comme sur la valeur de leurs propriétés.

Les autorités municipales ont tenté de rassurer leurs contribuables en affirmant, qu'avec la construction du quai Bellerive, la vocation récréative de la promenade serait ainsi consacrée, mettant, par le fait même, un terme à l'extension du port à cet endroit.

Il apparaît inusité de prétendre bloquer l'agrandissement des infrastructures portuaires en ajoutant un nouveau quai dimensionné comme les quais adjacents et réalisé avec l'accord et sous la supervision du Conseil des ports nationaux à l'intérieur des limites du port de Montréal. Quelques intervenants se sont donc interrogés sur la possibilité d'utiliser le quai pour des fins portuaires, étant donné qu'il se situerait sur la même ligne de front et à la même hauteur que les quais du terminal Task.

Il leur fut répondu que la chose serait possible moyennant certains aménagements au quai lui-même et en acceptant d'utiliser l'espace de la promenade Bellerive situé à l'arrière du quai, pour les manoeuvres nécessaires au traitement et à la manutention de la cargaison. C'est dans cette optique que monsieur Charles Bradette et madame Patricia Dubeau affirment:

(...) compte tenu de ces constatations, serait-il plus juste de parler d'un «quai

pour favoriser l'expansion du port de Montréal et autres usages occasionnels» (Mémoire de monsieur Charles Bradette et madame Patricia Dubeau, p. 9).

Certains se sont enfin interrogés sur les droits de propriété tant des lots de grève que du quai et sur le droit qu'auraient les autorités portuaires d'exproprier le quai Bellerive et la promenade Bellerive. Les informations suivantes ont été communiquées aux participants par la ville de Montréal. Les lots de grève sur lesquels est située la promenade Bellerive appartiennent au gouvernement du Québec qui les a d'ailleurs loués par contrat pour fins de parc à la ville de Montréal. Le matériau de remblai déposé sur ces lots et la voie de chemin de fer construite sur ce matériau appartiennent au Port de Montréal. De la même manière le quai Bellerive construit par la ville de Montréal lui appartiendrait.

De son côté, la commission a informé le groupe de citoyens de la promenade Bellerive sur le droit d'expropriation en affirmant que le Conseil des ports nationaux ne rencontrerait aucune difficulté légale pour exproprier le quai ainsi que tous les lots de grève constituant la promenade Bellerive s'il voulait les utiliser pour l'activité portuaire.

La description de cette situation juridique a amené le groupe de citoyens de la promenade Bellerive à conclure:

Les craintes et les appréhensions que notre groupe formulait dès les premières séances se trouvent donc justifiées et seuls les pouvoirs politiques du gouvernement du Québec et de la ville de Montréal pourraient nous aider à sauvegarder la promenade Bellerive (Mémoire du Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, p. 5).

3.6 L'avenir de la promenade Bellerive

Il y a unanimité chez les participants sur la valeur de la promenade Bellerive et sur la nécessité de la conserver comme espace vert et aire de loisir. La ville de Montréal en convient également et projette sa mise en valeur par un programme d'aménagement favorisant une plus grande utilisation récréative. Plusieurs participants souhaitent que cette mise en valeur comme lieu de loisir élève des barrières sociales aux projets d'expansion du port de Montréal. C'est dans ce sens que s'exprime monsieur Gilbert Mucci:

Afin de mettre un frein à l'extension du port, nous optons au contraire pour un aménagement impressionnant et grandiose, qui pourrait être à la fois socio-culturel et d'espaces verts (Mémoire du Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, p. 5)

C'est dans cette perspective de la mise en valeur de la promenade Bellerive que plusieurs participants formulent certaines suggestions que nous avons rapportées dans ce chapitre, particulièrement au sujet de la pêche, des quais adjacents, des accès au bord de l'eau et de l'aménagement des rives.

À ces suggestions, il faut ajouter la relocalisation du dépôt de sel, l'abandon du dépôt en surface Pierre-Bertrand, l'élimination de la voie ferrée, de la clôture qui limite l'accès à la promenade et de la route de gravier; toutes choses qui constituent des entraves sérieuses à l'utilisation de la promenade.

Considérant la volonté de la ville de Montréal de procéder à la mise en

valeur récréative de la promenade Bellerive, la commission constate que ces propositions pourraient être réalisées indépendamment du fait que le quai soit construit ou non.

Il en va de même de tout le concept d'aménagement paysager (plantation d'arbres, bancs, lampadaires, installations sanitaires, mesures de sécurité) et de l'installation d'un débarcadère pour les activités nautiques. Le Comité d'école Saint-François d'Assise suggère de plus d'établir une programmation pouvant favoriser les sports et l'utilisation rationnelle et maximale de ces facilités (*Mémoire du Comité d'école de Saint-François d'Assise*, p. 19).

Le groupe de citoyens de la promenade Bellerive représenté par monsieur Gilbert Mucci suggère pour sa part:

À l'extrémité ouest, devant le parc Honoré Mercier, relocaliser le centre d'accueil Pierre-Joseph Triest (...). Les personnes du centre pourraient profiter de l'ouverture sur le fleuve et en même temps des infrastructures du parc.

À l'extrémité est, nous suggérons un centre socio-culturel et sportif. On pourrait y retrouver sports, interprétation de la nature, observation et autres choses du même genre. Des aires de stationnement seraient souhaitables à cet endroit.

Il existe déjà à l'extrémité est, un embarcadère, pourquoi ne pas relier la promenade Bellerive avec les îles de Boucherville par un traversier? Les amateurs de plein-air et les sportifs pourraient en profiter. Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche serait probablement ravi d'autant plus que prochainement les îles seront reliées avec la Rive sud (Mémoire du Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, p. 6).

La ville de Montréal a fait part de son intention de créer un centre culturel sur la promenade Bellerive. La commis-

sion estime qu'il ne lui revenait pas de s'enquérir du bien-fondé de la suggestion de relocaliser le centre d'accueil Pierre-Joseph Triest sur la promenade Bellerive. Cependant il lui apparaissait pertinent de vérifier la position du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche concernant le lien à établir avec les îles de Boucherville, compte tenu de la vocation que le gouvernement du Québec s'apprête à leur consacrer.

C'est dans cette perspective que nous avons demandé à monsieur Jean Hubert, directeur du parc des Îles-de-Boucherville, dans une lettre en date du 5 mai 1982, la compatibilité des fonctions de la promenade Bellerive et du parc des Îles-de-Boucherville et les avantages ou inconvénients qu'il y aurait à vréer un lien par bateau pour la diversification des lieux de pêche et de cyclisme.

Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche met en valeur les îles de Boucherville pour la population du grand Montréal et en particulier pour les usagers de la rive sud métropolitaine et ceux de l'Est de l'île de Montréal. De la rive sud, on peut se rendre aux îles en automobile, en empruntant le service d'autobus de la C.T.R.S.M. et éventuellement par un bateau passeur à partir de la municipalité de Boucherville. Quant aux citoyens de l'île de Montréal, le pont tunnel Hyppolite-Lafontaine représente leur principal accès. Il est possible pour les montréalais de rejoindre les îles par le transport en commun, en utilisant le métro, puis les services de la C.T.R.S.M. à partir de la station Longueuil.

Dans une lettre adressée à la commission, (voir annexe VI f du présent rap-

port) le porte-parole du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche nous faisait savoir l'intérêt de cette question dans les termes suivants:

Il est souhaitable que le parc des Îles-de-Boucherville puisse être éventuellement relié par bateau-passeur avec la rive du fleuve dans l'est de Montréal. Non seulement ce lien est compatible avec la vocation du parc mais il favoriserait grandement l'accessibilité du parc aux cyclistes de Montréal qui ont un empêchement d'accès dû au tunnel Hyppolite-Lafontaine qui n'offre pas de voie piétonne et cyclable.

La randonnée à bicyclette sera une activité privilégiée au parc des Îles-de-Boucherville. Environ 30 kilomètres de sentiers cyclables sont en voie d'être aménagés. De plus, la pêche sportive à gué et en embarcation pourra y être largement pratiquée et sera favorisée par des aménagements spécifiques (Lettre de monsieur Jean Hubert du 27 mai 1982).

La mise en valeur de la promenade Bellerive a reçu l'appui également de l'Association environnement archipel et du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal. Le premier groupe propose:

Que la ville de Montréal songe à conserver et aménager les espaces verts qu'elle possède déjà plutôt que de tenter de faire des agrandissements avec empiètements.

(...) que la ville de Montréal procède avec empressement à l'aménagement de la promenade Bellerive compte tenu de la forte implication des gens de la région face aux problèmes concernant leur environnement. (Mémoire de l'Association environnement-archipel, p. 11)

Pour sa part, le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal conclut sur l'avenir de la promenade Bellerive en ces termes:

Quant à la promenade Bellerive, la seule fenêtre sur le fleuve Saint-Laurent, située juste en face des îles-de-Boucherville, une

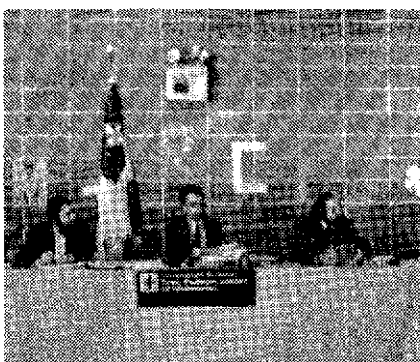
administration R.C.M. fera en sorte que tout ce secteur soit conservé et protégé en tant qu'espace vert, en aménageant des équipements qui permettront le passage de la promenade Bellerive aux îles-de-Boucherville dans le but précis de répandre l'accès au fleuve et de conserver cette fenêtre ouverte malgré tous les projets d'expansion du Port de Montréal (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 26).

3.7 Perspectives

Les membres de la commission ont écouté les points de vue des participants sur les usages récréatifs du quai comme compléments de la promenade Bellerive. Ils ont examiné leurs préoccupations, leurs interrogations, leurs affirmations, leurs suggestions, à la lumière des données accessibles concernant le projet et sont en mesure d'en tirer quelques conclusions.

Il faut se rendre à l'évidence que le quai Bellerive ne correspond pas à un besoin récréatif identifié et réel et que sa réalisation par empiètement sur le lit du fleuve n'est aucunement justifiée par des fins récréatives. La commission convient cependant qu'il serait possible de l'utiliser, comme tout espace public, à des fins de loisir pourvu que l'on procède à des aménagements particuliers en ce sens et qu'on prévoit des mesures supplémentaires de sécurité. Sa réalisation serait cependant susceptible de nuire aux usages actuels de la promenade Bellerive tant par sa construction que par son type d'aménagement.

Rien ne permet de conclure que son utilisation comme site de déversement de neige ne serait pas de nature à mettre en péril l'utilisation des rives de la promenade Bellerive particulièrement pour la pêche sportive et à poser à long terme



Les membres de la commission ont écouté les points de vue des participants (...)

des problèmes à la qualité naturelle des îles situées en aval du site, à cause de phénomènes cumulatifs et synergiques.

La commission doit rappeler que le gouvernement du Québec désire améliorer les usages récréatifs des cours d'eau, et cela de façon prioritaire dans la région de Montréal où le besoin d'espaces verts et d'accès aux cours d'eau tels le Saint-Laurent, sont évidemment fortement ressentis.

La promenade Bellerive constitue aux yeux de la commission un accès essentiel au Saint-Laurent, un lieu récréatif à la fois unique et fragile. Unique parce que c'est à Montréal, à part l'île Ste-Hélène, le seul espace vert de cette importance ouvert directement sur le fleuve et fragile parce qu'inclus dans le territoire du Port de Montréal et situé non loin de la zone industrielle des raffineries de Montréal-Est. Le fait que la promenade Bellerive ait le parc des Îles-de-Boucherville comme vis-à-vis lui confère une situation stratégique et lui donne un atout supplémentaire.

Reconnaissant le bien-fondé des craintes et des appréhensions des résidents au sujet de l'avenir de la promenade Bellerive, la commission est également d'avis que l'aménagement et la mise en valeur à des fins récréatives est le plus sûr moyen de consacrer cette vocation et de prévenir l'expansion du port. Dans ce sens, les diverses propositions

adressées à la commission, y compris celle de relier la promenade Bellerive au parc des Îles-de-Boucherville, s'avèrent intéressantes.

La Commission doit faire remarquer que le gouvernement du Québec peut agir de diverses façons pour assurer l'avenir de la promenade comme lieu de loisir. Comme locateur de la promenade Bellerive, il peut exiger le respect de sa vocation de parc et en favoriser l'aménagement à cette fin en interdisant par exemple l'usage d'une partie du site comme dépôt de neige en surface au pied de la rue Pierre-Bernard et en collaborant à la revégétation des rives.

Il lui serait possible également de voir à la relocalisation de l'actuel dépôt de sel situé à l'extrémité est de la promenade. Le gouvernement du Québec pourrait favoriser la complémentarité du parc urbain Bellerive et du parc régional des Îles-de-Boucherville, par l'établissement des liens fonctionnels.

Enfin, l'attitude concertée du Québec et des autorités de Montréal pourrait servir d'appui auprès du comité chargé du développement du Port de Montréal quant aux demandes concernant l'enlèvement par les autorités du Port de Montréal de la voie ferrée et de la clôture, lesquelles représentent des anachronismes intolérables à l'intérieur d'un espace vert.

Chapitre 4

L'utilisation du quai Bellerive à des fins d'élimination de neige

Nous avons démontré, au chapitre précédent, que les fins récréatives ne justifient pas la construction du quai proposé par la ville de Montréal. De fait, dans sa présentation initiale, monsieur Pierre Shooner, principal porte-parole du promoteur laissait déjà entendre, à l'ouverture de l'audience, que les objectifs complémentaires du projet prenaient le pas sur l'objectif prioritaire soit celui de la récréation.

Dans son exposé il insistait en effet sur le fait que la ville compte accélérer le développement résidentiel par le recyclage des terrains gaspillés en dépôts de neige en surface et faciliter le développement économique des quartiers. Il soulignait également, qu'elle vise à disposer de la neige de la région étudiée par le moyen le moins coûteux soit celui de l'élimination en rivière. (Présentation de la ville de Montréal à l'audience publique, le 3 mars 1982).

4.1 Le citoyen et les dépôts de neige en surface

Il est généralement admis que les citoyens vivant à proximité des sites d'élimination de neige en surface souhaitent leur disparition afin d'améliorer la qualité esthétique et la quiétude de leur quartier. Le promoteur écrit à ce sujet:

En plus de libérer des espaces pour la construction résidentielle, la fermeture des dépôts de neige en surface répond à des revendications de plus en plus importantes de la part des résidents riverains de ces dépôts (Étude d'impact, p. 29).

Plusieurs participants se rendent à cet argument et concluent qu'il n'est pas souhaitable d'établir ou de maintenir des sites de dépôt en surface dans des

zones résidentielles. Ce qui ne veut pas dire que cette méthode d'élimination de la neige doit être pour autant abandonnée alors qu'il est possible de localiser de tels sites dans des zones non résidentielles, ce qui permettrait alors d'en conserver les avantages tout en réduisant les inconvénients. Les membres de la commission sont d'accord avec les propos du groupe de citoyens de la promenade Bellerive lorsqu'ils écrivent:

Nous considérons que la ville de Montréal (...) n'a pas prouvé qu'il n'y a pas d'autres emplacements pouvant servir de dépôt à neige en surface (...). (Mémoire du Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, p. 3).

4.2 Le coût du déversement de la neige au fleuve

Dans un chapitre précédent nous avons fait le tour des principales possibilités qui s'offrent au promoteur pour éliminer la neige usée. Nous avons alors fait remarquer que, dans la présentation de son projet, la ville de Montréal n'a pas fait ce tour d'horizon, qu'elle n'a pas sérieusement cherché d'autres solutions que le déversement au fleuve Saint-Laurent et qu'elle n'a pas tenté d'identifier d'autres sites de dépôt de neige en surface, concentrant plutôt ses efforts sur les seules questions financières.

Évidemment, le rejet au fleuve de la neige usée peut paraître la solution la plus économique pour le promoteur puisque la ville de Montréal prétend que le coût d'élimination de la neige est à son plus bas lorsqu'on la jette dans un cours d'eau, puisque la manipulation en est alors très réduite.

À ce sujet, monsieur Pierre Shooner affirmait que (...) la disposition en rivière revenait à 0,04 \$ le mètre cube alors que les coûts sont respectivement de 0,06 \$, 0,23 \$ et 0,80 \$ lorsque la ville utilise les chutes à l'égout, les dépôts de surface ou les fondeuses à neige. (Présentation de la ville de Montréal, le 3 mars 1982). Notre enquête a démontré que les coûts d'élimination avancés par monsieur Pierre Shooner ne tenaient aucunement compte des coûts de transport.

La commission constate cependant que, dans son étude, la ville de Montréal n'a aucunement tenu compte des coûts imputables aux impacts négatifs sur l'environnement que causerait le rejet de la neige usée au fleuve Saint-Laurent. La commission est surprise de ne rien trouver relativement aux coûts de dépollution du fleuve Saint-Laurent qui devraient être assumés non seulement par Montréal mais également par d'autres municipalités et organismes qui ne sont pas actuellement impliqués dans le projet.

Enfin, dans sa réponse à une question que lui adressait le président de la commission, monsieur Raymond Thibodeau mentionnait que lorsqu'on ajoute les coûts de transport de la neige usée aux coûts d'élimination, pour former le coût d'élimination total, le déversement au fleuve n'est plus la solution la moins coûteuse.

Pour le secteur sud-est de la ville, l'étude que Montréal a effectuée démontre que les coûts annuels de transport et d'élimination de la neige sont les suivants:

— situation actuelle —	
hiver 1981-82	
transport	7 203 000 \$ (86%)
élimination	1 130 000 \$ (14%)
total	8 330 000 \$
— situation envisagée (utilisation du quai Bellerive):	
transport	7 704 000 \$ (90%)
élimination	878 000 \$ (10%)
(rejet au fleuve)	
total	8 592 000 \$

(*Quai Bellerive, Etude des coûts-bénéfices, p. 1 et 2*)

La commission constate la très grande importance du coût de transport dans le coût total d'élimination de la neige et s'étonne que le promoteur n'en ait pas fait mention dans sa présentation originale. Or, compte tenu de l'augmentation constante du prix de l'énergie, on est en droit de croire que les dépenses sous ce chef seraient en nature à être considérablement réduites si le promoteur n'avait pas prêté attention à cet aspect, ce qu'il a pourtant fait dans l'évaluation du coût d'utilisation des fondeuses à neige.

Ajoutons de plus que ces chiffres n'incluent pas la somme d'environ 5 000 000 \$ qui serait requise pour la construction du quai. En bref, la commission constate que l'utilisation du quai Bellerive ne serait pas la solution la moins coûteuse mais qu'au contraire, selon les chiffres mêmes de la ville de Montréal, elle reviendrait à une somme annuelle de 249 000 \$ de plus que les coûts actuels. À cet effet, les auteurs de l'étude, les ingénieurs Jean-Yves Côté et Raymond T. Cyr écrivent:

La deuxième partie de cette alternative est celle qui est retenue par la ville même si elle semble à prime abord légèrement plus coûteuse (249.000,00 \$) soit la différence entre la solution 3 proposée et la solution 1 — situation actuelle (Quai Bellerive, Etude des coûts-bénéfices, p. 6).

Quant aux avantages financiers que retirerait la ville de Montréal, les auteurs poursuivent en affirmant que:

La ville serait donc prête à majorer ainsi ses coûts d'opération de déneigement pour éliminer tous les désavantages des dépôts de neige en surface dans ce secteur et de bénéficier des autres avantages monétaires rendus possibles par la récupération de 3 000 000 pieds carrés de terrain voués à l'habitation. Ces gains couvriraient plus que le coût de construction du quai et apporteraient à la ville des revenus annuels en taxes de près de 3 000 000 \$ (Quai Bellerive, Etude des coûts-bénéfices, p. 6). (Les soulignés sont de la commission).

La commission n'a aucune raison de douter des chiffres avancés par la ville de Montréal. Nous tenons cependant à faire remarquer — et la chose est de la plus grande importance pour la bonne intelligence du dossier — **que toute autre solution, comme l'utilisation de terrains situés en zone industrielle par exemple, qui libérerait les terrains occupés par les sites Beau-bien et Contrecoeur présenterait les mêmes avantages tant sur le plan financier que sur le plan de l'environnement urbain, éviterait les coûts de construction d'un quai et n'entraînerait pas les coûts environnementaux reliés au déversement dans le Saint-Laurent.**

4.3 Les aspects environnementaux

Les participants à l'audience publique ont mentionné à plusieurs reprises

l'importance des aspects environnementaux. C'est ainsi que le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal écrit dans les conclusions de son mémoire:

La position de la ville de Montréal et les critères qui l'ont amenée à opter pour la solution qu'elle préconise nous apparaissent rétrogrades et inacceptables, particulièrement à une époque où de nombreuses énergies sont investies pour dépolluer le fleuve Saint-Laurent et les eaux de l'Archipel Hochelaga (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 24).

L'Association des biologistes reprend sensiblement la même idée lorsqu'elle écrit aux pages 13 et 14 de son mémoire:

Nous n'écartons pas la possibilité que d'autres alternatives technologiques puissent être étudiées et réalisables au moindre coût environnemental et économique, moyennant cependant une volonté politique réelle de recherche de solutions

L'étude d'un projet reste incomplète si on ne tient pas compte du coût des impacts négatifs sur l'environnement. On verra au chapitre 5 que l'étude d'impact n'a pas su évaluer les coûts environnementaux du projet. Qu'il suffise pour l'instant de citer monsieur Charles Bradette et madame Patricia Dubéau qui, dans une formule lapidaire, déclarent dans leur mémoire:

Le cas du quai Bellerive s'avère un exemple flagrant d'utilisation d'arguments de nature environnementale dans le discours des promoteurs afin d'en enrober, de façon accessoire, un projet dont les visées sont fondamentalement de nature économique (Mémoire de monsieur Charles Bradette et de madame Patricia Dubéau, p. 2).

4.4 Utilisation récréative du quai Bellerive en hiver

Le promoteur prétend que, en plus de sa fin récréative première *ce quai pourrait également servir au déversement occasionnel de neige* (*Étude d'impact*, p. 2). La seule raison pour utiliser l'épithète occasionnel est qu'il n'y a, en moyenne, que 30 jours de cueillette de neige par année. La commission s'inquiète cependant de savoir si la circulation accrue de camions sur le quai et l'enlèvement du garde-fou pour faciliter le déversement de la neige au fleuve ne risqueraient pas de rendre dangereuse l'utilisation récréative du quai durant l'hiver.

La commission note de plus que, suite aux questions qu'elle lui a posées, monsieur Pierre Bourque, de la ville de Montréal, a été incapable de nommer les usages récréatifs auxquels le quai serait destiné durant la saison hivernale. D'ailleurs, l'étude d'impact mentionne, au sujet des fins récréatives, que le quai ne serait utilisé que pendant trois saisons sur quatre. (*Étude d'impact*, p. 19).

Il serait donc plus juste de dire que, chaque année, durant toute la période des chutes de neige, pour des raisons de sécurité, le quai serait utilisé exclusivement pour déverser la neige au fleuve.

4.5 Évaluation de l'impact des déversements de neige au site proposé

Le projet a donc pour objectif premier le déversement, chaque hiver d'envi-

ron 1 686 000 m³ de neige usée au fleuve Saint-Laurent, dans les eaux qui baignent la promenade Bellerive. Ces aspects du dossier soulèvent de nombreuses questions auxquelles des réponses pertinentes doivent être apportées si on veut pouvoir en évaluer les impacts et leur importance. Quelle pollution cette neige usée apporterait-elle au fleuve? Quel comportement cette neige aurait-elle dans les eaux réceptrices? Où se ferait la sédimentation des solides que la neige transporterait avec elle? Peut-on identifier et pondérer les impacts à court, à moyen et à long terme? Quelle est la qualité de la vie aquatique dans les zones potentiellement affectées par les déversements? Serait-il nécessaire d'effectuer du dragage pour nettoyer les zones affectées par la sédimentation? Étant donné la proximité de la promenade Bellerive, cette utilisation du quai serait-elle de nature à entrer en conflit avec les usages récréatifs de la promenade?

Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact et des informations supplémentaires fournies à l'audience, la commission constate que le promoteur n'a pas su répondre à la très grande majorité de ces questions fondamentales. C'est ce qui a fait dire au Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, à la page 6 de son mémoire, que ce travail est *d'une pauvreté déconcertante*.

Il est pour le moins étonnant, par exemple, de lire à la page 31 de l'étude d'impact que (...) *il a été constaté que ce secteur (région avoisinante du quai projeté) est pauvre en ressources biologiques* alors que dans leur mémoire huit pêcheurs ont affirmé avoir régulièrement pêché depuis plusieurs

années, le long de la promenade Bellerive, plus d'une vingtaine d'espèces de poissons différentes.

Il est aussi intéressant de noter que Pluram a écrit, aux pages 32 et 33 de l'étude d'impact, que:

«La qualité de l'eau du fleuve varie d'un endroit à un autre... que «Le lecteur conviendra que, pour faire une analyse complète à un site donné il faut que ce dernier ait subi des rondes d'échantillonnages plusieurs fois durant l'année et pendant plusieurs années (...)» et enfin «Qu'il existe très peu de sites au Québec qui ont subi ce genre d'évaluation».

Dans ces conditions, il est surprenant qu'aucun échantillon d'eau n'ait été analysé, que seulement 3 échantillons de sédiments aient été recueillis mais surtout qu'un tel manque d'information n'ait pas amené Pluram inc. à parfaire ses connaissances et à pondérer ses conclusions.

Les membres de la commission notent en plus que la majeure partie de l'information donnée des pages 45 à 68 de l'étude d'impact est relative aux îles du fleuve (îles de Boucherville, îles de Varennes, île Ste-Thérèse) alors que cette zone serait vraisemblablement beaucoup moins affectée par les déversements de neige que ne le seraient les abords de la promenade Bellerive.

Les auteurs de l'étude tendent ainsi, peut-être inconsciemment, à induire le lecteur en erreur en attirant son attention sur la richesse biologique (faune ichtyologique et avienne, végétation, mammifères semi-aquatiques, etc.) des zones éloignées ou en aval de la promenade Bellerive, où les impacts négatifs seraient sans doute moins importants. À cela, il faut ajouter que, même dans ces zones éloignées, l'é-

tude est loin d'être suffisamment complète pour donner une idée exacte des impacts négatifs éventuels du projet. À plus forte raison le lecteur est-il inadéquatement informé de la situation qui prévaudrait le long de la promenade Bellerive.

L'étude du dossier permet à la commission de comprendre pourquoi l'Association des biologistes du Québec estime que la construction du quai entraînerait *des répercussions environnementales négatives qui ont été partiellement identifiées, souvent déterminées et généralement sous-estimées par le promoteur*. Nous précisons notre position sur la qualité de l'étude d'impact au chapitre 5 de ce rapport.

4.6 La neige usée: un contaminant

La neige usée est un contaminant au sens de la Loi sur la qualité de l'environnement qui stipule au paragraphe 5 de l'article 1:

(...) 5e) «contaminant»: une matière solide, liquide ou gazeuse (...) susceptible d'altérer de quelque manière la qualité de l'environnement.»

Par ailleurs, la loi donne la définition suivante du mot «environnement»:

4e) (...) l'eau, l'atmosphère et le sol ou toute combinaison de l'une ou l'autre (...).

À l'instar de certains participants à l'audience, la commission s'interroge sur la portée de la déclaration de monsieur Pierre Shooner selon qui:

Le déversement de la neige en rivière évidemment est la solution la plus naturelle de disposition d'un produit naturel qui s'ap-

pelle la neige (...) (Transcription du 3 mars, p. 52).

S'il fallait appliquer ce principe, on en arriverait sans doute à trouver normal de déverser le purin de porc dans la Yamaska. Que la commission trouve insouciante une telle déclaration ne surprendra personne. Rappelons plutôt que la neige est usée c'est-à-dire qu'après sa chute elle s'est détériorée par l'apport d'une foule de substances polluantes qui la rendent semblable aux eaux de pluie qui, l'été se chargent des saletés dont elles nettoient le sol avant d'être évacuées à l'égout. En plus des charges polluantes non négligeables, (incluant des huiles et des métaux lourds), transportées par les eaux de pluie, la neige usée est chargée de fondants, d'abrasifs et de déchets solides de toutes sortes.

Alors que la ville de Montréal laisse entendre que le quai Bellefleur pourrait recevoir la neige usée de la ville de Montréal-est et de ville d'Anjou, il est intéressant de citer ici un extrait d'une lettre que l'ingénieur de Montréal-est, monsieur Édouard Rivest, adressait au président de la commission, le 5 mars 1982 au sujet de la pollution engendrée par le déversement de neige usée. Nous reproduisons cette lettre à l'annexe VI-b du présent rapport.

« (...) nous évitons, en autant que cela nous est possible, de déverser de la neige directement dans les eaux du fleuve Saint-Laurent. Qu'on le veuille ou non, lorsque l'on enlève la neige, une certaine quantité de rebuts sont enlevés en même temps tels que sacs de plastique, bouts de bois, papier et carton, etc. Tous ces déchets, en plus de choquer la vue, peuvent être un hazard pour la navigation de plaisance lorsqu'ils sont emportés par le courant. La question de sédimentation est aussi à considérer. Il n'y a qu'à visiter le site d'un dépôt à neige après la fonte.

Enfin notons que monsieur Guy Audet représentant du ministère de l'Environnement admet que, lorsque la neige fondue passe par l'usine d'épuration:

C'est automatique, ça devient à ce moment-là une neige épurée et c'est encore là la façon la plus acceptable sur le plan environnemental (Transcription du 3 mars, p. 186).

4.7 Utilisation des expériences antérieures

Bien qu'elles aient eu l'intention de construire le quai de déversement à neige depuis plus de deux ans, les autorités de la ville de Montréal n'ont pas cherché à développer leur connaissance des effets des déversements de neiges usées en étudiant les divers sites qu'elles exploitent déjà à cette fin dans la région, soit les quais 30, 31 et 52.

La commission estime que le promoteur aurait pu procéder à la fois à des études de la composition de la neige usée et à celles des conséquences au rejet de cette neige dans le Saint-Laurent. C'est dans ce sens que s'exprime le Rassemblement des citoyens lorsqu'il écrit qu'il n'y a pas d'analyse systématique de la qualité et du contenu de la neige, même pas de programme d'analyse prévu ou projeté. (*Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 7*). Cette affirmation en rejoint une autre de l'Association des biologistes du Québec qui soutient que:

(...) le promoteur et ses mandataires n'ont tout simplement pas fait de prélèvement de neige et d'analyse de sa composition dans les dépôts ou dans les canaux en transport, en fonction du projet de quai proposé. Ceci nous paraît inacceptable. (Mémoire de l'ABQ, p. 8).

Il est difficile de comprendre qu'une ville comme Montréal qui est dotée de laboratoires modernes très bien équipés et qui retient fréquemment les services de consultants dans divers domaines ait fait aussi peu d'effort pour analyser la neige à ses divers stades et qu'elle se soit contentée de quelques prélèvements recueillis dans un seul et unique dépôt de neige et à un seul moment de la saison. L'Association des biologistes du Québec déclare avec à propos à ce sujet:

Sous prétexte que pour obtenir des résultats statistiquement valables et fiables, il est nécessaire de procéder à une grande quantité d'analyses (notons que le contraire est rarement vrai), le promoteur et ses mandataires n'ont tout simplement pas fait de prélèvements dans les dépôts ou dans les camions de transport, en fonction du projet de quai proposé. Ceci nous paraît inacceptable (Mémoire ARQ, p. 9).

D'autre part toute la connaissance relative à la sédimentation repose sur l'analyse granulométrique de trois échantillons, sur l'analyse chimique de deux d'entre eux et sur une étude de toxicité du troisième. Le nombre d'échantillons est nettement insuffisant pour être représentatif du milieu et donner une idée complète des impacts éventuels.

4.8 Les études de la région Ottawa-Carleton

À l'audience publique monsieur Guy Audet, du ministère de l'Environnement, a rapidement traité de l'expérience de la région de la capitale nationale en insistant sur le fait qu'à sa connaissance le déversement de neige usée de cette agglomération dans la rivière des Outaouais ne créait pas de problème observable important.

Et les analyses ont démontré, en même temps qu'on déversait, on analysait, qu'aucune augmentation possible, disons de matières polluantes dans le cours d'eau comme tel, disons presque impossible à déterminer (Transcription du 3 mars, p. 186).

La commission a pour sa part pris connaissance du rapport intitulé: *Étude sur l'élimination de la neige pour le territoire de la capitale nationale*, juin 1973. La lecture et l'étude de ce rapport sur l'élimination de la neige de la région d'Ottawa-Carleton démontre que, contrairement à ce qu'on a voulu leur faire dire, les auteurs ont accordé beaucoup d'attention au problème de déversement de neige en rivière, qu'ils ont recommandé l'étanchéisation des sites d'élimination de surface afin de recueillir et de traiter l'eau de fonte de la neige dans le but de retenir les sédiments et les autres solides (p. 161) et qu'ils déconseillent le rejet en rivière de toute neige qui contient des abrasifs:

Aux endroits où de grandes quantités de matières abrasives sont utilisées, la neige enlevée devrait être dirigée aux sites d'élimination sur terre (Étude Ottawa-Carleton, p. 159).

Les auteurs sont loin de déclarer péremptoirement que de tels déversements sont sans conséquence sur la qualité des eaux de la rivière des Outaouais. On lira d'ailleurs avec intérêt les extraits suivants qui témoignent d'une prudence dans l'approche de la question que tient à souligner la commission. Cette prudence aurait dû d'autant plus animer le promoteur et le ministère de l'Environnement dans le présent cas, qu'il n'y a aucune commune mesure entre les quantités de neige rejetées dans l'Outaouais, à l'époque de cette recherche, et celles que le promoteur envisage de déverser

dans le Saint-Laurent depuis le quai Bellerive:

Des expertises additionnelles sont nécessaires pour s'assurer que l'élimination directement à la rivière (...) n'est pas dommageable à l'écologie de la rivière (p. 97).

(...) le système devrait cependant être capable de retenir et d'enlever les solides en suspension et la contamination associée au plomb, de même que les débris, le tout pour élimination aux sites d'enfouissement sanitaire (p. 49).

À la lumière de ces diverses nuances, les membres de la commission estiment qu'une lecture approximative de l'étude Ottawa-Carleton en a permis une interprétation abusive et une utilisation à des fins que la prudence des auteurs ne nous semble pas favoriser. La commission est d'avis que, pour une recherche faite il y a 10 ans, à une époque qui ne connaissait pas les études d'impacts, l'étude Ottawa-Carleton fait preuve d'une préoccupation environnementale que nous n'avons pas toujours retrouvée dans la démarche de la ville de Montréal ou de son consultant.

4.9 Empiètements

De tout temps les propriétaires riverains ou ils soient des individus, des municipalités ou des entreprises ont été tentés d'agrandir à même le lit des cours d'eau la surface utile de leur domaine, ou encore d'aménager des structures pour jouir d'une meilleure perspective ou d'avantages supplémentaires. L'empiètement est un problème généralisé auquel les membres de cette commission attachent une importance d'autant plus grande que c'est par ce biais, prévu à l'article 2b) du Règlement sur l'évaluation et l'exa-

men des impacts, que le quai Bellerive est soumis à la procédure.

Interrogé sur la position du ministère de l'Environnement du Québec à ce sujet, monsieur Guy Audet déclarait à deux reprises que le MENVIQ avait pour objectif de limiter le plus possible les empiètements (transcription du 5 mars, p. 60 et 61), afin de n'autoriser que ceux qui sont absolument nécessaires. Par la même occasion, monsieur Audet faisait savoir à la commission que le ministère de l'Environnement se servait de la classification des empiètements établis dans un document intitulé *Le fleuve Saint-Laurent et l'empiètement*¹. Cette étude, à la page 39, dresse une liste des empiètements nécessaires et ceux jugés non nécessaires:

- a) *empiètements nécessaires:*
 - navigation commerciale (ports, dragages)*
 - navigation de plaisance (marinas)*
 - production d'énergie (barrages)*
 - circulation inter-rives (ponts)*
 - b) *empiètements non nécessaires:*
 - disposition de déchets (dépotoirs)*
 - circulation riveraine (trouées)*
 - protection et stabilisation des berges (remplissages, digues)*
 - disposition des résidus de dragage.*
- (Les soulignés sont de la commission.)*

Il est intéressant de prendre connaissance du texte de messieurs Delisle, Descoteaux et Denis. La commission s'est livrée à cet exercice. La lecture de ce document permet de comprendre pourquoi on a inclus dans la procédure l'évaluation obligatoire des impacts pour ce type de projet lorsque l'empie-

¹ André Delisle, Yves Descoteaux et Mario Denis, *Le fleuve Saint-Laurent et l'empiètement*, rapport soumis au Comité d'étude sur le

fleuve Saint-Laurent, décembre 1977, 102 pages.

tement excède 5 000 m². On peut y lire ainsi:

Tout empiètement modifie localement la configuration des courants influençant par là les processus d'érosion et de sédimentation. Les courants, la turbidité et les solides en suspension sont alors affectés provoquant des changements dans la vie aquatique. Ces conséquences peuvent toutefois être localisées dans une aire rapprochée de l'empiètement et sont assez facilement identifiables (Le Fleuve Saint-Laurent et l'empiètement, p. 36).

et encore:

Les conséquences d'empiètements sont d'abord hydrauliques (quantité); ces changements hydrauliques se répercutent sur la qualité de l'eau (l'augmentant ou la diminuant). Ainsi, un empiètement se traduit nécessairement par une évolution des écosystèmes aquatiques (...). Les facteurs affectés (...) sont les suivants:

Qualité de l'eau

*solides en suspension
turbidité, couleur
toxiques en solution
sédiments d'érosion
éléments nutritifs
température*

(Le Fleuve Saint-Laurent et l'empiètement, p. 37)

L'observateur le moins attentif à la qualité de l'environnement ne peut manquer d'être saisi par l'étendue du problème des empiètements sur le fleuve, à Montréal. Dans le passé, les interventions de cette nature ont été tellement brutales que les conséquences sur la qualité de l'eau comme sur l'esthétique de l'environnement sont bien souvent irréparables. Mais la multiplication de ces cas, plutôt que d'ouvrir la porte à la tolérance sous prétexte d'une inexorable «artificialisation des rives» (guide de référence, p. 10), doit plutôt accroître les exigences des instances décisionnelles concernant l'autorisation de nouveaux em-

piètements. C'est dans ce but qu'a été adopté l'article 2b du règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts.

La commission ne peut donc qu'abonder dans le sens de la position du ministère de l'Environnement sur le sujet, que nous communiquait monsieur Audet. Cependant, par un retournement de situation que les membres de cette commission ne parviennent pas à s'expliquer, le représentant du ministère en arrive à trouver tolérable la proposition d'empiètement qui fait l'objet du présent dossier. Le classement des empiètements non nécessaires auquel souscrit le MENVIQ inclut pourtant la disposition des déchets et les remplissages et digues, toutes deux catégories dans lesquelles semble pourtant tomber le projet du quai Bellerive.

Pour en arriver à cette conclusion monsieur Audet déclarait ce qui suit (pour une meilleure compréhension, on nous permettra de citer la question posée et la réponse de monsieur Audet):

Monsieur Michel Yergeau, président:

Dans les empiètements non nécessaires, la disposition des déchets et dépotoirs est-elle (...) semblable à la disposition de la neige?

Monsieur Guy Audet:

(...) Alors le cas des neiges usées ne rentre pas dans la catégorie, si vous voulez, de ce que on appelle des dépotoirs en bonne et due forme qui sont plus apparentés à des ordures ménagères ou à des déchets (...) que les neiges usées (Transcription du 10 mars 1982, p. 67 et 68).

Et pour justifier la position du ministère de l'Environnement monsieur Audet ajoute que, puisque le déversement de la neige usée en cours d'eau

constitue une procédure de disposition tolérée au ministère de l'Environnement:

(...) il faut à ce moment-là empiéter. On n'a pas le choix. Évidemment, il s'agit de choisir un endroit qui s'harmonise le plus possible avec le milieu (...) (Transcription du 10 mars 1982, p. 69).

À première vue, choisir la proximité d'un parc ne nous semble pas le meilleur gage d'harmonie. On a vu précédemment les doutes que la population entretient sur le bien-fondé de cette tolérance du ministère de l'Environnement du Québec au sujet des déversements de neige aux cours d'eau. On comprendra alors les réticences de l'Association des biologistes du Québec devant l'ampleur d'un empiètement tel que celui proposé, alors que l'autorisation de faire pourrait reposer sur une prémisse aussi fragile. D'autant plus que le MENVIQ fonde encore une fois cette tolérance sur la lecture douteuse et incomplète de l'étude Ottawa-Carleton que nous soulignons dans la section précédente.

Bref, la commission pose la question: un empiètement qui n'est pas essentiel peut-il devenir nécessaire par le seul fait que l'usage qu'on voudrait en faire ne semblerait pas être de nature à altérer les eaux du fleuve? Répondre par l'affirmative comme le fait le ministère de l'Environnement du Québec équivaut à mettre de côté le principe de base posé au début qui veut qu'on n'autorise aucun empiètement à moins qu'il ne soit jugé nécessaire. Or la preuve n'a pas été faite du caractère de nécessité de l'empiètement proposé.

Si le déversement de neige usée au fleuve Saint-Laurent doit obligatoirement s'accompagner d'un empiètement, il est alors impossible de soutenir

que cette solution n'a pas d'impact sur l'environnement. Rien au dossier ne permet de conclure que l'empiètement serait sans effet sur le milieu aquatique et sur la qualité des eaux. Rien non plus ne permet de circonscrire les conséquences de déversement massif de neige usée dans le Saint-Laurent. Dans les circonstances, une position comme celle du ministère de l'Environnement du Québec équivaut à vouloir accepter sans garantie et aveuglement une intervention qui pourrait être coûteuse sur le plan environnemental, au nom d'une solution qu'on préjuge sans conséquence sur le milieu.

Tenant compte des nombreux impacts négatifs possibles des empiètements, ne doivent être autorisés que ceux qui sont **absolument nécessaires**, la preuve de cette nécessité incombant au promoteur.

Dans le cas présent, les utilisateurs de la promenade Bellerive ont été unanimes pour affirmer qu'ils ne voyaient pas d'utilité au quai récréatif et qu'ils ne souhaitaient que l'enlèvement des grosses pièces de remblai qui rendent la promenade dangereuse pour les piétons et les pêcheurs.

Comme la ville de Montréal n'a pas fait la preuve de la nécessité de l'utilisation d'un quai pour déverser la neige usée, puisqu'elle n'a pas fait la démonstration que cette méthode était la seule possible, l'empiètement que représente le projet proposé ne paraît donc pas justifié.

4.10 Bruit

Les auteurs de l'étude d'impact notent avec justesse que les manipulations de la neige aux sites d'élimination en surface entraînent des bruits dont l'intensité est nuisible à ceux qui résident aux

alentours. Monsieur Gilbert Mucci précisait, en réponse à une question du président de la commission, que les claquements des portes des bennes des camions au site faisaient suffisamment de bruit à eux seuls pour lui causer des problèmes d'insomnie.

Notons ici que, bien souvent, le bruit perçu par les résidents est le résultat de l'octroi de permis de construction d'immeubles domiciliaires toujours plus rapprochés des sites de dépôt qui, à l'origine isolés, se sont trouvés ainsi progressivement enclavés en zone résidentielle.

On sait que le bruit est un signal sonore indésirable. Sa juste évaluation est donc à la fois fonction d'un phénomène physique, l'onde sonore, et psychologique par la perception qu'en a l'auditeur. On le calcule en décibel (dB), pondéré d'un facteur (A), soit le registre audible pour l'oreille humaine, c'est-à-dire les fréquences moyennes. On comprend aisément de la sorte que le seuil de tolérance soit plus bas en termes de dB(A) pour un tel signal sonore indésirable que dans le cas d'un signal consenti ou contrôlé par l'auditeur.

Ainsi les 60 dB(A) d'une conversation normale à trois pieds de distance entre deux personnes n'ont aucune mesure avec les 45 dB(A) que peut avoir la même conversation pour l'auditeur qui de son côté cherche le sommeil dans une chambre à coucher contiguë. Personne ne songerait à qualifier d'agressant le signal sonore de sa propre conversation, mais tous se souviennent, pour l'avoir vécu, du pénible moment que rappelle le second exemple.

Et pourtant le niveau de bruit est inférieur dans ce dernier cas. Nous avons

tenu à illustrer ainsi notre propos afin de faire mieux saisir que le nombre de dB(A) ne répond pas en soi à toutes les questions et qu'il ne représente pas, à lui seul, une échelle de ce qui est tolérable et de ce qui ne l'est pas.

La distance entre la source de bruit et l'auditeur, la durée du signal sonore, le climat sonore ambiant sur lequel se greffe le bruit enregistré, la saison de l'année sont autant de variables à considérer pour juger adéquatement de l'impact sonore. Malheureusement le promoteur, en avançant les chiffres de 68 dB(A) et 73,7 dB(A) en période diurne (étude d'impact, p. 86) succombe à la tentation de faire parler des chiffres qui n'ont guère de sens en eux-mêmes. Notons au passage d'ailleurs que ces chiffres ne sont cités que pour donner une certaine idée de l'impact sonore qu'aurait la construction du quai et qu'aucun chiffre n'est cité dans l'étude d'impact quant aux modifications de la courbe de bruit par augmentation de la circulation de camions lourds pendant l'hiver.

Cependant, à la demande de la commission, la ville de Montréal, le 24 mars 1982, déposait une intéressante étude de la question, laquelle étude apporte un éclairage beaucoup plus complet des impacts que l'augmentation du trafic de camions pourrait avoir sur le profil sonore des environs des intersections Notre-Dame et Liébert ainsi que Notre-Dame et Beaugrand. (Ce document apparaît à l'annexe VII du présent rapport de même que la lettre de la commission demandant certains renseignements sur le sujet).

Le promoteur a pris soin, dans ce document complémentaire, de dresser le profil de bruit actuel le jour, le soir et

la nuit et d'y appliquer par la suite le modèle de Johnson et Saunders, ce qui permet d'évaluer les niveaux de bruit futurs pour chaque heure de la journée avec une augmentation du trafic lourd de 180 et de 360 camions à l'heure.

Bien qu'on puisse peut-être discuter le choix du modèle de Johnson et Saunders, la commission tient à souligner la qualité de ce travail et trouve malheureux que les conclusions de ce document n'aient pu être incluses dans l'étude d'impact.

La lecture du tableau 3 de l'étude ramène les niveaux de bruit à un niveau de bruit continu équivalent (désigné par L_{eq}) lequel correspond au niveau moyen obtenu par intégration des niveaux de bruit variables pendant une période de temps donné. Ceci permet de saisir d'un seul regard la différence entre la courbe des valeurs mesurées actuelles et les courbes de bruit évalué pour 180 et 360 camions à l'heure. On constate alors une importante modification du profil de bruit entre 1h et 5h a.m. Sans permettre de saisir l'importance du détachement de la crête de bruit sur le milieu sonore ambiant à pareille heure, la conclusion qu'en tirent les auteurs nous semble donner une idée aussi juste de la réalité que la prospective permet de le faire lorsqu'ils affirment que:

On peut donc conclure qu'il y aurait une augmentation substantielle du bruit lors des opérations de déversement de nuit.

On comprendra que les chiffres avancés n'ont cependant de sens qu'en fonction de leur influence sur les personnes vivant à proximité. La lecture des figures 1 et 2 nous apprend que l'augmentation du trafic lourd aurait une incidence réduite le jour indépendamment qu'on prenne les niveaux

statistiques L_{10} , L_{50} et L_{90} , c'est-à-dire les niveaux de bruit atteints ou dépassés durant 10%, 50% ou 90% du temps d'analyse. Le niveau sonore étant déjà assez élevé à cet endroit le jour, la présence de 180 ou même de 360 camions de plus ne devrait pas modifier sensiblement le bruit à l'intérieur des résidences entre 7h et 19h et devrait permettre de respecter la limite acceptable de 45 dB(A).

D'autre part, bien que l'hypothèse la plus pessimiste de 360 camions à l'heure ne donne qu'une augmentation différentielle de 1 à 2 dB(A) le jour, par rapport à l'hypothèse de 180 camions à l'heure, cette augmentation différentielle devient plus sensible en soirée et pendant la nuit. Après minuit, bien que les activités de déversement se feraient pendant l'hiver alors que portes et fenêtres sont bien fermées, on ne peut que conclure que, pour les immeubles d'appartement les plus rapprochés de la rue Notre-Dame, à l'ouest de la rue Liébert, la limite acceptable de 38 dB(A), entre 23h et 7h, devrait être dépassée de 6 à 11 dB(A), dans l'hypothèse la plus pessimiste, soit la proximité de la rue Notre-Dame couplée avec une augmentation de trafic de 360 camions à l'heure. Or, empiriquement, on notera qu'une augmentation de 10 dB(A) équivaut pour l'auditeur à doubler la force d'un bruit.

Par ailleurs, aux mêmes heures, mais avec une augmentation du trafic de 180 camions/heure, l'emploi d'une moyenne énergétique de 68.5 dB(A) nous semble téméraire puisque le promoteur arrive à la conclusion que, pour les maisons situées à plus de 20 mètres de la rue Notre-Dame, l'augmentation du niveau de bruit à l'intérieur serait ramené à 37.7 dB(A) soit .3 dB(A) de moins que la limite acceptable pour les lieux habités.

Comme il y a tout lieu de croire que l'augmentation du nombre de camions serait de plus de 180 à l'heure et étant donné que le Leq équivalent fait abstraction des variations dynamiques, il faut en venir à la conclusion que, même dans ce dernier cas, l'utilisation du quai à des fins de déversement de neige usée la nuit, aurait des impacts négatifs sur le niveau sonore, lesquels impacts seraient susceptibles de perturber, la nuit, même dans l'hypothèse la plus optimiste, la quiétude de la population vivant près de la rue Notre-Dame, entre la rue de Boucherville et la voie d'accès au quai. Ces effets seraient moindres à l'est de la rue Liébert.

4.11 Exemplarité de la ville de Montréal

Depuis toujours et dans beaucoup de domaines la ville de Montréal a voulu indiquer la voie aux autres municipalités québécoises. De fait, au cours des ans, ses actions ont eu maintes fois un effet d'entraînement. Aussi des participants craignent-ils qu'il n'en soit ainsi en ce qui concerne l'utilisation d'un cours d'eau (en l'occurrence le fleuve Saint-Laurent) pour recevoir la neige usée. C'est pourquoi l'Association des biologistes du Québec écrit, en page 17 de son mémoire:

Parce que c'est un précédent, qu'une telle étude soit soumise en audiences publiques, en regard des impacts qu'elle engendre sur l'environnement, il s'avère essentiel que le ministère de l'Environnement tienne compte de l'effet d'exemple pour les autres municipalités qu'un tel projet implique et mesure l'ampleur de la décision (Mémoire de l'ABQ, p. 17).

En effet, si Montréal devait être autorisée par le gouvernement à rejeter au fleuve sa neige usée après qu'une

étude d'impact ait été faite et que le public se soit prononcé sur cette question à l'occasion d'audiences publiques, il n'y aurait probablement plus d'argument suffisamment fort pour empêcher d'autres municipalités de procéder de la même façon. Ceci est d'autant plus vrai que le ministère de l'Environnement n'a pas de politique relative au déversement de neige usée aux cours d'eau. Sur cet aspect de la question, il faut aussi rapporter les propos de monsieur Charles Bradette et de madame Patricia Dubeau qui déclarent:

... que bel exemple donné par la ville que de déverser une si grande quantité de neige souillée directement au fleuve! Quelle interprétation en fera l'industrie privée, elle qui se voit sollicitée par nos élus afin qu'elle réduise ses émissions de polluants? (Mémoire de monsieur Charles Bradette et de madame Patricia Dubeau, p. 17.)

4.12 Utilisation du futur intercepteur sud

Dans le cadre du programme québécois d'assainissement des eaux, la Communauté urbaine de Montréal termine la construction d'une usine d'épuration des eaux usées qui desservira éventuellement tout le territoire de la CUM. La construction de l'intercepteur nord (une canalisation qui drainera toutes les eaux usées du versant nord de l'île de Montréal vers l'usine) est maintenant terminée. Quant à l'intercepteur sud, l'autorisation de sa construction n'a malheureusement pas encore été donnée.

Nous avons vu précédemment que la neige est un contaminant. Aussi est-il souhaitable qu'elle subisse un traitement plutôt que d'être rejetée directement au fleuve.

L'intercepteur sud n'étant pas encore construit, il est pensable de le concevoir pour recevoir soit les neiges usées, soit les eaux de fonte de cette neige. Monsieur Jean-René Marcotte, du Service d'assainissement des eaux de la CUM, a d'ailleurs confirmé, à l'audience, qu'il n'y aurait pas, à priori, d'objection technique à cette réalisation.

Les membres de la commission sont bien conscients que toute décision finale à ce sujet devra être accompagnée d'études hydrauliques appropriées relatives à la gestion du réseau hydraulique et de l'usine d'épuration actuellement en construction.

Le traitement de l'eau de fonte de neige à l'usine d'épuration rencontrerait d'ailleurs le souhait de la plupart des intervenants à l'audience qui trouvent cette solution plus décente et certainement moins cavalière que le rejet sans traitement au fleuve.

C'est pour ces raisons d'ailleurs que l'Association environnement archipel propose, à la page 11 de son mémoire:

Que la mise en chantier et la construction de l'intercepteur sud soient accélérées afin que ce dernier puisse être utilisé pour recevoir et acheminer les neiges usées vers l'usine d'épuration et ainsi obtenir les avantages envisagés par une telle usine (Association environnement archipel, p. 11).

Alors que le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, dans une de ses conclusions, morigène en ces termes les responsables du projet:

Le gouvernement du Québec dépense actuellement le budget somme de 1,25 milliard pour dépolluer les eaux de la métro-

pole. Au lieu de disposer ses eaux et ses neiges usées via les égouts afin de les traiter avant de les remettre au fleuve, la ville de Montréal augmentera ses rejets de déchets au fleuve (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 24).

En conclusion, de l'avis des participants, le déversement de neige usée au fleuve Saint-Laurent ne saurait justifier le projet de construction du quai Belle-rive. Ils n'acceptent pas que l'on autorise le déversement de neige usée dans les cours d'eau, sans traitement préalable, et cela en concordance avec les objectifs de récupération des usages visés par le programme d'assainissement des eaux pour lequel le gouvernement du Québec et les municipalités consacrent, et devront consacrer, des milliards de dollars.

Ils estiment également que le promoteur aurait dû examiner d'autres solutions de moindre impact environnemental qui sont financièrement acceptables, dont celle du dépôt en surface sur des terrains adéquatement aménagés en milieu non résidentiel, solution qui n'a pas été étudiée par le promoteur.

Puisque de plus, ils n'ont pas jugé que le quai Belle-rive était justifié par les besoins récréatifs et, qu'au contraire, sa construction et son utilisation pour le déversement de neige usée compromettrait les usages récréatifs de la promenade Belle-rive, on ne s'étonnera pas qu'ils se soient, dans l'ensemble, opposés à la construction du quai projeté par la Ville de Montréal.

C'est ainsi que l'Association des biologistes du Québec recommande que:

Le projet de quai tel que proposé par la Ville de Montréal ne procede pas... (Mémoire de l'ABQ, p. 18)

Tandis que l'Association environnement archipel:

s'oppose formellement à la construction de ce quai «à fins récréatives» et à déversement occasionnel de neige proposé par la ville de Montréal, et elle insiste auprès du ministre de l'Environnement, monsieur Marcel Léger, pour qu'il ne délivre pas le certificat d'autorisation (Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 3).

Monsieur Charles Bradette et madame Patricia Dubeau, après avoir recommandé aux autorités concernées, l'abandon du projet concluent:

Les générations futures ne seront probablement pas aussi indulgentes que les nôtres à l'égard de ceux qui, aujourd'hui, par leur action ou leur silence contribuent à la détérioration du milieu naturel (Mémoire de monsieur Charles Bradette et de madame Patricia Dubeau, p. 12).

De son côté, le groupe de citoyens de la promenade Bellerive écrit:

Les citoyens que nous représentons ne trouvent ni pratique, ni souhaitable, ce quai pour fins récréatives et déversement de neige. Nous vous demandons Messieurs les promoteurs, de renoncer à ce projet et sans amertume, en pensant au bien-être des citoyens et en sauvegardant notre patrimoine (Mémoire du Groupe de citoyens de la promenade Bellerive, p. 4).

Le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal termine ainsi son mémoire:

Messieurs les commissaires, on ne peut autoriser une telle construction sur cet emplacement. Et nous insistons sur ce point en terminant: il serait inacceptable que le gouvernement du Québec, sur recommandation du ministre de l'Environnement, accepte le projet de la ville de Montréal d'empiéter sur le lit du fleuve Saint-Laurent pour construire un quai dont le but primordial est le rejet de neige usée dans l'eau du fleuve (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 26).

Quant au comité d'école Saint-François d'Assise, il ne s'est pas prononcé sur la pertinence de la construction du quai et a plutôt formulé un certain nombre de recommandations pour assurer la sécurité des enfants tant dans les rues que sur le quai, si le projet était réalisé.

Au delà du seul problème du quai proposé, les citoyens ont été surpris d'apprendre que le ministère de l'Environnement n'a pas encore élaboré de politique sur le déversement de la neige usée dans les cours d'eau et souhaite qu'une telle politique soit énoncée afin de mettre un terme à la tolérance qui a guidé le ministère jusqu'à maintenant.

Ils se sont surpris de ce que le ministère de l'Environnement du Québec ne possédait ni les données relatives aux quantités de neige déversée dans les cours d'eau de la région métropolitaine, ni les chiffres, sur le nombre de lieux de déversement actuellement en opération.

Les représentants des citoyens émettent enfin le souhait:

- que le ministère énonce une politique claire relativement à la disposition de la neige usée et recommandent en ce sens que le ministère de l'Environnement étudie les effets sur les écosystèmes ainsi que sur les milieux humains, du déversement actuel de la neige usée dans les cours d'eau. Le ministère de l'Environnement devrait, selon l'Association des biologistes du Québec, s'assurer du concours du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, à ce sujet.

-
- Que le ministère de l'Environnement assume le leadership de la recherche de diverses solutions d'élimination de la neige usée, répondant à l'objectif du moindre impact environnemental, lesquelles pourraient exiger de nouvelles approches technologiques. Ces solutions devraient alors être proposées aux municipalités. Cela est d'autant plus important que la majorité des citoyens ayant participé à l'audience demandent au ministère de l'Environnement de ne pas autoriser le déversement de neige usée dans les cours d'eau, à moins qu'elle n'ait été traitée au préalable par les usines d'épuration.
-

Chapitre 5

L'étude d'impact

On a identifié dans les pages précédentes un certain nombre de sujets qui auraient mérité une approche plus analytique et plus fouillée que celle que la ville de Montréal ne leur a accordée. Ces carences sont en bonne partie le résultat conjugué de la conception que se fait le promoteur de l'étude d'impact, du travail de la firme d'experts-conseils dont les services furent retenus par la ville de Montréal et du traitement ultérieur de cette étude par le ministère de l'Environnement.

Si le présent rapport consacre un long chapitre à ce sujet, c'est que la commission estime que, encore récent, le processus d'évaluation et d'examen des impacts ainsi que les paramètres essentiels à respecter dans la préparation d'une étude d'impact méritent encore d'être expliqués afin que celle-ci devienne un document utile et pratique pour le promoteur lui-même et pour le public en général.

Or les membres de cette commission sont d'avis que le présent dossier est entaché d'erreurs ou d'omissions méthodologiques typiques, mais non moins graves, qui doivent être soulignées comme doit être discuté aussi le rôle du Service d'analyse et d'examen des impacts (SAEI) du ministère de l'Environnement du Québec, après que le promoteur ait déposé son étude d'impact et avant que celle-ci ne soit rendue publique pour consultation.

La qualité des études d'impact et le rôle du ministère de l'Environnement ont d'ailleurs fait l'objet de très nombreuses remarques de la part des participants à l'audience, entre autres de la part de l'Association des biologistes du Québec, de l'Association environnement archipel, du Rassemblement

des citoyens et citoyennes de Montréal et du groupe STOP. Ces remarques ont porté tant sur le caractère incomplet ou approximatif de l'étude d'impact elle-même que sur la tolérance dont a fait preuve le ministère de l'Environnement envers le promoteur, tolérance que certains ont tenu à dénoncer avec vigueur.

5.1 Le processus d'examen des impacts

Rappelons tout d'abord les grandes étapes du processus d'examen et d'évaluation des impacts sur l'environnement. Celles-ci sont définies dans trois textes, soit le chapitre IVA de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q., chapitre Q-2) aux articles 31.1 et suivants, que nous nommerons la Loi dans les paragraphes subséquents, le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (Décret 3734-80, 3 décembre 1980), ci-après nommé le Règlement, et les Règles de procédure du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (Décret 3735-80, 3 décembre 1980).

Ainsi est-il stipulé dans la Loi que, pour certaines catégories de projets énumérés à l'article 2 du Règlement, nul ne peut entreprendre une construction ou un ouvrage sans avoir réalisé une étude d'impact sur l'environnement et avoir obtenu une autorisation du gouvernement. Tel est le cas du projet actuellement à l'étude qui est soumis à la procédure d'évaluation des impacts par application de l'article 2b du Règlement.

Celui qui a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet doit donc

déposer un avis à cet effet auprès du ministre de l'Environnement, lequel avis doit contenir une description du projet. Le ministre indique alors au promoteur la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement qu'il devra réaliser. Il importe de souligner qu'il est de la responsabilité du promoteur de réaliser, lui-même ou par les soins de ses mandataires, l'étude d'impact.

5.2 Les directives données au promoteur

À cette fin, en avril 1981, le Service d'analyse des études d'impact du ministère de l'Environnement du Québec faisait parvenir à la ville de Montréal un document intitulé *Guide de référence pour l'élaboration de l'étude d'impact sur l'environnement du projet de remplissage dans le lit du fleuve pour des fins d'une chute à neige et d'accès au fleuve*.

Ce document visait, et nous citons: à *dégager les paramètres essentiels d'une étude des répercussions environnementales et permettre ainsi aux parties en cause de travailler dans le meilleur esprit de coopération possible*. De même, le 21 juillet 1981, le ministre de l'Environnement faisait-il parvenir à monsieur Raymond Thibodeau, du Service des travaux publics de la ville de Montréal, une directive indiquant la nature et l'étendue de l'étude d'impact que devait réaliser le promoteur dans ce dossier.

5.3 L'importance de l'étude d'impact

Subséquemment, lorsque le promoteur a complété son étude d'impact, il la dépose auprès du ministre de l'Environnement. Lorsque ce dernier la juge conforme à ses directives, il remet alors cette étude d'impact au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Le Bureau a alors pour fonction de rendre public, pour fins de consultation, tout le dossier relatif au projet et ce, dans ses bureaux de Montréal et de Québec comme dans la région où le projet serait susceptible d'être réalisé s'il était autorisé. C'est ce qu'a fait le Bureau du 5 janvier 1982 au 18 février 1982.

Il est incontestable que le dossier ainsi rendu public a comme élément principal l'étude d'impact sur l'environnement réalisée par le promoteur. Or c'est après avoir pris connaissance de l'ensemble de ce dossier, y compris de l'étude d'impact, que tout personne, groupe ou municipalité peut alors demander au ministre de l'Environnement la tenue d'une audience publique, audience pendant laquelle le principal document discuté sera évidemment, là encore, l'étude d'impact.

Sans aller plus avant dans la description de la procédure d'examen des impacts, on remarque l'importance primordiale de présenter une étude d'impact de qualité, c'est-à-dire objective dans son contenu et rigoureuse dans sa méthode.

Qui plus est, les membres de cette commission ajoutent qu'il en va de la crédibilité et de l'utilité même du pro-

cessus d'examen des impacts et d'audience publique que les études des répercussions environnementales soient complètes, objectives, compréhensibles et fondées sur une méthode et une documentation pertinentes, puisque ce sont ces études qui en constituent la pierre d'angle.

Tronquer la réalité, bâcler les démonstrations, justifier à posteriori par des arguments à saveur écologique des décisions prises sans considération environnementale sont autant de façons de rendre stérile un outil conçu initialement par le législateur, pour permettre une prise de décision plus éclairée sur des projets qui sont de nature à modifier la qualité du milieu de vie des citoyens.

5.4 Les sujets que l'étude d'impact aurait dû permettre de comprendre

La lecture de l'étude d'impact aurait dû ainsi permettre de saisir clairement les sujets suivants:

- a) la justification du projet (notion de besoin ou de nécessité de la fin recherchée);
- b) la description des diverses solutions qui s'offrent au promoteur;
- c) les motifs justifiant le choix d'une option, y compris les critères de choix, techniques et environnementaux;
- d) la description du milieu physique, biologique, social et culturel où le projet serait susceptible d'être implanté;
- e) une description des principaux impacts que l'option retenue pour-

rait avoir sur le milieu précédemment décrit:

- f) une description prospective du milieu tel qu'il serait si le projet devait être réalisé;
- g) une description des mesures de mitigation qui devraient être adoptées pour réduire les impacts négatifs ou maximiser les impacts positifs du projet.

En un mot, l'étude d'impact doit être non seulement un outil de prise de décision efficace mais aussi un instrument d'information qui permet à la population de comprendre la nature et la portée des choix arrêtés par le promoteur de même que les conditions auxquelles un projet devrait être autorisé.

Malheureusement, à l'analyse du dossier et des opinions déposées devant cette commission, celle-ci estime que l'étude d'impact sur l'environnement, déposée par la ville de Montréal au sujet de son projet de construction d'un quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige usée, ne satisfait pas aux impératifs d'un tel exercice et ne rencontre pas les exigences auxquelles le public est en droit de s'attendre.

5.5 Caractère obligatoire de la procédure d'évaluation des impacts

Pour quels motifs la ville de Montréal n'a-t-elle pas exercé un contrôle plus rigoureux sur le contenu de l'étude d'impact qu'elle avait donnée à contrat à une firme spécialisée? Il n'est pas du

propos des commissaires d'analyser l'historique des rapports entre le promoteur et ses commettants. Il nous suffit de constater que les autorités de la ville de Montréal n'ont peut-être pas saisi la portée véritable de cette procédure encore nouvelle et qu'elle n'a pas en conséquence utilisé toutes les ressources qu'elle avait à sa disposition.

À ce propos, une déclaration de monsieur Pierre Shoener nous semble éclairante alors que celui-ci déclarait, à la séance d'audience du 5 mars 1982, en parlant des études autres que celles d'ordre financier et tout spécialement au sujet des études avantages-coûts:

En fait, monsieur le président, il y a une chose, effectivement, on n'a pas fait ce genre d'étude là, et avec les chiffres que je disais tout-à-l'heure, avec un revenu annuel de trois millions (\$ 900, 000 \$) par année, je pense bien là qu'on pourrait donner un ordre de dépenses des sucs à chercher. Transcription du 5 mars 1982, p. 961. (Les soulignés sont de la commission.)

C'était là admettre que l'argument retenu par la ville de Montréal en faveur de son projet était un calcul financier positif pour le promoteur. On nous permettrait cependant, dans les limites des responsabilités qui nous sont conférées, de considérer en peu courte cette démarche. Une telle approche du dossier laisse les sous-signés sur l'impression que l'étude d'impact n'aurait été réalisée que pour satisfaire à une décision subite et imprévisible du ministre de l'Environnement.

Les commissaires ont formulait le président du Comité exécutif de Montréal à l'annonce de l'audience confirmant cette impression. La commission doit d'ailleurs expliquer la teneur de ces déclarations, lesquelles étaient de nature à troubler la sérénité des audien-

ces de cette commission. Mais il est un fait plus important.

En effet, la décision de soumettre le projet de la ville de Montréal à la procédure d'évaluation des impacts et, subséquemment, à l'audience publique ne relève en aucune façon de la seule volonté du ministre de l'Environnement. D'une part, compte tenu de la nature du projet de la ville de Montréal, le ministre de l'Environnement n'avait aucun rôle à jouer quant au fait de soumettre ou non ce projet de remplissage et de construction d'un quai au processus d'étude d'impact, puisque semblable projet y est automatiquement assujéti par règlement. Cette décision ne relève donc en aucune façon de l'arbitraire du ministre.

Quant à la décision de soumettre le projet à la procédure d'audience publique, la loi dit clairement que le ministre requiert le Bureau de tenir une audience publique lorsqu'une demande à cet effet lui est adressée, sauf si cette demande est jugée frivole (article 31.3 (3) de la Loi). En l'espèce, l'emploi de mot «frivole» laissait assez peu de place à l'arbitraire compte tenu que six demandes d'audience ont été adressées au ministre par autant de groupes ou d'individus intéressés par cette question et, compte tenu surtout, du libellé de leur demande respective.

5.6 Certains délais sont imputables au promoteur lui-même

On a fait état aussi de certains délais auxquels le projet serait soumis à

cause de l'audience publique. La commission tient à préciser sa position à ce sujet.

Il a été déclaré à l'audience que la ville de Montréal avait pris la décision de construire un quai aux fins de déversement de neige en 1979, soit avant même l'entrée en vigueur du Règlement sur l'évaluation des impacts. L'enquête révèle qu'une première demande au même effet avait déjà été formulée par la ville de Montréal avant cette date. Devant l'urgence invoquée par le promoteur dans ce dossier, la commission ne peut manquer de poser la question: pourquoi la ville de Montréal a-t-elle alors tardé à acheminer sa demande d'autorisation? Et pourquoi le promoteur, si urgence il y avait, n'a-t-il pas jugé bon de se prévaloir de l'article 31.6 de la loi qui permettait de soustraire en tout ou en partie de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement un projet dont la réalisation physique pouvait commencer avant le 31 décembre 1981? Une plus grande attention à la loi et à la procédure n'aurait-elle pas permis à la ville de Montréal de faire diligence afin de commencer les travaux requis par le projet dès la fin de 1981?

D'autant plus que, le 18 mars 1981, monsieur Gilles Coulombe, du ministère de l'Environnement du Québec, prévenait monsieur Raymond Thibodeau, du Service des travaux publics de la ville de Montréal de cette possibilité qui s'offrait au promoteur. Et pourtant nos recherches nous indiquent que ce n'est que le 27 novembre 1981 que la ville de Montréal a finalement demandé que son projet soit exclu de la procédure d'examen des impacts alors qu'il était déjà trop tard pour ce

faire, tel qu'en fait foi un télex envoyé le 7 décembre 1981 par monsieur le sous-ministre adjoint de l'Environnement. Bernard Harvey, à monsieur Pierre Shooner.

Pour une meilleure compréhension de la question, on notera qu'une telle décision d'exclure un projet de l'application du règlement relevait du gouvernement du Québec et devait faire l'objet d'un avis d'intention publié au moins quinze jours avant la décision dans la Gazette officielle du Québec, tel que stipulé à l'article 31.6 de la loi. La date de la demande d'exclusion ne permettait pas d'expédier cette procédure avant l'échéance du 31 décembre 1981.

Ces faits donnent à penser au public en général et aux soussignés que la ville de Montréal n'a pas pris les moyens légaux à sa disposition pour rencontrer les urgences dont se réclament maintenant certains pour passer outre à une procédure à laquelle sont soumis tous les promoteurs.

Qu'on nous comprenne bien cependant: le présent dossier nous convainc qu'il aurait été déplorable qu'un projet de cette nature soit soustrait à la procédure d'évaluation des impacts et d'audience publique.

5.7 L'étude d'impact répond-elle aux questions que soulève le projet?

En premier lieu, notons que, n'eût été des déclarations à l'effet contraire de monsieur Pierre Shooner lors de la séance d'audience du 10 mars 1982, la

ville de Montréal prétendait initialement que le quai proposé visait d'abord et avant tout des fins récréatives. On aura noté à ce sujet le titre que le promoteur avait lui-même décidé de donner à son projet soit **Quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige**.

Cependant, l'étude d'impact, à la page 1, s'ouvre sur une *Description de la situation actuelle pour l'enlèvement de la neige* sans qu'en aucune façon on ne pose, parallèlement à la problématique de l'enlèvement de la neige à Montréal, la problématique des questions de loisirs à proximité de cet ensemble de parcs et de terrains de sport que constitue la promenade Bellerive.

Compte tenu des deux vocations choisies par le promoteur pour ledit quai, on se serait attendu à trouver des données précises sur la neige, non seulement en quantité mais en qualité, des données sur la pêche sportive, une description précise des activités de loisirs qui devraient être pratiquées sur le quai et ne pourraient pas l'être sur l'actuelle promenade Bellerive, des données sur la qualité de l'eau et des données sur l'effet conjugué des deux vocations du projet, c'est-à-dire les effets que pourrait avoir un déversement de neige pendant l'hiver sur la qualité de l'eau, sur la faune ichthyologique et sur la vocation de pêche pendant le reste de l'année tout le long de la promenade.

Rappelons que, pour la commission, cette activité de pêche sportive est la principale activité récréative retenue par le promoteur dans sa conception du projet et que c'est à la lumière de cette activité de pêche sportive que les sous-signés ont accordé une grande importance au volet récréatif.

Nous en prenons à témoin les nombreuses pages de l'étude d'impact consacrées à la faune ichthyologique et à la faune avienne de même que les deux matrices de répercussions environnementales préparées par le promoteur et qui, à titre d'activités prévues pendant la période d'exploitation du quai, identifient et la pêche et le déversement de neige usée.

5.8 Les inventaires et la méthode de l'étude d'impact

Étant donné cette utilisation du quai, on ne peut passer sous silence le fait qu'aucun inventaire des ressources biologiques du milieu concerné n'ait été dressé par le promoteur. Comme le souligne de façon pertinente l'Association des biologistes:

Aucun inventaire spécifique de la faune ichthyologique avienne, semi-aquatique et benthique n'a été effectué dans la zone qui sera aménagée pour le quai. On cite exclusivement dans l'étude, les îles de Boucherville, de Varennes, et de Sainte-Thérèse et on mentionne leur importance comme zone sensible, à fort potentiel biologique. Cependant, on ne va pas plus loin en ce qui concerne l'effet qu'aura l'aménagement d'un quai en amont sur ces milieux fort diversifiés et très riches en ressources biologiques (Mémoires de l'ABQ, p.2)

De son côté, monsieur Richard Dion, de la firme Pluram Inc., dont les services furent retenus par la ville de Montréal pour la réalisation de l'étude d'impact, déclarait à une question de monsieur Charles Bradette au sujet des répercussions sur les éléments biotiques:

Monsieur Charles Bradette:

Ce que j'aimerais savoir c'est (...) quelle proportion de l'étude relève des données...

cueillies et analysées par les spécialistes de Pluram et quelle autre proportion qui est de nature strictement bibliographique.
(...)

Monsieur Richard Dion:

(...) les données à caractère biophysique on les a recueillies dans des ouvrages à caractère scientifique puisque les termes de référence du ministère de l'Environnement ne nous demandaient pas spécifiquement de faire des relevés exhaustifs pour le secteur (Transcription du 5 mars 1982, p. 22 et 24).

Et pourtant, on retrouve à la page 10 du guide de référence d'avril 1981, sous le titre 3.3 *Composantes biologiques*, le texte suivant:

Cette section devra donc inclure une description générale de la flore et de la faune sur le secteur directement affecté par le remplissage et sur la zone en aval pouvant être affectée par la réalisation ou les déversements de neige. L'étude devra notamment accorder une attention particulière s'il y a lieu, à la présence d'herbiers, de frayères ou de composantes présentant un intérêt particulier. Cette partie de l'étude devra considérer tant l'écosystème terrestre que les écosystèmes aquatiques et ripariens (Les soulignés sont de la commission).

Le guide de référence indique aussi que: *La liste d'éléments proposée n'est pas limitative et le promoteur ajoutera toute information jugée pertinente.*

Or, la lecture de l'étude d'impact et la consultation (il faut le dire) laborieuse, des fiches descriptives des répercussions environnementales nous permettent de conclure que cette exigence pourtant essentielle n'a pas été rencontrée par le promoteur dans son étude d'impact. Le secteur directement affecté n'a pas fait l'objet d'une description de la faune et de la flore. Seuls trois échantillons de sédiments ont été prélevés in situ.

Et pourtant, sur un total de 95 pages que compte l'étude d'impact, le promoteur consacre de la page 45 à la page 68 ainsi que de nombreux plans et cartes (fort bien faits d'ailleurs), à la description de la faune ichthyologique et avienne des îles de Boucherville, de Varennes, de Sainte-Thérèse sans tirer quelque conclusion que ce soit sur les conséquences que pourrait avoir le déversement de neige usée sur ces populations et ces habitats. Malgré tous nos efforts, nous n'avons pas réussi à comprendre pourquoi on a accordé une telle importance à des sites pouvant se situer jusqu'à 5,6 km en aval du site proposé sans formuler d'autres conclusions que celle qui apparaît à la page 94 de l'étude d'impact où on peut lire:

Ainsi par rapport à d'autres habitats (telles les îles de Boucherville) où la richesse biologique est, de façon permanente, abondante, l'importance de l'impact résiduel des activités de construction sur ces composantes est diminuée.

Mais pour ce qui est de l'impact que le déversement de neige usée pourrait avoir sur la flore et la faune, l'étude d'impact se limite à conclure, à la page 95:

L'impact à long terme de l'utilisation du quai à des fins de déversement de la neige, risque par contre d'être accru de par l'effet d'accumulation possible dans les sédiments, ainsi que dans la végétation riparienne et aquatique et dans la faune limnique. Cependant, cet effet d'accumulation est peu quantifiable compte tenu de la ponctualité du déversement sur une année et de la qualité du milieu environnant.

Au sujet de la faune ichthyologique aux abords du site proposé, la matrice des répercussions environnementales, qu'on retrouve à la page 52 de l'étude d'impact, nous apprend que le déversement de neige usée y aurait un impact négatif majeur temporaire local. Com-

ment peut-on tirer cette conclusion si aucun inventaire n'a été fait sur le site et comment en vient-on à la conclusion que cet impact serait de nature uniquement locale, donc circonscrit aux abords immédiats du quai? Et comment peut-on dire que l'effet serait temporaire alors qu'on reconnaît plus loin qu'il pourrait y avoir effet synergique par accumulation des sédiments?

Le lecteur en vient de la sorte à avoir une assez bonne idée de l'état de la faune loin du site, au sud du chenal de navigation ou en aval, sans pour autant connaître ni les rapports entre le projet et cette faune, ni les rapports entre le projet et la faune à proximité de la promenade.

Illustrons par un exemple. En décrivant la faune avienne des îles de Boucherville, il est écrit que:

Une grande quiétude est nécessaire aux bernaches canadiennes dans les aires de repos où elles passent la nuit (Étude d'impact, p. 51).

Qu'en conclure? Le va-et-vient des camions sur le quai de déversement de neige serait-il susceptible d'affecter cette quiétude? Cette hypothèse est à écarter puisque *les bernaches et les canards arrivent sur le site des îles (de Boucherville), fin mars, début avril, suite au départ des glaces, alors qu'il n'y a plus, à toute fin pratique, de neige usée à déverser dans le fleuve. Mais alors pourquoi l'étude d'impact précise-t-elle que toute activité intensive, près de ces aires, devrait être évitée (Étude d'impact, p. 51 et 52)?*

Doit-on considérer alors les activités de loisirs prévues sur le quai au printemps comme une «activité intensive» susceptible de perturber le rythme de vie

des bernaches des îles de Boucherville? Le lecteur a de la difficulté à croire que la pêche sportive puisse perturber le calme des îles. Alors pourquoi avoir donné cette information dans l'étude d'impact?

Rien ne permet de tirer quelque conclusion que ce soit quant au niveau de nuisance du quai à cet endroit si ce n'est que la construction d'un quai servant au déversement de neige usée serait plus nuisible aux îles de Boucherville qu'à la promenade Bellerive. Bref, le choix et la sélection des informations contenues dans l'étude d'impact portent les membres de cette commission à croire qu'on s'est contenté de glaner à gauche et à droite les références bibliographiques déjà disponibles sans prendre les dispositions pour fournir une description du milieu qui serait le premier touché par le projet, c'est-à-dire les abords de la promenade Bellerive.

Par exemple, l'étude d'impact, à la fiche descriptive E-4, mentionne que le déversement de neige et les opérations de nettoyage du quai auraient un impact qu'on qualifie de négatif local temporaire majeur en ce que, entre autres, les espèces frayant sous la glace, telles la lotte ou le poulamon de l'Atlantique, verraient leur frai perturbé. Or, le promoteur a reconnu qu'il n'y avait pas de poulamon dans le Saint-Laurent à la hauteur du site proposé mais que, si cette espèce s'y était trouvée, son frai aurait été menacé (transcription du 10 mars 1982, p. 400). Tant et si bien qu'on en vient à évaluer l'effet que le déversement aurait pu avoir sur des espèces qui sont absentes des environs du site sans pouvoir évaluer les effets qu'aurait ce même déversement sur les espèces qui fréquentent les environs du site et sans même en connaître les espèces.

Heureusement, l'étude d'impact mentionne aussi le cas de la lotte qui, elle, se retrouverait à cette hauteur. Dans les autres cas, on se serait au moins attendu à pouvoir consulter une liste des espèces de poissons qu'on retrouve près des berges de la promenade Bellerive. Heureusement que certains pêcheurs ont pallié cette omission en déposant une liste des poissons qu'ils connaissent à cet endroit.

On comprendra qu'il soit alors difficile de prêter foi aux propos de monsieur Richard Dion, de la firme Pluram Inc. lorsqu'il déclarait, à l'ouverture de l'audience, le 3 mars 1982:

Avant d'évaluer les impacts d'un projet, il faut bien sûr prendre connaissance du milieu dans lequel est prévue sa réalisation. Nous avons donc procédé à des inventaires des diverses composantes de l'environnement, en distinguant les composantes biophysiques, des composantes socio-économiques (Transcription du 3 mars 1982, p. 59). (Les soulignés sont des auteurs.)

On ne peut qu'être d'accord avec le principe. Malheureusement, pour ce qui est des inventaires, force nous est de constater que cette réalité est restée au stade de l'intention tant aux niveaux social et économique qu'au niveau biophysique. À ce sujet d'ailleurs, monsieur Luc Girouard, de la firme Pluram Inc., déclarait, le 5 mars 1982, en réponse à une question du président de la commission:

Non, nous n'avons pas fait d'échantillonnage pour la faune ichtyologique (Transcription du 5 mars 1982, p. 28).

5.9 Les documents et études consultés par le promoteur

Les commissaires estiment que l'approche de l'étude d'impact au sujet de la faune ichtyologique, du benthos et de la flore aquatique repose sur le préjugé que le Saint-Laurent, dans le port de Montréal, est un «milieu artificialisé» où on ne retrouve aucune concentration intéressante de poissons même si on projette d'y construire un quai pour la pêche. Voyons quels sont les documents sur lesquels se base le promoteur pour fonder son opinion.

Dans son étude d'impact, la ville de Montréal fait état d'un mémoire adressé le 21 mars 1980 à monsieur Pierre Lévesque par monsieur Gérard Massé, tous deux du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Ce mémoire est produit en annexe de l'étude d'impact. Nonobstant ce que déclarait monsieur Luc Girouard, on a voulu faire de ce document un aval du projet de la ville de Montréal par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Or, ce mémoire portait sur le seul projet initial d'agrandissement du terre-plein de la promenade Bellerive et ne portait en aucune façon sur le projet de la ville de Montréal de construire un quai pour y déverser la neige usée du secteur sud-est de son territoire.

Cette mise au point étant faite, soulignons que monsieur Lévesque, dans son mémoire de 1980, notait: *aucune concentration de poissons n'a été observée dans ce secteur lors de l'inventaire ichtyologique effectué en août 1973*. Or, tout porte à croire que le promoteur et sa firme d'experts-conseils se

sont basés sur un texte aussi court pour en venir à la conclusion que:

la construction d'un quai dans le prolongement de la ligne du quai 79 n'affectera pas la ressource biologique de façon significative, puisqu'il a été constaté que ce secteur est pauvre en ressources biologiques (Étude d'impact, p. 31). (Les soulignés sont de la commission).

On sait maintenant que cette conclusion était hâtive et que les nombreux témoignages déposés en audience par des pêcheurs sportifs fréquentant régulièrement la promenade Bellerive, depuis de nombreuses années, démontrent le contraire. **La Commission estime qu'un minimum de recherches sur le terrain et de démarches auprès des pêcheurs sportifs auraient permis au promoteur d'éviter de tirer des conclusions sommaires sur la valeur des ressources halieutiques de cette «zone déjà artificialisée» (sic) (Guide de référence, avril 1981, p. 10).**

Une telle démarche aurait ainsi évité à la firme Pluram inc. de déclarer péremptoirement, comme elle le fait à la page 8 du texte de présentation qu'elle déposait à l'audience le 3 mars 1982, que:

Le benthos et la végétation aquatique et riparienne sont les deux autres composantes qui seront affectées par certaines activités de construction du quai et de la digue et par les opérations de déversement de la neige. Malgré la disparition totale de ces composantes sur le site même de la construction, nous avons considéré la faible abondance et la faible diversité des espèces présentes. (Les soulignés sont de la commission.)

Ce n'est donc pas parce que l'inventaire ichtyologique d'août 1973, auquel fait référence monsieur Pierre Lévesque dans son mémoire du 21 mars

1980, n'a identifié aucune concentration de poissons dans ce secteur qu'il faille en conclure pour autant que la situation est toujours la même en 1982 à l'endroit qui nous intéresse, tout au cours de l'année. Au moins aurait-on été en droit de s'attendre à ce qu'une validation de cette déclaration de monsieur Lévesque soit faite sur le terrain, ce qui ne fut pas le cas. Ajoutons d'ailleurs que le représentant du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche déclarait, à l'audience, maintenant connaître les fructueuses activités halieutiques de la promenade Bellerive au point qu'une démarche de permis de pêche commerciale lui avait été adressée par un pêcheur de l'endroit.

Mais le promoteur concluant à la pauvreté biologique des lieux, on ne peut manquer, à l'instar de nombreux intervenants, de souligner la témérité de vouloir localiser un quai à pêche là où justement les ressources seraient aussi douloureusement absentes.

D'autre part, alors que la commission cherchait à savoir si la ville de Montréal ou la firme Pluram inc. s'était adressée au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche pour savoir s'il existait des inventaires des populations de poissons à la hauteur de la promenade Bellerive, monsieur Luc Girouard répondait:

Il n'y a pas eu de demande de faite directement au ministère du Loisir, Chasse et Pêche. Par contre, le ministère du Loisir, Chasse et Pêche a sorti une étude, en dix-neuf cent soixante-seize (1976), sous la signature de Mongeau et Massé, qui donne les poissons capturés aux différents sites de pêche dans cette région, autant en période hivernale qu'en période d'été, et ce rapport-là est public depuis l'année, fin soixante-seize ('76), début soixante-dix-sept ('77) (Transcription du 3 mars 1982, p. 106 et 107).

Par contre, quelques instants plus tard, monsieur Richard Dion de la firme Pluram inc. déclare au sujet du document de messieurs Mongeau et Massé:

Oui. En fait, c'est pas des inventaires auxquels le ministère du Loisir, Chasse et Pêche a procédé, c'est une espèce de relevé suite à d'autres études qui ont été faites, et ils ont fait une espèce de compilation. Mais il n'y a pas eu d'inventaire systématique de fait. C'est pour ça qu'on peut parler de région et non pas de zone précise identifiée (Transcription du 3 mars 1982, p. 108). (Les soulignés sont de la commission.)

Les membres de cette commission ont pris connaissance de cette étude de messieurs Jean-René Mongeau et Gérard Massé intitulée: *Les poissons de la région de Montréal, la pêche sportive et commerciale, les ensemencements, les frayères, la contamination par le mercure et les PCB*¹. Notons au passage que ce document apparaît à la bibliographie de l'étude d'impact mais qu'on ne le retrouve pas dans la liste des ouvrages consultés qui suit ladite bibliographie.

C'est un fait que messieurs Mongeau et Massé n'indiquent, par exemple, aucun indice de fréquence pour le doré jaune (*Stizostedion vitreum*) ou l'esturgeon de lac ou esturgeon jaune (*Acipenser fulvescens*) (figure 188, p. 137, et figure 215, p. 151) en aval du quai, soit aux abords du site proposé par la ville de Montréal, alors que l'enquête en démontre la présence et l'abondance.

Les auteurs prennent par contre bien soin de mettre le lecteur en garde et de le prévenir des problèmes qui se po-

sent à dresser un inventaire des poissons du Saint-Laurent. Le fait d'avoir identifié la présence peu importante d'esturgeon de lac le long de l'île Sainte-Thérèse n'exclut pas qu'il soit possible d'en retrouver une plus grande concentration à quelques kilomètres en amont. D'ailleurs monsieur Massé à l'audience déclarait à ce sujet:

Il faut dire cependant que si les études avaient été faites dans une période donnée autre que celle pendant laquelle elles ont été faites, les résultats auraient peut-être été différents. Parce qu'il faut bien comprendre que les populations de poissons se déplacent dans un cours d'eau en fonction de leur besoin physiologique. A certaines époques de l'année par exemple ils vont se déplacer à la recherche de frayères, alors vous allez retrouver à certains moments de l'année, en certains endroits, des concentrations de poissons qui sont là pour le frai.

Alors c'est évident que ce rapport-là (le rapport Mongeau-Massé) c'est un inventaire dans une période de temps donné, qui va donner une image très fidèle du nombre d'espèces qui sont à ce moment-là de l'année (Transcription du 4 mars 1982, p. 160-161).

Ces problèmes d'inventaire pouvaient certes se poser pour l'aire d'étude très vaste que couvre la recherche de Mongeau et Massé, ce qui ne veut pas dire qu'il en soit ainsi pour la zone contiguë à la promenade Bellerive. Le problème méthodologique des auteurs ci-haut mentionnés ne se posait pas nécessairement dans le cas particulier qui nous intéresse.

La commission estime donc qu'une recherche essentiellement bibliographique sur la faune ichtyologique, le benthos et la flore riparienne n'était pas suffisante et qu'elle a même pu contribuer à fausser la connaissance que le promoteur avait des ressources limniques au moment de la présentation de

1. Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, Province de Québec, septembre 1976, 286 pages.

son étude d'impact. Une recherche sur le terrain aurait été possible (il est intéressant à ce sujet de lire la déclaration de monsieur Jean Leclerc, du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, à la page 119 de la transcription du 3 mars 1982) et hautement souhaitable. À l'instar de certains intervenants, la commission s'étonne d'ailleurs que le ministère de l'Environnement n'en ait pas fait une de ses exigences.

5.10 Le choix de site et l'utilisation du quai Bellerive

Les informations supplémentaires sur le milieu, recueillies en cours d'audience, amènent la commission à la conclusion que si la ville de Montréal considère pauvres en variétés de poissons les abords du site proposé, on peut certes s'étonner de sa volonté d'y construire un quai pour la pêche mais on doit reconnaître qu'il n'était sans doute pas nécessaire de faire de longues recherches quant aux effets du déversement de neige usée sur des poissons inexistant.

Mais par contre, lorsqu'on sait, par les pêcheurs de l'endroit, que le site recèle une abondance de poissons, on s'étonne moins que la ville de Montréal veuille y favoriser la pêche sportive, mais on s'inquiète qu'elle n'ait pas alors pris les dispositions pour connaître avec plus de précision les effets de tels déversements, puisque ceux-ci pourraient éventuellement détériorer l'activité de loisir que la ville veut justement y favoriser.

5.11 Autres aspects importants du dossier

Cette même approche approximative a aussi présidé aux autres aspects du dossier qu'on peut considérer importants: les sédiments, la qualité de l'eau, l'inventaire des ressources humaines et les impacts sociaux que serait susceptible d'entraîner le projet à l'étude.

5.12 Les échantillons de sédiments

À part trois échantillons prélevés en aval du quai 79, dont les résultats apparaissent aux pages 41 et suivantes de l'étude d'impact, celle-ci ne fournit que peu d'information sur la qualité des sédiments à la hauteur du site proposé et n'évalue, en aucune façon, ce en quoi le déversement de neige usée à l'endroit proposé pourrait modifier l'état et la composition actuels des sédiments. D'ailleurs, à la page 40 de l'étude d'impact, les auteurs affirment:

Il appert (...) qu'il y a début de sédimentation à 125 mètres de la ligne du quai 79. Par contre, pour confirmer cette affirmation, il aurait été préférable de recueillir des sédiments au moins à deux (2) stations supplémentaires en aval.

Or, on sait que les échantillons ont été recueillis à 50, 100 et 125 mètres en aval de la ligne du quai 79. Pourquoi avoir choisi de recueillir ces sédiments à 50 et 100 mètres alors qu'il y a début de sédimentation à 125 mètres de la ligne du quai 79? Et pourquoi n'a-t-on pas pris soin de recueillir des sédiments aux deux stations supplémentaires en aval comme le préconisent les auteurs de l'étude?

Il est évident qu'il devient ainsi impossible de décrire les conséquences des déversements sur les sédiments puisqu'on connaît à peine leur composition actuelle.

On a vu précédemment la position qu'adoptent les auteurs de l'étude Ottawa-Carleton au sujet des métaux lourds. La ville de Montréal utilise depuis plusieurs années d'autres quais pour éliminer la neige usée. Il aurait été possible et souhaitable d'y faire des prélèvements de sédiments pour voir la composition de ceux-ci et comprendre sous quelle forme s'y accumulent ces métaux. Peut-être n'y aurait-il plus lieu alors de s'inquiéter. Mais décider à l'aveuglette relève dans ce cas de la témérité.

5.13 La qualité de l'eau au site proposé

Essentiellement bibliographique et théorique est aussi la recherche qui a été faite au sujet de la qualité de l'eau à proximité du site étudié. Contrairement à ce qui est écrit au deuxième paragraphe de la page 32 de l'étude d'impact, lorsqu'on y lit:

La présentation qui suit décrit l'aspect de la qualité de l'eau (...) dans la zone immédiatement en aval au quai 79 du Port de Montréal.

Il n'y a aucune description de la qualité de l'eau à cet endroit, non plus qu'aucun effort de prospective pour comprendre en quoi le déversement de neige usée en grande quantité, à cet endroit, pourrait en modifier les propriétés. De toute façon voudrait-on le faire que cet exercice serait impossible dans la mesure où les données sur la qualité actuelle de l'eau sont inexistan-

tes de même que les données sur la qualité de la neige usée.

Ainsi les auteurs déclarent-ils à la page 33 de l'étude d'impact:

Le lecteur conviendra que, pour faire une analyse complète à un site donné, il faut que ce dernier ait subi des rondes d'échantillonnage plusieurs fois durant l'année et pendant plusieurs années, et ceci dans le but de déterminer les variations mensuelles, saisonnières et annuelles. Or, il existe très peu de sites au Québec qui ont subi ce genre d'évaluation. Ainsi, nous n'avons rien trouvé dans la banque de données NA-QUADAT pour la zone des quais 75 à 79.

Lorsqu'on sait que la ville de Montréal a commencé à planifier l'établissement de ce quai avant 1979 et lorsqu'on connaît les ressources techniques d'une ville comme Montréal, la commission s'étonne qu'aucun effort d'échantillonnage et d'analyse n'ait pu être fait avant la préparation de l'étude d'impact.

Les membres de cette commission constatent que les parties intéressées à la préparation de ce dossier se sont contentées de référer à l'étude faite dans la région Ottawa-Carleton au sujet du déversement de la neige usée dans la rivière des Outaouais. C'est en se réclamant des conclusions de cette étude que la ville de Montréal justifie sa position et c'est au nom de cette même étude que le ministère de l'Environnement du Québec prend position en faveur de la solution préconisée par la ville de Montréal.

Peut-on dire pour autant que cette section de l'étude d'impact ait traité de façon satisfaisante des modifications du régime hydro-sédimentologique et des effets sur les caractéristiques physico-chimiques de l'eau, tels que demandés

à la page 12 du guide de référence d'avril 1981?

Les membres de la commission estiment que non et que la démonstration des conséquences du déversement de neige usée dans les eaux du Saint-Laurent à proximité de la ligne du quai 79 et en aval n'ont été ni étudiées ni prévues. Et à plus forte raison les effets cumulatifs à long terme l'ont-ils été encore moins, vu les difficultés méthodologiques pour quantifier les données, tel que le souligne l'étude d'impact à la page 95.

5.14 Les impacts sociaux et économiques

Aux niveaux social et économique, le guide de référence demandait aux pages 10 et 11, de décrire les composantes humaines susceptibles d'être touchées et, par la suite, aux pages 12 et 13, d'identifier et d'évaluer les impacts sociaux et économiques que le projet pourrait entraîner.

À toutes ces questions, l'étude d'impact consacre au total cinq pages pour la description du milieu et l'évaluation des impacts, sans qu'il ne soit possible de discerner quels critères ont permis de privilégier un élément d'information plutôt qu'un autre. Ainsi, pour-quoi consacrer une demi-page au Centre Pierre-Joseph Triest qui, d'une façon ou d'une autre, doit déménager d'ici deux ans (étude d'impact, p. 69) alors qu'il n'y a pas un mot sur l'élimination éventuelle d'une résidence sise sur la voie d'accès du quai? Pourquoi déclarer qu'il importe de limiter l'importance de la barrière que constitue la rue Notre-Dame entre ces espaces récréatifs et le quartier qu'ils desservent (Étude d'impact, p. 71) alors

qu'on ne propose aucune solution à ce problème pourtant clairement identifié et auquel souscrit le Comité d'école Saint-François d'Assise?

Où retrouve-t-on une évaluation nuancée des effets de l'allée et venue des camions de neige sur le niveau de bruit surtout en période nocturne lorsqu'on sait, comme l'affirmait monsieur Gilbert Mucci, en deuxième partie de l'audience, qu'un nombre beaucoup moindre de camions cause déjà des problèmes de cet ordre aux alentours du site de dépôt en surface Pierre-Bernard? D'autant plus que l'étude d'impact, à la page 72, reconnaît que le bruit *par son intensité, sa durée, sa répétition et le moment où il se produit, peut constituer une nuisance fort significative.*

Lorsque, à la troisième fiche descriptive F-1, les auteurs écrivent:

La convergence du camionnage générée par le site de disposition à neige constitue un préjudice aux résidences avoisinantes du site. Le préjudice sera croissant en s'approchant du site

doit-on considérer pour autant que le promoteur ait répondu ainsi au guide de référence qui demandait, à la page 13, d'évaluer les effets du projet sur la valeur des terrains et des propriétés? D'autant plus qu'à la fiche précédente, le promoteur se fait fort de dire que la fermeture de certains sites de dépôt de neige en surface *est souhaitée depuis longtemps par les résidents* et qu'elle *améliorera la jouissance des lieux de résidence par l'élimination d'un micro-climat au printemps* (deuxième fiche descriptive F-1).

N'est-il pas étonnant de prévoir des dispositions pour retarder jusqu'au printemps 1984 l'ouverture du quai

aux activités de pêche sportive, susceptibles de nuire aux résidents du Centre Pierre-Joseph Triest et « incompatibles avec la vocation du centre » (fiche descriptive F-3) alors qu'il est prévu, à l'échéancier du projet, de débiter si possible les déversements de neige à l'hiver 1983-1984, bien que pendant cette première saison il est prévu que les camions emprunteraient les quais actuels plutôt que la voie d'accès prévue au projet (Transcription du 10 mars 1982, p. 101).

Comment peut-on décrire le milieu social d'un quartier sans qu'il ne soit fait mention de l'école Saint-François-d'Assise, dont les élèves fréquentent aussi la promenade Bellerive, quand on sait les problèmes de sécurité que représente déjà la traversée de la rue Notre-Dame?

Bref, encore là les soussignés ne peuvent que déplorer la faiblesse de l'étude d'impact tant au niveau de la description du milieu socio-économique qu'au niveau de l'évaluation des impacts que le projet serait de nature à engendrer dans ce milieu. Non pas qu'il faille décrire exhaustivement toutes les composantes humaines dans leurs moindres détails. Ce n'est pas là le rôle de l'étude d'impact. Mais encore aurait-il fallu que le promoteur réponde aux demandes de la directive et du guide de référence, ce qui n'a pas été fait, nonobstant le fait qu'ait été émis, le 6 janvier 1982, par le ministère de l'Environnement, une lettre à l'effet que l'étude était conforme aux directives.

5.15 Conclusion sur l'étude d'impact

À l'heure où le gouvernement du Québec présente un projet de loi pour rendre responsables de leurs gestes les professionnels oeuvrant dans le domaine de la protection de l'environnement, il est permis de s'interroger sur l'attention et le sérieux que les intéressés ont accordé à la réalisation de l'étude d'impact dans le présent dossier. Les participants à l'audience ont souligné, chacun à leur façon, les faiblesses de ce document.

Les membres de cette commission ne peuvent qu'abonder dans le même sens et déplorer que cette étude n'ait pas su accorder l'attention que la population attendait à ces questions liées d'aussi près au projet que sont la qualité de l'eau, la sédimentologie, les inventaires des poissons, le bruit, la sécurité et les effets de l'activité de déversement de neige sur la valeur des propriétés sises à proximité.

Le fait que les directives aient été fournies par le ministère de l'Environnement du Québec ne constitue pas, à notre avis, une défense adéquate puisque le promoteur avait l'obligation de fournir toutes les informations pertinentes de façon à évaluer la portée et les conséquences de son projet. Il est déplorable que le promoteur ait interprété ces directives à la baisse comme il est malheureux qu'il se soit retranché derrière l'avis de conformité et qu'il se serve du ministère de l'Environnement comme caution de son interprétation. Ce n'est certainement pas là le rôle que devait jouer l'avis de conformité.

5.16 Le rôle du ministère de l'Environnement du Québec dans le dossier

Étant donné ce que les soussignés ont noté dans les pages précédentes, comment le ministère de l'Environnement du Québec a-t-il pu, le 6 janvier 1982, émettre un avis jugeant l'étude d'impact conforme aux directives adressées au promoteur?

Pour répondre à cette question, on ne saurait se borner à la directive adressée par le ministre de l'Environnement à la ville de Montréal le 21 juillet 1981. Encore faut-il tenir compte de l'important guide de référence envoyé par le ministère de l'Environnement à la ville de Montréal en avril 1981. La brièveté et la généralité de la première sont compensées par le contenu du second, tant et si bien que l'un et l'autre sont indissociables et indiquent à eux deux la nature, l'étendue et la portée de l'étude d'impact qu'aurait dû réaliser la ville de Montréal dans le présent dossier.

5.16.1 L'avis de conformité

La réponse à la question que vient de formuler la commission tient d'abord à la nature même et à la conception que se fait le ministère de l'Environnement de son propre avis de conformité. À ce sujet, est particulièrement révélatrice une déclaration que monsieur Guy Audet faisait lors de la séance d'audience du 10 mars 1982, déclarant qu'il vaut la peine de rapporter intégralement:

Monsieur Michel Yergeau:

Monsieur Audet, pourriez-vous répondre à cette question et nous expliquer quels sont les critères qui vous permettent de déterminer que l'étude d'impact est conforme ou non aux lignes directrices qui ont été fournies initialement par le ministre?

Monsieur Guy Audet:

J'ai mentionné ailleurs évidemment que l'étude de conformité, qui est une étude évidemment rapide du rapport, d'une façon à ne pas retarder la période de consultation, est une étude quantitative, c'est-à-dire que le chargé de projet détermine si les éléments qui sont inclus dans le projet ont tous été traités.

Ce qui veut dire que qualitativement on n'est pas encore au niveau du stade de la conformité de déterminer si les points ont été traités complètement ou d'une façon insuffisante, ce qu'on sera en mesure de savoir lorsque l'analyse technique exhaustive sera complétée.

C'est la façon, jusqu'à preuve du contraire, qu'on a établie pour définir ce qu'on pourrait qualifier en quoi doit consister l'étude de conformité du rapport soumis (...)

Monsieur Luc Ouimet:

Est-ce qu'on pourrait conclure de votre réponse qu'il pourrait effectivement manquer des informations au sens où on le disait mais que vous disiez quand même que l'étude est conforme?

Monsieur Guy Audet:

Exact. L'analyse de conformité est quantitative. C'est-à-dire que monsieur a mentionné tout à l'heure, monsieur le président, que lui-même pourrait faire une erreur mais je pense qu'il est possible également que notre chargé de projet, dans son analyse de conformité, puisse également peut-être faire certaines erreurs (Transcription du 10 mars 1982, p. 151 à 153). (Les soulignés sont de la commission.)

Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'ajouter quoi que ce soit pour

rendre plus clairs les propos de monsieur Audet. Nous en concluons qu'une étude qui serait erronée en tout ou en partie pourrait être déposée pour fins de consultation pourvu que le promoteur ait pris soin d'y faire mention de tous et chacun des sujets apparaissant à la directive du ministre. Ainsi par exemple, l'étude d'impact, à la page 48, mentionne que: (...) *cette portion du fleuve ne représente pas une aire d'utilisation pour le frai de l'esturgeon. Ce qui est probablement vrai.*

Peut-on dire pour autant que l'étude satisfasse au guide de référence qui demande d'accorder une attention particulière (...) à la présence (...) de composantes présentant un intérêt particulier (Guide de référence, p. 10), lorsqu'on sait que les pêcheurs locaux accordent une grande importance à ce poisson qu'on retrouve en forte quantité à proximité de la rive tout le long de la promenade? De ce fait, il n'est nullement question dans l'étude. Il ne suffit donc pas de mentionner le nom de l'esturgeon dans l'étude d'impact pour pouvoir prétendre en avoir traité adéquatement par la suite.

Autre exemple. On sait que le bruit peut constituer un impact important. Le guide de référence demande d'évaluer les effets du mouvement des camions de neige sur le niveau de bruit. Or, on ne retrouve aucune donnée, aucun chiffre, aucun résultat de relevés ni dans le chapitre de l'étude d'impact intitulé *Inventaire des composantes de l'environnement*, ni dans le chapitre consacré à la description et à l'évaluation des impacts. Deux niveaux de bruit sont finalement indiqués à la page 86, soit 68 dB et 73,7 dB, en période diurnes.

Ces chiffres ne sont malheureusement d'aucune utilité comme nous l'avons vu précédemment. Comment la matrice de répercussions environnementales peut-elle alors indiquer, au chapitre «bruit», que l'exploitation du quai pour fins de déversement de neige pourrait avoir un impact local, temporaire, négatif, faible alors qu'aucune information pertinente n'est fournie pour étayer cette opinion? Poser la question est déjà y répondre. Pourtant dans une lettre du 15 décembre, monsieur Michel Provencher, chargé de projet au service d'analyse et d'évaluation des impacts du ministère de l'Environnement, demandait au promoteur:

Dans la description du milieu, inclure des mesures de bruit actuel pour le jour et la nuit au niveau de la rue Notre-Dame, à proximité du site. On estimera l'accroissement de bruit possible suite à la construction et l'opération du projet

Nous avons lu l'étude d'impact préliminaire, datée de novembre 1981. Nous y avons retrouvé la même matrice des répercussions environnementales quant au bruit que dans l'étude finale. Il ne s'y trouvait aucune des données demandées par monsieur Provencher. Normal, puisque la lettre du 15 décembre 1981 visait justement à faire compléter l'étude préliminaire de novembre. Mais il est troublant de constater que, même demandés, ces renseignements supplémentaires n'ont pas été fournis, sauf qu'ont été ajoutés les deux niveaux de bruit de la page 86. Rien quant aux mesures de bruit nocturne. Rien quant aux variations des courbes de bruit suite à la mise en opération du projet.

Et pourtant, nous le répétons, le bruit était un des aspects importants à étudier dans ce dossier, de l'aveu même du promoteur. Comment le 6 janvier

1982, monsieur Provencher a-t-il alors pu écrire que *la révision a montré que l'étude d'impact était conforme aux directives?* Voilà une éloquente illustration des effets d'un avis de conformité tel que défini par monsieur Audet: il a suffi d'ajouter deux chiffres inutiles pour que soit considérée conforme sous ce chef, une étude qui ne l'était pas au 15 décembre 1981.

5.16.2 L'opinion de la population sur l'avis de conformité

Certains intervenants ont porté un jugement sévère sur cette façon de faire et, par ricochet, sur la vigilance du ministère de l'Environnement sur ces questions. C'est le cas de l'Association environnement archipel qui a fait le relevé des sujets qui auraient dû être traités pour que l'étude d'impact soit conforme, en prenant pour base de discussion la lettre que monsieur Michel Provencher envoyait le 15 décembre 1981 à monsieur Pierre Shooner pour lui indiquer, et nous citons, les *points que le document préliminaire de l'étude d'impact sur l'environnement (...) n'a pas traité avec suffisamment d'information.*

Or, il n'était pas suffisant qu'on réponde oralement à certaines de ces interrogations, tel que l'affirmait monsieur Richard Dion, le 10 mars 1982 (Transcription du 10 mars 1982, p. 247). Encore aurait-il fallu que nous retrouvions ces renseignements dans l'étude d'impact. Car sinon, comment peut-on considérer celle-ci comme un document d'information *conçu dans l'optique des besoins (...) du public* (Directive du ministre à la ville de Montréal, le 21 juillet 1981, p. 2)?

D'autant plus que la lecture conjuguée de l'étude d'impact préliminaire et de l'étude d'impact elle-même, à la lumière des exigences supplémentaires formulées par monsieur Provencher, le 15 décembre 1981, amène cette commission à la conclusion qu'une majorité des questions supplémentaires de monsieur Provencher n'ont pas trouvé réponse dans l'étude d'impact. La commission en conclut que l'avis de conformité du 6 janvier 1982 a été émis hâtivement et en l'absence de données et de renseignements pourtant jugés nécessaires par monsieur Provencher, trois semaines plus tôt.

On prendra note aussi des propos du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal qui qualifie l'étude d'impact (Mémoire du Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, p. 6) «d'une pauvreté déconcertante». Et le RCM d'ajouter, à la page 8 de son mémoire:

En biologie, les travaux bibliographiques de la sorte sont considérés comme des pré-études. Cette étude nous apparaît donc un travail préliminaire qui devrait ou plutôt qui aurait dû servir pour le travail sur le terrain, donc un document qui demande à être vérifié, à être complété. Ce n'est pas une étude d'impact. Un étudiant de biologie même de premier cycle, n'aurait pas remis une chose semblable; en tant qu'étude d'impact, ça ne vaut pas loin de zéro.

Quant au rôle du ministère de l'Environnement face à cette étude d'impact, le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal le qualifie de la sorte à la page 8 de son mémoire:

Mais il est inexplicable, il est incompréhensible que les services du ministère de l'Environnement aient accepté une telle parodie d'étude d'impact, aient accepté un document aussi minable qui ne répond même pas à leur propre directive.

5.16.3 Fonction de l'avis de conformité

Ces propos vigoureux ne manquent pas d'être troublants car si le ministère de l'Environnement devait en venir à laisser passer souvent des études d'impact aussi faibles, il en résulterait une menace à l'existence même du processus d'évaluation des impacts sur l'environnement et à la procédure de consultation du public, puisque le principal outil de connaissance du dossier serait faussé au départ.

Il est étonnant de devoir l'écrire mais, lorsque la loi stipule: *après avoir reçu l'étude d'impact, le ministre la rend publique*, c'est que le législateur a justement voulu que la population intéressée puisse prendre connaissance d'un projet qui la concerne avant que la décision de faire ou de ne pas faire ne soit prise.

Si des renseignements jugés importants, puisque demandés par le ministre lui-même, sont fournis oralement ou ne sont pas fournis du tout, si l'étude d'impact contient des erreurs, si le travail de recherche sur le terrain n'a pas été fait, comment croire par la suite qu'il sera possible de se faire une juste idée des conséquences que ce projet pourrait avoir sur le milieu? Et comment attendre une participation efficace des citoyens concernés dans de telles conditions?

De plus, même si on admettait la conception qu'a monsieur Guy Audet de l'avis de conformité, force nous est de constater que, le 5 janvier 1982, alors même qu'avait débuté la période de consultation publique du dossier, monsieur Michel Provencher notait, dans sa lettre de conformité du 6 janvier

1982, que l'information sur certains aspects du projet n'avait pas encore été fournie. Tant et si bien qu'il est permis de croire que le 5 janvier 1982, l'étude d'impact n'avait pas encore été jugée conforme aux directives même si elle était alors déposée pour consultation.

De l'avis des soussignés, il n'apparaît pas souhaitable que l'étude d'impact soit rendue publique dans de telles conditions. L'urgence de rendre le dossier public ne peut justifier le dépôt d'un texte tronqué ou incomplet sans contrevenir à l'intention du législateur. Avant que l'étude d'impact ne soit rendue publique, il importerait que le ministère de l'Environnement soit en mesure de dire, non seulement si les différents points qui faisaient partie de la directive du ministre ont été couverts par le promoteur, mais aussi si les points en question ont été traités convenablement ou non. Sinon l'avis de conformité sera condamné à ne pas avoir d'autre utilité que de servir de caution morale aux promoteurs.

Les soussignés sont d'avis que, dorénavant, l'avis de conformité émis par le ministère sur l'étude d'impact ne devrait être émis que lorsque celle-ci répond de façon complète et valable aux directives données par le ministre. A contrario, il ne nous apparaît pas non plus souhaitable que l'analyse qualitative et exhaustive de l'étude d'impact soit faite parallèlement à l'information et à la consultation du public. Au contraire, nous le répétons, cette étude devrait être faite avant que ne débute la période d'information prévue dans la loi compte tenu du fait que nous considérons que la procédure d'évaluation et d'examen des impacts est un processus séquentiel dans lequel chaque étape est le support de la suivante et où

la qualité de la seconde est tributaire du sérieux de la précédente. C'est dans ce sens que l'Association environnement archipel demande:

Que le ministère de l'Environnement ne soumette au public que des études d'impact conformes à ses exigences et à ses lignes directrices afin de ne pas déclencher prématurément le mécanisme des audiences publiques (Mémoire de l'Association environnement archipel, p. 11).

Heureusement, cette notion de conformité n'étant inscrite ni dans la loi ni dans le règlement, il serait donc possible de modifier l'actuelle conception qu'on se fait de l'avis de conformité au ministère de l'Environnement. D'ailleurs, monsieur Guy Audet, à une question du commissaire Luc Ouimet, admettait lui-même que:

(...) il est fort probable évidemment qu'on ait une faiblesse au niveau de la conformité au sujet peut-être du choix ou de la partie d'étude qui traite des variantes.

Je reconnais avec vous (...) que dans certains cas très importants, pour une meilleure information du public, pour une meilleure information pour tout le monde, qu'il y a peut-être lieu de vérifier un petit peu plus loin s'ils ont été traités suffisamment.

Je pense qu'avec le temps, ça nous permettra peut-être d'innover dans ce secteur-là (Transcription du 10 mars 1982, p. 409).

Dans ce domaine encore nouveau de l'évaluation des répercussions environnementales, le ministère de l'Environnement du Québec à l'obligation, de par le rôle qui lui est dévolu, d'assumer un certain leadership, leadership d'autant plus facile à assurer que le ministère de l'Environnement prendra clairement position pour la protection de l'environnement. Non pas que le ministère doive privilégier ou imposer une méthode d'étude d'impact plutôt qu'une autre: le champ d'activité

est encore trop neuf pour prétendre qu'il n'existe qu'une et une seule technique.

Au contraire, le ministère doit susciter l'exploration et l'innovation dans le domaine. Par contre, justement parce que les principes directeurs ne sont pas connus de tous, parce que les mots ne recouvrent pas les mêmes réalités pour chacun, parce que le temps n'a pas encore permis l'apparition d'une éthique de l'évaluation environnementale, il importe que le ministère de l'Environnement assure un contact suivi avec les promoteurs et leurs firmes d'experts-conseils tout au long de la réalisation de l'étude d'impact, pour s'assurer que les directives fournies soient d'abord comprises et ensuite respectées. Il importe aussi que le ministère ait des exigences pour lui-même, non seulement en terme de diligence mais aussi en terme de principe.

Dans le cas qui nous occupe, il est décevant de constater que le ministère de l'Environnement n'ait pas de politique et qu'il n'exerce aucun contrôle sur les rejets de neige usée dans les cours d'eau. S'il nous semble démagogique de dire qu'il n'existe pas de moyen plus naturel de disposer de ce produit naturel qu'est la neige que de la rejeter à l'eau, il nous semble malheureux que le ministère de l'Environnement n'ait pas su s'élever contre cette affirmation.

Comme il nous semble malheureux que le ministère se soit contenté de dire qu'il ne s'opposait pas à un tel projet puisque la preuve n'avait pas été faite qu'il pourrait en résulter une dégradation supplémentaire de la qualité des eaux du Saint-Laurent à cet endroit. Il nous serait apparu plus conforme au mandat du ministère de ren-

verser cet aphorisme et d'exiger de la ville de Montréal qu'elle fasse la démonstration que son projet n'entraînerait pas d'altération de la qualité des eaux et n'en menacerait pas la faune et la flore aquatiques. De la sorte, le pro-

moteur n'aurait pas pris son projet pour acquis et aurait alors utilisé tous les moyens à sa disposition pour établir la compatibilité de son projet avec la qualité du milieu.

Chapitre 6

Conclusions

-
- 6.1** L'enquête et l'audience amènent la commission à comprendre le projet de la façon suivante: il s'agit d'une demande d'autorisation de la ville de Montréal pour remplir une portion du lit du fleuve Saint-Laurent afin d'y construire un quai conçu d'abord pour déverser la neige usée d'un secteur de la ville;
- 6.2** Le quai serait construit à la partie ouest, donc amont, d'un espace récréatif qui longe le Saint-Laurent et qui est connu sous le nom de promenade Bellerive;
- 6.3** Après avoir retenu l'avis des personnes, groupes et associations qui se sont présentés à l'audience, après avoir interrogé les experts et consulté les études pertinentes, après avoir longuement étudié le dossier préparé par la ville de Montréal, la commission en arrive à la conclusion que le projet de quai Bellerive ne devrait pas être autorisé pour les motifs exposés dans les paragraphes subséquents:
- 6.4** Dans l'ensemble, les intervenants à l'audience n'acceptent pas que la ville de Montréal veuille déverser dans le fleuve Saint-Laurent, sans traitement préalable, la neige usée des rues de la métropole;
- 6.5** La population comprend d'autant moins l'option retenue par le promoteur pour éliminer la neige usée, qu'elle connaît les efforts et les sommes d'argent investies pour assainir les eaux de l'archipel de Montréal et pour construire l'usine d'épuration des eaux de la Communauté urbaine de Montréal en vue de retrouver les usages perdus des cours d'eau;
- 6.6** La neige usée est un contaminant puisqu'elle contient des impuretés, des huiles, des métaux lourds, des déchets solides et des chlorures ainsi que des fondants et des abrasifs: elle ne peut donc être déversée telle quelle dans les cours d'eau sans entraîner de pollution;
- 6.7** Au sujet de l'élimination de la neige, le consensus est à l'effet que l'on recherche des méthodes qui soient de moindre impact environnemental aussi bien au plan biophysique que social;
- 6.8** Il appert que le déversement au fleuve représente la méthode d'élimination de la neige usée dont les effets sur l'environnement sont les plus difficiles à évaluer et à circonscrire et qu'elle ne devrait donc être utilisée qu'avec circonspection, après en avoir évalué les conséquences et avoir épuisé les autres solutions;
- 6.9** Les informations recueillies en cours d'enquête portent la commission à croire que le déversement de neige usée entraînerait des conséquences négatives sur la qualité des eaux du Saint-Laurent comme sur la diversité et l'importance de la faune ichtyologique et de la flore aquatique et riparienne, le long et en aval de la promenade Bellerive;
- 6.10** Ces conséquences n'ont été ni localisées, ni quantifiées, ni évaluées par le promoteur dans son étude d'impact;
- 6.11** Il existe d'autres solutions financièrement acceptables pour éliminer la neige usée qui seraient moins dommageables sur le plan de l'environnement, à commencer par la
-

méthode du dépôt de la neige sur des terrains, méthode dont se sert déjà la ville de Montréal, mais dont les conditions d'utilisation pourraient être améliorées;

6.12 Selon les études comptables de la ville de Montréal, le déversement de la neige usée dans le fleuve Saint-Laurent ne constitue pas, pour le quartier sud-est de la ville, la méthode d'élimination la moins coûteuse, compte tenu des coûts de transport de la neige usée;

6.13 La construction du quai Belle-rive permettrait à la ville de Montréal de récupérer 68 acres de terrain qui servent actuellement de dépôt de neige en surface et qui pourraient ainsi être vendus et consacrés à la construction domiciliaire;

6.14 L'enquête révèle qu'une telle utilisation de ces terrains rapporterait environ 6 200 000 \$ au chapitre du prix de vente ainsi qu'une somme additionnelle de 2 750 000 \$ par année en taxes foncières;

6.15 La commission estime que ce sont ces considérations financières qui ont amené le promoteur à choisir la construction d'un quai comme mode d'élimination de la neige usée;

6.16 Les sites de dépôts de surface actuels présentent l'inconvénient de se trouver à proximité de quartiers domiciliaires et causent donc des problèmes d'esthétique, de bruit et d'odeur pour les contribuables, problèmes qui pourraient être résolus par la relocalisation des sites de dépôt hors des quartiers domiciliaires et l'adoption de certaines mesures d'aménagement. La commission constate que la ville de Montréal

n'a fait aucune recherche en ce sens et qu'elle a, à priori, écarté cette solution alternative;

6.17 L'utilisation de terrains en zone non résidentielle permettrait de libérer les terrains occupés actuellement par les sites de dépôt de surface, offrirait tous les avantages recherchés par la ville de Montréal tant au plan financier qu'au plan de l'environnement urbain, éviterait les coûts de construction d'un quai et n'entraînerait pas les coûts environnementaux reliés au déversement dans le Saint-Laurent;

6.18 La commission est d'avis que les dépôts de surface dans les zones non résidentielles, seuls ou combinés à d'autres méthodes de traitement, pourraient permettre d'atteindre l'objectif de moindre impact environnemental, et ce, même dans le cas où il serait possible d'utiliser l'usine d'épuration pour traiter la neige usée;

6.19 La ville de Montréal devrait donc au plus tôt procéder à la localisation de dépôts de surface dans des secteurs non résidentiels et s'inspirer des recommandations de l'étude Ottawa-Carleton quant à leur mode d'aménagement;

6.20 En l'absence d'une usine d'épuration, la commission note que le rejet de la neige à l'égout correspond à un rejet pur et simple au cours d'eau;

6.21 Dans l'ensemble, les participants à l'audience souhaitent, au plus tôt, la mise en chantier de l'intercepteur sud afin de permettre le traitement de la neige usée;

6.22 Le déversement de neige usée dans le Saint-Laurent non seulement

n'est-il pas la solution de moindre impact environnemental, mais encore s'accompagne-t-il nécessairement d'un empiètement par remplissage d'une portion du fleuve, empiètement qui est lui-même générateur d'impacts négatifs sur l'environnement:

6.23 Les spécialistes de la question conviennent des effets négatifs qu'entraîne un remplissage dans les cours d'eau, d'où l'obligation de réaliser une étude d'impact dans les cas où de tels remplissages atteignent ou excèdent 5 000 mètres carrés comme dans le présent cas. C'est dans cette perspective que la commission comprend la position du ministère de l'Environnement du Québec qui veut que ne soient autorisés que les empiètements nécessaires et inévitables:

6.24 Le promoteur n'a pas prouvé que l'empiètement sur le fleuve Saint-Laurent exigé par la construction du quai pour le déversement de neige usée est absolument nécessaire puisqu'il existe d'autres méthodes d'élimination de la neige qui pourraient être utilisées à la place:

6.25 La commission estime que le fait que les rives du Saint-Laurent, aux environs du site projeté, soient déjà occupées par les quais du Port de Montréal, ne change en rien la portée des conclusions précédentes surtout que le quai constituerait alors un premier empiètement en face de l'espace récréatif de la promenade Bellerive:

6.26 Comme plusieurs intervenants, la commission est d'avis que la conception du quai est de nature à hâter son intégration aux équipements portuaires actuels et à favoriser un empiètement sur la promenade Belle-

rive plutôt qu'à bloquer l'expansion du Port de Montréal:

6.27 La commission note que si la ville de Montréal recevait l'autorisation de construire un quai pour déverser sa neige usée au fleuve, cette autorisation constituerait un dangereux précédent susceptible d'inciter les autres municipalités et entreprises à s'en prévaloir. L'exemplarité du précédent aurait d'autant plus d'importance que Montréal jouit, de facto, d'un leadership auprès des autres municipalités du Québec:

6.28 Les eaux qui baignent les berges de la promenade Bellerive sont très appréciées des pêcheurs à cause du nombre et de la variété de poissons qui s'y trouvent:

6.29 La ville de Montréal n'a pas fait la démonstration que le quai pourrait servir à des activités récréatives nouvelles qui ne pourraient pas déjà être pratiquées sur la promenade Bellerive dans son état actuel:

6.30 Tous, y compris le promoteur, conviennent que les activités récréatives à elles seules ne justifient aucunement l'adjonction d'un quai à la promenade Bellerive et les coûts qui en résulteraient:

6.31 La conception et le dimensionnement du quai, à proximité des infrastructures portuaires ainsi que l'utilisation que le promoteur voudrait en faire pour le déversement de la neige usée sont de nature à nuire à la vocation récréative de la promenade Bellerive, vocation dans laquelle la ville de Montréal a déjà investi beaucoup d'argent et qui témoigne de son indiscutable volonté d'en consacrer l'utilisation à des fins de loisir:

6.32 Plusieurs participants à l'audience estiment que la meilleure façon de protéger la promenade Bellerive consisterait à y multiplier les activités récréatives et à y investir dans des infrastructures de loisir plutôt que d'y adjoindre un quai en eau profonde;

6.33 Les représentations des citoyens et l'examen de la question des fins récréatives poursuivies par la ville de Montréal amènent la commission à conclure que la promenade Bellerive constitue pour la population de l'est de Montréal un lieu unique d'accès au fleuve Saint-Laurent, situé entre une zone industrielle et une zone portuaire;

6.34 L'aménagement et la mise en valeur pour fins de loisir de la promenade Bellerive par les divers paliers de gouvernements seraient susceptibles d'en consacrer la vocation récréative et de la protéger contre l'expansion des zones industrielles contiguës;

6.35 Dans ce sens, plusieurs suggestions de personnes et de groupes devraient retenir l'attention du gouvernement du Québec:

- la possibilité de créer un lien par bateau-passeur entre la promenade Bellerive et le parc des Îles-de-Boucherville en vue de favoriser les activités de détente, de pêche sportive et de cyclisme;
- l'interdiction d'utiliser comme dépôt à neige le terrain situé sur la promenade Bellerive au pied de la rue Pierre-Bernard;
- la relocalisation du dépôt de sel (chlorure de sodium) actuellement situé à l'extrémité est de la promenade Bellerive;
- l'enlèvement de la voie ferrée et de la clôture, tous deux appartenant

au Conseil des ports nationaux, qui rendent l'accès au fleuve difficile et non sécuritaire;

- la revégétation de la rive de la promenade Bellerive et son aménagement en vue d'en faciliter l'accès.

Toutes ces dispositions pourraient être prises indépendamment de la construction du quai;

6.36 La commission constate que le ministère de l'Environnement n'a pas de politique en matière d'élimination de la neige usée par déversement dans les cours d'eau, qu'il ne connaît pas l'ampleur du phénomène, qu'il n'exerce aucun contrôle sur l'utilisation de cette méthode et sur ses effets et que, en fin de compte, son attitude à ce sujet en est une de tolérance;

6.37 Compte tenu de cette attitude de tolérance du ministère de l'Environnement, certains intervenants craignent que de plus en plus de municipalités urbaines du Québec en viennent à utiliser les cours d'eau comme milieu récepteur de leur neige usée;

6.38 Avant d'établir une politique sur l'élimination de la neige usée, le ministère de l'Environnement devrait acquérir, à partir des pratiques actuelles, des connaissances tant sur la composition des neiges usées que sur les impacts qu'elles ont sur les écosystèmes;

6.39 Dans la recherche de solutions aux problèmes d'élimination de la neige usée, des intervenants s'attendent à ce que le ministère de l'Environnement assure un leadership et propose aux municipalités urbaines des moyens d'élimination qui visent au moindre impact environnemental;

6.40 En conséquence, les intervenants demandent que le ministère de l'Environnement du Québec prenne position et qu'il n'autorise pas les municipalités à déverser leur neige usée dans les cours d'eau sans que celle-ci n'ait été traitée au préalable. La Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q., chapitre Q-2) donne juridiction au sous-ministre de l'Environnement pour intervenir dans ce sens;

6.41 Quant à l'étude d'impact sur l'environnement, la pauvreté de ses données, l'absence de recherche sur le site, le nombre et l'importance de ses omissions amènent la commission à conclure que le promoteur ne lui a pas accordé le sérieux, le temps et les efforts nécessaires pour en faire le document utile de planification et de prévention que la loi demande;

6.42 Les intervenants et la commission s'étonnent que, dans les circonstances, le ministère de l'Environnement du Québec ait pu, le 6 janvier 1982, émettre un avis signifiant au promoteur que son étude d'impact était conforme aux directives émises en avril et juillet 1981, permettant ainsi ipso facto à cette étude d'être rendue publique pour consultation;

6.43 Alors que le promoteur avait manifestement interprété à la baisse les exigences des directives transmises, l'émission de l'avis de conformité l'a raffermi dans sa position et lui a permis, en audience, de se servir du ministère de l'Environnement du Québec comme caution de son interprétation et de la qualité de son étude d'impact;

6.44 La population n'accepte pas qu'on puisse rendre publique pour consultation une étude d'impact aussi faible comme elle n'accepte pas que le ministère de l'Environnement du Qué-


bec fasse preuve d'autant d'imprudence dans l'émission de son avis de conformité;

6.45 Si de telles pratiques devaient se répéter, la commission estime qu'il y aurait un risque non seulement de rendre stérile le processus d'évaluation des impacts mais aussi de retarder l'autorisation de projets sur lesquels la population exigerait alors des informations supplémentaires avant de se prononcer;

6.46 Si l'acceptation des études d'impact devait en venir à être habituellement marquée au coin du laxisme, il y a tout lieu de craindre qu'il en résulterait une baisse générale dans la rigueur et la qualité des études d'impact;

6.47 La nouveauté du processus et la possibilité de l'améliorer, comme le reconnaissait le porte-parole du ministère de l'Environnement du Québec en fin d'audience, amènent cependant certains organismes et la commission à croire qu'il s'agit là d'un incident passager et à souhaiter que, dorénavant, aucune étude d'impact ne soit rendue publique à moins qu'elle n'ait été jugée d'abord adéquate, conforme aux directives et valable par le ministère de l'Environnement du Québec.

Terminé à Sainte-Foy, le 11 juin 1982



Michel Yergeau, commissaire



Luc Ouimet, commissaire



François Brière, commissaire

Annexe I

Ordre des interventions durant l'audience

Date	Partie de l'audience	Page de la transcription	Nom de l'intervenant		
3 mars 19h30	Information (1ère séance)	11	Pierre André, président, Association environnement archipel		
		14	Carole Garceau, Association des biologistes du Québec		
		16	Gilbert Mucci, groupe de citoyens de la promenade Bellerive		
		21	Nicole Boudreau, prés. du comité d'école Saint-François-d'Assise		
		24	Michel Famelart, porte-parole du Rassemblement des citoyens de Montréal		
		31	Pierre Shooner, directeur et commissaire général de la CIDEM		
		57	Richard Dion, firme PLURAM		
		74	Pierre André, Association environnement archipel		
		121	Charles Mallory, STOP		
		156	Carole Garceau, Association des biologistes du Québec		
		214	Gilbert Mucci, groupe de citoyens de la promenade Bellerive		
		4 mars 19h30	Information (2e séance)	6	Gilbert Mucci, groupe de citoyens de la promenade Bellerive
				45	Nicole Boudreau, comité d'école Saint-François-d'Assise
67	Gabriel Goyette, directeur de l'école Saint-François-d'Assise				
73	Cécile Lefebvre, résidante du quartier				
120	Claude Chouinard, résidant du secteur Tétreaultville de l'Île-de-Montréal				
155	Gérard Massé, biologiste				
169	Pauline Lapointe, résidante du quartier				
206	J.E. Raymond, résidant du quartier, pilote dans le port de Montréal				
229	Laurent Labelle, résidant du quartier				

Date	Partie de l'audience	Page de la transcription	Nom de l'intervenant		
5 mars 19h30	Information (3e séance)	5	Jeannine Forest, résidante du quartier		
		10	Charles Bradette		
		66	Fernand Boudreault, sec. trés., Association internationale des débardeurs, local 375		
		82	Charles Bradette pour Michel Héneault		
		109	Maurice Bénard, résidant du quartier		
		136	Claude Chouinard, pêcheur		
		138	Alain Blain, pêcheur		
		155	Paul-Émile Tremblay, pêcheur		
		168	Jean-Paul Roy, pêcheur		
		179	André Bissonnette, résidant du quartier		
		205	Jean Marin, résidant du quartier		
		221	Michel Famelart, RCM		
		10 mars 19h30	Information (4e séance)	4	Michel Famelart, RCM
				75	Fraian Constantin, ABQ
				105	Carole Garceau, ABQ
				132	Pierre André, ABQ
				160	Gilbert Mucci, groupe de citoyens de la promenade Bellerive
169	Laurent Labelle				
181	J.E. Raymond				
192	Pierre André pour Chantal Ouimet, biologiste				
218	Jean-Paul Roy, résidant du quartier				
224	Charles Bradette, biologiste				
238	Pauline Lapointe, résidante du quartier				
256	Maurice Bénard, résidant du quartier				
272	Nicole Boudreau, Comité d'école Saint-François-d'Assise				
276	Bruce Walker, STOP				
303	Roméo Harvey, résidant du quartier				
312	Raymond St-Pierre, résidant du quartier				
323	Michel Héneault				
337	Michel Famelart, RCM				
363	Jean Marin, résidant du quartier				
373	M. Bouthillette, résidant du quartier				
382	Pierre André, ABQ				
411	Michel Famelart, RCM				

Date	Partie de l'audience	Page de la transcription	Nom de l'intervenant
14 avril 19h30	Audition (1ère séance)	8	Association environnement archipel par Pierre André et Chantal Ouimet
		46	Groupe de six pêcheurs par Jean-Paul Roy et Aimé Bouthillette
		69	Association des biologistes du Québec par Carole Garceau
		112	Rassemblement des citoyens de Montréal par Jean Roy, Michael Fainstat et Michel Famelart
15 avril 19h30	Audition (2e séance)	4	Groupe de citoyens de la promenade Bellerive par Gilbert Mucci
		47	Cécile Lefebvre, résidante du quartier
		49	Comité d'école Saint-François-d'Assise par Nicole Boudreau et Gabriel Goyette
		64	STOP par Charles Mallory et Bruce Walker
		98	Charles Bradette et Patricia Dubeau
		116	M. Raymond, résidant du quartier
128	Gabriel Goyette, directeur de l'école Saint-François-d'Assise		

Annexe II

Liste alphabétique des intervenants durant l'audience

- André, Pierre. Voir Association environnement archipel, Association des biologistes du Québec et Chantal Ouimet.
- Association des biologistes du Québec. Transcription: séances du 3 mars, p. 14-17, 156-214, du 10 mars, p. 105-132, 132-160, 382-411, du 14 avril, p. 69-112. Mémoire 21 pages.
- Association environnement archipel. Transcription: séances du 3 mars, p. 11-14, 74-121, du 14 avril, p. 8-46. Mémoire, 11 pages.
- Association internationale des débardeurs, local 375. Transcription: séance du 5 mars, p. 66-82.
- Audet, Guy, ministère de l'Environnement du Québec, Direction générale de la protection de l'environnement et de la nature, présence permanente.
- Bénard, Maurice, résidant du quartier. Transcription: séances du 5 mars, p. 109-139, du 10 mars, p. 256-272.
- Bissonnette, André, résidant du quartier. Transcription: séance du 5 mars, p. 179-205.
- Blain, Alain, pêcheur. Transcription: séance du 5 mars, p. 138-155. Voir Groupe de six pêcheurs.
- Boudreau, Nicole. Voir Comité d'école Saint-François-d'Assise.
- Boudreault, Fernand. Voir Association internationale des débardeurs, local 375.
- Bourque, Pierre, ville de Montréal, directeur adjoint, module parcs. Jardin botanique, présence permanente.
- Bouthillette, M., résidant du quartier. Transcription: séance du 10 mars, p. 373-382.
- Bradette, Charles. Transcription: séance du 3 mars, p. 224-238, du 5 mars, p. 10-16, 82-109, du 15 avril, p. 98-116. Mémoire, 12 pages.
- Chénier, Jacques, voir Pluram.
- Chouinard, Claude, résidant du secteur Tétreaultville. Transcription: séances du 4 mars, p. 120-155, du 5 mars, p. 136-138.
- Comité d'école Saint-François-d'Assise. Transcription: séances du 31 mars, p. 21-24, du 4 mars, p. 45-67, 67-73, du 10 mars, p. 272-276, du 15 avril, p. 49-64, 128-130. Mémoire, 20 pages.
- Commission d'initiative et de développement économique de Montréal (CIDEM), mandataire de la ville de Montréal, présence permanente.
- Constantin, Fraian. Transcription: séance du 10 mars, p. 75-105.
- Dion, Richard, voir Pluram.
- Dubeau, Patricia, voir Bradette, Charles.
- Fainstat, Michael, voir Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal.
- Famellart, Michel, voir Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal.
- Forest, Jeannine, résidante du quartier. Transcription: séance du 5 mars, p. 5 à 10.
-

-
- Garceau, Carole, voir Association des biologistes du Québec.
- Girouard, Luc, voir Pluram.
- Goyette, Gabriel, voir Comité d'école Saint-François-d'Assise.
- Groupe de citoyens de la promenade Bellerive. Transcription: séances du 3 mars, p. 17-21, 214-225, du 4 mars, p. 6-45, du 10 mars, p. 160-169, du 15 avril, p. 4-47. Mémoire, 7 pages.
- Groupe de six pêcheurs. Transcription: séance du 14 avril, p. 46-69. Avis, 2 pages.
- Harvey, Roméo, résidant du quartier. Transcription: séance du 10 mars, p. 303-312.
- Héneault, Michel. Transcription: séance du 10 mars, p. 323-337.
- Labelle, Laurent, résidant du quartier. Transcription: séance du 4 mars, p. 229-264, du 10 mars, p. 169-181.
- Lapointe, Pauline, résidante du quartier. Transcription: séance du 4 mars, p. 169-206, du 10 mars, p. 238-256.
- Leclerc, Jean, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec, présence permanente.
- Lefebvre, Cécile, résidante du quartier. Transcription: séance du 4 mars, p. 73-120, du 15 avril, p. 47-49. Avis, 2 pages.
- Mallory, Charles, voir STOP.
- Marcotte, Jean-René, CUM, directeur du Service d'assainissement des eaux, présence permanente.
- Marin, Jean, résidant du quartier. Transcription: séance du 5 mars, p. 205-221, du 10 mars, p. 363-373.
- Massé, Gérard. Transcription: séance du 4 mars, p. 155-169.
- Matteau, Richard, ville de Montréal, Service des travaux publics, module voirie, présence permanente.
- Mucci, Gilbert, voir Groupe de citoyens de la promenade Bellerive.
- Ouimet, Chantal. Transcription: séance du 10 mars, p. 192-218.
- Perreault, Raymond, ville de Montréal, Service des travaux publics, présence permanente.
- Piché, Claude, ville de Montréal, commissaire industriel, présence permanente.
- Pluram, firme consultante du promoteur, présence permanente.
- Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal. Transcription: séance du 3 mars, p. 24-31, du 5 mars, p. 221-241, du 10 mars, p. 4-75, 337-363, 411-421, du 14 avril, p. 112-139. Mémoire, 26 pages.
- Raymond, J.E., résidant du quartier. Transcription: séances du 4 mars, p. 206-229, du 10 mars, p. 181-192, du 15 avril, p. 116-128.
- Roy, Jean, voir Rassemblement des citoyens du Québec.
- Roy, Jean-Paul, résidant du quartier. Transcription: séance du 5 mars, p. 168-179, du 10 mars, p. 218-224. Voir Groupe de six pêcheurs.
-

-
- Saint-Pierre, Raymond, résidant du quartier. Transcription: séance du 10 mars, p. 312-323.
- Shooner, Pierre, directeur et commissaire général de la CIDEM. Voir Commission d'initiative et de développement économique de Montréal.
- STOP. Transcription: séance du 3 mars, p. 121-156, du 10 mars, p. 276-303, du 15 avril, p. 64-78.
- Thibodeau, Raymond, ville de Montréal, Service des travaux publics. présence permanente.
- Tremblay, Paul-Émile. Transcription: séance du 5 mars, p. 155-168. Voir Groupe de six pêcheurs.
- Vanier, Richard, ville de Montréal, directeur du Service des travaux publics, présence permanente.
- Vigeant, Roland, ville de Montréal, Service de la circulation, présence permanente.
- Walker, Bruce, voir STOP.
-

Annexe III

Liste des documents déposés (selon l'ordre chronologique et la provenance)

A- Par le promoteur

- 1 Pluram inc., *Audiences publiques relatives au projet de quai pour fins récréatives et de déversement occasionnel de neige dans le fleuve Saint-Laurent à l'extrémité ouest de la promenade Bellerive*, texte de présentation, Montréal, 3 mars 1982, 9 pages.
 - 2 Bail annuel entre la ville de Montréal et le ministère des Richesses naturelles du Québec, 15 mars 1978.
 - 3 Entente entre la ville de Montréal et le Conseil des ports nationaux, 29 décembre 1981.
 - 4 Ville de Montréal, Service des travaux publics, module voirie, division technique, *Déneigement 1981-1984, 1981-1983*, cahier des charges spéciales, 106 pages.
 - 5 Liste de noms de pêcheurs ou d'utilisateurs de la voie Promenade Bellerive.
 - 6 Ville de Montréal, Service des travaux publics, *Quantité actuelle de neige déversée dans les cours d'eau adjacents à la ville de Montréal, par celle-ci*, tableau.
 - 7 Ville de Montréal, Service des travaux publics, *Application des pénalités aux entrepreneurs en déneigement, en vertu de l'article 12.01 du cahier des charges spéciales de déneigement: pénalité assortie: \$1000, prévue et spécifiée à l'article 24.01*, tableau.
 - 8 Mémoire sur les *Opinions de deux associations de camionnage dans le cadre des audiences publiques relatives au quai récréatif et de déversement occasionnel de la neige «Bellerive»*, 10 mars 1982, 2 pages.
 - 9 Ville de Montréal, Service des permis et inspections, division construction-bruit, *Étude sur l'impact du bruit causé par le transport de la neige au quai Bellerive*, 22 mars 1982, 19 pages.
 - 10 Pluram inc., Précisions sur le volume de circulation lourde engendrée par le projet proposé en relation avec la circulation existante, lettre de Richard Dion à Me Michel Yergeau, 24 mars 1982.
 - 11 Ville de Montréal, Service des travaux publics, module voirie, division soutien fonctionnel et technique, *Quai Bellerive, Étude des coûts-bénéfices*, élimination et transport de neige, 18 mars 1982, 7 pages, 5 annexes.
 - 12 Ville de Montréal, Service des travaux publics, module technique, *pH de la neige fraîchement tombée et des abrasifs utilisés par la voirie*, rapport d'analyse, 16 mars 1982.
 - 13 Ville de Montréal, Service des travaux publics, module technique, divers résultats d'analyse de neige.
 - 14 Ville de Montréal, Service des travaux publics, Quantité de sédiments résultant de la fonte des neiges aux sites Beaubien et Contrecoeur, lettre, 26 mars 1982.
-

B- Par les organismes gouvernementaux

- 15 Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec, Service de l'aménagement et de l'exploitation de la faune, Jean-René Mongeau, Gérard Massé, *Les poissons de la région de Montréal, la pêche sportive et commerciale, les ensemencements, les frayères, la contamination par le mercure et les PCB*, Montréal 1976, rapport technique no 06-13, 289 pages.
- 16 Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche du Québec, Service de l'aménagement de la faune, Gérard Massé, *Frayères à poissons d'eau chaude du couloir fluvial, entre Montréal et le lac Saint-Pierre*, rapport technique, novembre 1974, 20 pages.
- 17 Série de sept photos en noir et blanc prises le 22 juin 1980 sur les bords de la promenade Bellerive et illustrant la pêche qui s'y pratique. Source J.R. Mongeau, biologiste, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.
- 18 Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche du Québec, Service de l'aménagement de la faune, Gérard Massé, Jean-René Mongeau, *Influence de la navigation maritime sur la répartition géographique et l'abondance relative des poissons du fleuve Saint-Laurent entre Longueuil et Sorel*, rapport technique, février 1976, 41 pages.
- 19 Ministère de l'Environnement du Québec, Direction protection de l'environnement et de la nature, *Disposition des neiges usées*, note de monsieur Guy Audet à monsieur Yves LeBlanc, 23 mars 1982.
- 20 Ministère de l'Environnement du Québec, Direction protection de l'environnement et de la nature, *Critères de qualité des cours d'eau en fonction des usages*, note de monsieur Guy Audet à monsieur Yves LeBlanc, 25 mars 1982.
- 21 Ministère de l'Environnement du Québec, Service du contrôle des eaux potables, Analyse de trois échantillons de neige et autres informations connexes transmises par Pluram inc.
- 22 Environnement Canada, Service de la protection de l'environnement, Évaluation de l'étude d'impact préliminaire, Aménagement d'un quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de la neige par Marie-Josée Auclair, décembre 1981, 5 pages.
- 23 Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche du Québec, Direction régionale de Montréal, lettre de monsieur Jean Hubert, directeur, Les parcs du Saint-Laurent à monsieur Luc Ouimet, objet: Lien entre la promenade Bellerive et le parc des Îles-de-Boucherville.

C- Par le public

- 24 Ville de Montréal-Est, lettre de monsieur Édouard Rivet, directeur général, à Me Michel Yergeau, objet: Ville de Montréal — Projet de quai pour fins récréatives et de déversement occasionnel de neige, 5 mars 1982.
 - 25 Ville d'Anjou, Services techniques, lettre de monsieur Jean-Guy Laberge, directeur du Service des travaux publics, à Me Michel Yergeau, objet: Projet de quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige — ville de Montréal, 25 mai 1982.
-

-
- 26 Association environnement archipel, *Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement au sujet du quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige: Étude d'impact sur l'environnement* préparé par Pierre André et Chantal Ouimet, 11 pages.
 - 27 Lefebvre, Cécile, Montréal, *Avis à monsieur le président et messieurs les commissaires*, 2 pages.
 - 28 Roy, Jean-Paul, pour un groupe de six pêcheurs, *Mémoire présenté aux commissaires du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relativement au projet de construction par la ville de Montréal d'un quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige, d'une longueur de 140 m qui sera annexé au quai de la Cast*, 2 pages.
 - 29 Comité d'école Saint-François-d'Assise, *Mémoire sur projet de construction, par la ville de Montréal, d'un quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige*, 20 pages.
 - 30 Association des biologistes du Québec, *Mémoire concernant le projet de quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige dans le fleuve Saint-Laurent*, par Carole Garceau, 21 pages.
 - 31 Mucci Gilbert, représentant d'un groupe de citoyens de la promenade Belle-rive, *Mémoire sur le projet de construction par la ville de Montréal d'un quai pour fins récréatives et déversement de neige attenant au parc de la promenade Bellerive*, 7 pages.
 - 32 Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal, *Mémoire sur le projet de la ville de Montréal d'aménager un quai pour fin récréative et déversement occasionnel de neige*, 26 pages.
 - 33 Bradette Charles et Dubeau Patricia, *Mémoire présenté au BAPE relatif au projet de construction d'un quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige*, 12 pages.
-

Annexe IV

Bibliographie complémentaire

- 1 Le Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent, rapport, 1978, 293 pages.
 - 2 Ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche du Québec, Service de l'aménagement de la faune, *Cartes de répartition géographique des espèces de poissons du sud du Québec, d'après les inventaires ichtyologiques effectués de 1963 à 1972*, rapport spécial no 4, J.R. Mongeau, A. Courtemanche, G. Massé et B. Vincent, 1974, 92 pages.
 - 3 Office de planification et de développement du Québec, collection: Les schémas régionaux, problématiques et orientations, *L'eau dans l'aménagement et le développement du territoire de la région de Montréal*, 1979, 394 pages.
 - 4 Communauté urbaine de Montréal, Service de l'assainissement des eaux, *L'eau richesse à protéger*, s.p. Montréal, 1980.
 - 5 Office de la langue française du Québec, *Dictionnaire de l'eau*, Association québécoise des techniques de l'eau et Office de la langue française, s.p. Québec, 1979.
 - 6 Le Comité d'étude sur le fleuve Saint-Laurent, *Le fleuve Saint-Laurent et l'empiétement*, annexe no 11, A. Delisle, Y. Descoteaux et M. Denis, 1977, 102 pages.
 - 7 Richards, J.C. and Associates Ltd, Labrecque, Vézina et associés, *Étude de 20 ans sur la disposition de la neige dans la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton et la communauté régionale de l'Outaouais*, 1972, 76 pages.
 - 8 Lachance, M. et Sasseville, J.C., La neige des villes et la neige des champs, dans *Québec-Science*, vol. 12, no 6, 1973, p. 12-13.
 - 9 Environmental Letters, *The Microflora of a Snow Depository in the City of Quebec*, S.A. Visser, 4(4), 267-272, 1973.
 - 10 Langham, E.J. La neige, cette inconnue dans *Québec-Science*, vol. 12, no 6, 1973, p. 9-11.
 - 11 Environnement Canada, Service de la protection de l'environnement, *Rapport du sous-comité du ruissellement en milieu urbain*, projets réalisés de 1972 à 1978, 1981, 134 pages.
 - 12 Richards, J.C. and Associates Ltd, Labrecque, Vézina et associés, *Étude sur l'élimination de la neige pour le territoire de la capitale nationale*, 1973, 163 pages.
 - 13 Communauté urbaine de Montréal, Service de planification, *Occupation du sol*, carte au 1:50 000, 1977.
 - 14 Québec, Services de protection de l'environnement du Québec, Viateur Alain, *La disposition des neiges usées en milieu urbain et la qualité de l'environnement*, 1978, 17 pages.
-

Annexe V

Liste des requérants d'audience

Association environnement archipel

STOP

Groupe de propriétaires des rues Bellerive et Paul-Pau

Comité d'école Saint-François-d'Assise

Regroupement des citoyens et citoyennes de Montréal

Association des biologistes du Québec

Annexe VI

Lettres

- a) Michel Yergeau à monsieur Philippe Demers, directeur des travaux publics de Montréal-Est, 1er mars 1982;
 - b) Réponse de monsieur Édouard Rivet, directeur général, 5 mars 1982;
 - c) Michel Yergeau à monsieur Jean-Guy Laberge, directeur des travaux publics de Ville d'Anjou, 1er mars 1982;
 - d) Réponse de monsieur Laberge, 25 mai 1982;
 - e) Luc Ouimet à monsieur Jean Hubert, directeur du parc des Îles-de-Boucherville, 5 mai 1982;
 - f) Réponse de monsieur Hubert, 27 mai 1982.
-



Par messenger

Montréal, le 1er mars 1982.

Monsieur Philippe Demers, directeur,
Travaux publics,
Hôtel de ville,
11,370, Notre-Dame est,
Montréal-Est,
Qc H1B 2W6

Objet: Projet de quai pour fins récréatives et déversement
occasionnel de neige
N/D 2813

Monsieur,

Cette lettre s'inscrit dans le cadre du mandat que confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le ministre de l'Environnement, monsieur Marcel Léger, le 24 février 1982, à l'effet de tenir une audience publique sur le projet de construction, par la Ville de Montréal, d'un "quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige", attenant au parc de la Promenade Bellerive.

Dans son étude d'impact, la Ville de Montréal écrit qu'il "est possible, à moyen terme, que les municipalités de ville d'Anjou et de Montréal-Est viennent déverser leur neige au quai proposé, étant confrontées elles-mêmes aux problèmes de fermeture de dépôts de neige existants et de la non-disponibilité de nouveaux sites" (p. 20). C'est dans ce contexte que la commission d'audience aimerait savoir s'il y a eu des contacts préalables d'établis par Montréal avec votre municipalité sur cette question? De plus, votre avis serait apprécié sur ces questions connexes que sont les coûts du transport de la neige au quai proposé et les solutions adoptées par votre municipalité quant aux sites ou aux méthodes d'élimination.

En conséquence, la commission apprécierait recevoir votre avis écrit sur ces questions. Ceci éviterait également que vous n'ayez éventuellement à vous présenter à l'audience.

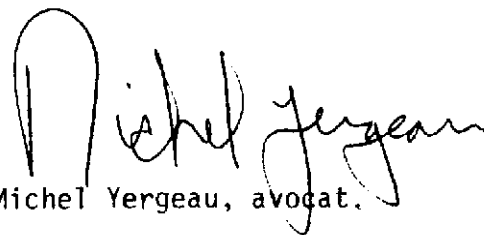
D'autre part, je demeure à votre disposition pour toute information additionnelle sur le projet et vous signale que l'audience publique sur cette question débutera le 3 mars 1982 à 19h30 au sous-sol de l'église Saint-François d'Assise, 700 rue Georges-Bizet à Montréal.

Monsieur Philippe Demers, directeur,
Travaux publics,
Montréal-Est.

2.

Escomptant recevoir de vos nouvelles sous peu, je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

Le vice-président,



Michel Yergeau, avocat.

MY/nc

c.c. MM. Luc Ouimet
Yves LeBlanc

P.S. Nous apprécierions recevoir votre réponse aussitôt que possible compte tenu du fait que l'audience publique sur cette question débute le 3 mars 1982.

Le 5 mars 1982



Me Michel Yergeau, avocat
GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199 est, rue Sherbrooke
Montréal (Québec)
H1T 3X1

Objet: Ville de Montréal -
Projet de quai pour fins récréatives
et de déversement occasionnel de neige.
V/D: 2813
N/Réf.: dg820305/7-134

Monsieur,

Notre directeur du Service de Travaux Publics nous a transmis votre lettre du 1^{er} mars 1982.

Nous désirons vous informer que votre lettre constitue notre premier contact avec le projet mentionné en rubrique et à la connaissance du soussigné, la Ville de Montréal n'a jamais informé de façon particulière la Ville de Montréal-Est. Ce que nous en connaissons nous l'avons appris par les médias d'information.

Si la Ville de Montréal-Est devait utiliser ce site pour y déverser de la neige, il s'ensuivrait nécessairement une hausse des coûts de transport. La distance maximale des dépotoirs à neige est actuellement d'environ 1,6 kilomètres. Si l'on devait utiliser le lieu de déversement projeté par la Ville de Montréal, cette distance serait portée à environ 5,1 kilomètres soit une augmentation de distance de 219%. Comme les coûts de transport sont reliés directement à la distance, on pourrait prévoir une augmentation dans le même ordre.

La Ville de Montréal-Est utilise présentement trois sites pour le dépôt de la neige. Ces sites sont localisés comme suit:

- Terrain appartenant à la Ville de Montréal-Est, à l'ouest de l'avenue Lelièvre et au sud de la rue Sherbrooke (2,9 hectares);
- Terrain loué de la compagnie Texaco Canada Inc., au nord de la rue Hochelaga, entre les avenues Georges-V et Lakefield (environ 7 hectares);
- Terrain loué du Havre de Montréal, en aval du quai Marien (environ 2 hectares).

Le 5 mars 1982

Me Michel Yergeau, avocat

Objet: Projet de quai pour fins récréatives
et de déversement occasionnel de neige.
V/D: 2813
N/Réf.: dg820305/7-134

2...

Les sites de dépôts sont nettoyés aussitôt que possible après la fonte des neiges.

A date, nous évitons, en autant que cela nous est possible, de déverser de la neige directement dans les eaux du fleuve Saint-Laurent. Qu'on le veuille ou non, lorsque l'on enlève la neige, une certaine quantité de rebuts sont enlevés en même temps tels que sacs de plastique, bouts de bois, papier et carton, etc. Tous ces déchets, en plus de choquer la vue, peuvent être un hazard pour la navigation de plaisance lorsqu'ils sont emportés par le courant. La question de sédimentation est aussi à considérer. Il n'y a qu'à visiter le site d'un dépotoir à neige après la fonte.

Espérant que ces renseignements et observations sauront être utiles, nous vous prions d'agréer, monsieur, nos salutations les meilleures.

Le directeur général,



ÉDOUARD RIVET, ing.





Par messenger

Montréal, le 1er mars 1982.

Monsieur Jean-Guy Laberge, directeur,
Travaux publics,
Hôtel de ville,
7171, 4e avenue,
Ville d'Anjou,
Qc
H1J 2E9

Objet: Projet de quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige
N/D 2813

Monsieur,

Cette lettre s'inscrit dans le cadre du mandat que confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le ministre de l'Environnement, monsieur Marcel Léger, le 24 février 1982, à l'effet de tenir une audience publique sur le projet de construction, par la Ville de Montréal, d'un "quai pour fins récréatives et déversement occasionnel de neige", attenant au parc de la Promenade Bellerive.

Dans son étude d'impact, la Ville de Montréal écrit qu'il "est possible, à moyen terme, que les municipalités de ville d'Anjou et de Montréal-Est viennent déverser leur neige au quai proposé, étant confrontées elles-mêmes aux problèmes de fermeture de dépôts à neige existants et de la non-disponibilité de nouveaux sites" (p. 20). C'est dans ce contexte que la commission d'audience aimerait savoir s'il y a eu des contacts préalables d'établis par Montréal avec votre municipalité sur cette question? De plus, votre avis serait apprécié sur ces questions connexes que sont les coûts du transport de la neige au quai proposé et les solutions adoptées par votre municipalité quant aux sites ou aux méthodes d'élimination.

En conséquence, la commission apprécierait recevoir votre avis écrit sur ces questions. Ceci éviterait également que vous n'ayez éventuellement à vous présenter à l'audience.

D'autre part, je demeure à votre disposition pour toute information additionnelle sur le projet et vous signale que l'audience publique débutera le 3 mars 1982, à 19h30 au sous-sol de l'église

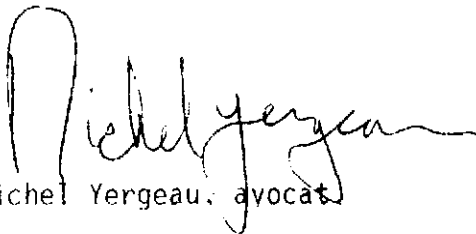
Monsieur Jean-Guy Laberge, directeur,
Travaux publics,
Ville d'Anjou.

2.

Saint- François d'Assise, 700 rue Georges-Bizet à Montréal.

Escomptant recevoir de vos nouvelles sous peu, je vous remercie de votre attention et vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

Le vice-président,



Michel Yergeau, avocat

MY/nc

c.c. MM. Luc Ouimet
Yves LeBlanc

P.S. Nous apprécierions recevoir votre réponse aussitôt que possible compte tenu du fait que l'audience publique sur cette question débute le 3 mars 1982.



Ville d'Anjou
Services Techniques

7171 - 4ième Avenue
Ville d'Anjou, Québec
H1J 2E9
Tél.: (514) 352-4440

Le 25 mai 1982

M. Michel Vergeau, avocat
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199 Sherbrooke est
Suite 2881
Montréal, Qué.
H1T 3X1

OBJET: *Projet de quai pour fins
récréatives et déversement
occasionnel de neige -
Ville de Montréal*

Monsieur,

Suite à un appel de M. Yves Leblanc concernant le sujet précité, il me fait plaisir de vous transmettre nos commentaires relativement à ce projet avec Ville d'Anjou concernant l'utilisation de ce dépôt à neige.

Anjou a présentement deux ou trois terrains sur lesquels elle dépose la neige transportée provenant des différentes rues de sa municipalité. A première vue, il nous apparaîtrait très coûteux de transporter cette neige au quai de Montréal étant donné la distance qui nous sépare.

Nous essayons de garder nos dépôts de neige en-dedans de deux kilomètres de façon à minimiser nos dépenses de transport.

De plus, nous sommes en train de faire faire une étude sur la possibilité de se servir du surplus d'énergie que dépense une raffinerie étant située sur notre territoire. Il y aurait peut-être lieu de se servir de l'excédent d'énergie dont elle dispose pour effectivement y faire fondre la neige.

Nous avons également plusieurs terrains privés situés dans notre parc industriel qui peuvent, à l'occasion, servir de dépôt à neige lorsque les besoins se font sentir.

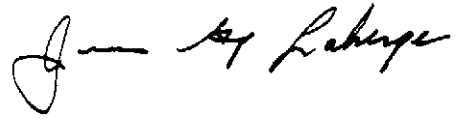
Somme toute, nous ne prévoyons aucun problème pour les cinq (5) prochaines années quant au dépôt à neige et nous ne croyons pas non plus devoir se servir du quai que projette la Ville de Montréal à cet effet.

.../2

Espérant que ces informations vous seront utiles,

Respectueusement vôtre,

Le Directeur,
Service des travaux publics

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Jean-Guy Laberge". The signature is written in dark ink on a white background.

Jean-Guy Laberge

JGL/st



Montréal, le 5 mai 1982.

Monsieur Jean Hubert, directeur,
Parc des Iles de Boucherville,
55, Ile Ste-Marguerite,
Boucherville,
Qc J4B 5E6

Objet: Etablissement d'un lien par bateau entre le parc de
la promenade Bellerive et le parc des Iles de Bou-
cherville

Monsieur,

La présente lettre fait suite aux conversations télépho-
niques que nous avons eues concernant le sujet en rubrique. Cette
suggestion de l'établissement d'un lien entre le parc de la prome-
nade Bellerive et le parc des Iles de Boucherville a été faite à la
commission par monsieur Gilbert Mucci, représentant d'un groupe de
citoyens de la promenade Bellerive lors des audiences publiques te-
nues sur le projet de construction, par la ville de Montréal, d'un
quai pour fins récréatives et déversement de neige attendant au parc
de la promenade Bellerive.

J'extrais du rapport de Monsieur Mucci, à la page 6, la
citation suivante:

"Il existe déjà à l'extrémité est un embarcadère;
pourquoi ne pas relier la promenade Bellerive
avec les Iles de Boucherville par un traversier.
Les amateurs de plein-air et les sportifs pour-
raient en profiter. Le ministère du Loisir, de
la Chasse et de la Pêche serait probablement ra-
vi d'autant plus que prochainement les Iles se-
ront reliées avec la rive sud".

Pour les fins d'analyse de notre enquête, la commission
serait désireuse d'obtenir de vous des renseignements sur les
sujets suivants:

- 1) Le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, en l'oc-
currence la direction des parcs des Iles de Boucherville, trou-
verait-il souhaitable l'établissement d'un lien par traversier
entre un parc urbain et un parc métropolitain ? Est-ce que

Monsieur Jean Hubert,

2.

ce lien apparaît compatible ou pose-t-il des problèmes conflictuels de vocation de parc ?

- 2) Parmi les activités récréatives prévues aux Iles de Boucherville, à court et à moyen termes, y a-t-il des projets concernant la pêche sportive et le cyclisme ?
- 3) Serait-il possible techniquement d'assurer ce lien et de transporter les bicycles des cyclistes ?

La commission vous remercie de la collaboration que vous apportez à son enquête pour donner suite aux représentations des citoyens.

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

Le commissaire,



Luc Ouimet

LO/nc



Gouvernement du Québec
Ministère du Loisir,
de la Chasse et de la Pêche
Direction régionale de Montréal
55, Ile Ste-Marguerite
C.P.30, Boucherville, J4B 5E6

Boucherville, le 27 mai 1982

M. Luc Ouimet, commissaire
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199 est, Sherbrooke
suite 2881
Montréal, H1T 3X1

**SUJET: Lien entre la promenade Bellerive
et le parc des Iles-de-Boucherville**

Monsieur,

Je vous fournis, suite à votre demande, les renseignements désirés concernant le parc des Iles-de-Boucherville.

1. Il est souhaitable que le parc des Iles-de-Boucherville puisse être éventuellement relié par bateau-passeur avec la rive du fleuve dans l'est de Montréal. Non seulement ce lien est compatible avec la vocation du parc mais il favoriserait grandement l'accessibilité au parc aux cyclistes de Montréal qui ont un empêchement d'accès dû au tunnel Hyppolite-Lafontaine qui n'offre pas de voie piétonne et cyclable.
2. La randonnée à bicyclette sera une activité privilégiée au parc des Iles-de-Boucherville. Environ 30 kilomètres de sentiers cyclables sont en voie d'y être aménagés. De plus, la pêche sportive à gué et en embarcation pourra y être largement pratiquée et sera favorisée par des aménagements spécifiques.

.../2

3. Il serait techniquement possible de créer un lien par bateau-passeur entre la rive de l'île de Montréal et le parc des Îles-de-Boucherville soit en construisant un quai à l'île Charron en face du port de Montréal soit en amenant la navette jusqu'au quai de l'île Grosbois qui sera aménagé par notre ministère en vue d'une liaison avec la rive Sud à Boucherville. Dans la seconde hypothèse, le temps de transport entre Montréal et l'île Grosbois est de beaucoup supérieur à celui d'un lien avec l'île Charron. Dans la première hypothèse impliquant la construction d'un quai non prévu dans le plan actuel d'aménagement du parc, ce projet devrait être soumis à la direction de l'aménagement du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche pour y être étudié et intégré éventuellement dans le plan s'il devait recevoir l'accord des autorités.

J'espère avoir répondu adéquatement à vos interrogations et je vous prie d'accepter l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Jean Hubert, directeur
Les Parcs du Saint-Laurent

Annexe VII

Étude d'impact du bruit causé par le transport de la neige au quai Bellerive, Ville de Montréal, service des permis et inspections.



le 24 mars 1982

Monsieur Raymond T. Cyr, ing.
Assistant-directeur
Module voirie
Service des Travaux publics
700, rue Saint-Antoine est
Montréal, Québec
H2Y 1A6

APPROUVÉ ET TRANSMIS

à *M. R. T. Cyr*
ASSISTANT-DIRECTEUR MODULE VOIRIE

comme suite à votre demande
R. Cyr

Objet: Audiences publiques - Quai Bellerive
Demande de Me Michel Vergeau à
monsieur Pierre Shooner -

Monsieur l'assistant-directeur,

Suite à votre lettre du 9 mars 1982, concernant le sujet cité en référence, vous trouverez ci-joint un rapport dans lequel nous avons répondu aux questions formulées par Maître Michel Vergeau.

A la question concernant la provenance de la valeur de 73.7 dBA, nous avons trouvé que celle-ci provenait des relevés de bruit effectués le 21 octobre 1980, à l'angle des rues Notre-Dame et Beaugrand. Le tableau no 4 à la page 15 de notre rapport fournit plus de détails quant aux conditions de mesures et au niveau de bruit prévalant ce même jour à d'autres intersections situées aux environs de la rue Liébert.

Notre rapport fait également état des relevés de bruit effectués en période nocturne le 10 mars 1982, près de l'intersection Liébert/Notre-Dame. Les conditions de mesure et les résultats figurent en annexe no 1 de notre rapport.

Enfin, nous avons estimé, à l'aide du modèle de prédiction de Johnson & Saunders, les niveaux de bruit qui pourraient être atteints à l'intersection Liébert/Notre-Dame, en considérant des accroissements de débit du trafic de 180 et 360 camions/heure. Le modèle est expliqué aux pages 3 et 4 du rapport et les résultats sont montrés sur les graphiques des figures 1, 2, 3 et 4, pages 5 à 7 du rapport.

Nous espérons que le tout est à votre satisfaction et vous prions de croire, Monsieur l'assistant-directeur, à notre entière collaboration.

Le directeur,

C. Chouinard

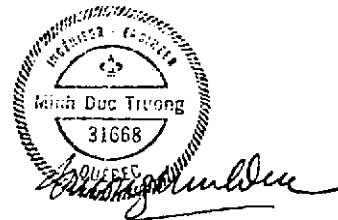
Camille Chouinard, ing.

Claude Cossette

Claude Cossette, ing.
Surintendant-adjoint

Service des permis et inspections
Division construction - bruit

ETUDE SUR L'IMPACT DU BRUIT
CAUSE PAR LE TRANSPORT DE LA NEIGE
AU QUAI BELLERIVE



22 mars 1982

Minh Duc Truong, ing., M.Sc.A.
Contrôle du bruit

SOMMAIRE

1. But
2. Les données du problème
3. Modèle de prédiction du bruit
4. Résultats et conclusions

Annexe 1. Conditions et résultats des mesures

Annexe 2. Résultats des prédictions

1. But:

Evaluer l'impact du bruit de la circulation sur la rue Nôtrê-Dame par le transport de la neige au quai Bellerive.

2. Les données du problèmes:

Le quai Bellerive, d'une largeur d'environ 140 mètres, est situé sur le prolongement de la rue Liébert et de la promenade Bellerive.

Lors des périodes de déversement, on prévoit un taux d'arrivage de 150 à 180 camions à l'heure dont la majorité arriveront au quai par la rue Notre-Dame du côté ouest de la rue Liébert.

Cette étude comprend deux parties:

- a) mesurer le niveau de bruit dans les conditions actuelles le long de la rue Notre-Dame et dans les périodes diurnes et nocturnes;
- b) estimer l'augmentation potentielle du bruit avec l'augmentation du camionnage lors des périodes de déversement.

Plusieurs facteurs conditionnent le niveau de bruit dont:

- le débit horaire total des véhicules (Q)
- la vitesse moyenne des véhicules (V)
- le pourcentage des camions dans le trafic (p)
- l'heure et la distance considérées pour la mesure du bruit.

Les trois premiers variables sont nécessaires pour la prédiction du niveau selon le modèle Johnson & Saunders qui dans ce cas s'applique pour des conditions de trafic ininterrompu (freely flowing traffic) et pour une distance de 10 mètres de l'axe de la circulation.

Comme nous ne possédons pas de mesures directes du pourcentage des camions, ce dernier sera estimé en fonction de l'heure et du débit du trafic. On considère aussi que le mercredi représente une journée normale de la semaine.

3. Modèle de prédiction *

a) Niveaux statistiques (à 10 mètres de l'axe de circulation)

$$L_{10} = 18.1 + 16.2 \log V + 8.9 \log Q + 0.117 p \quad (\text{dBA})$$

$$L_{50} = -3.0 + 13.0 \log V + 15.1 \log Q + 0.096 p \quad (\text{dBA})$$

$$L_{90} = -24.2 + 9.8 \log V + 21.3 \log Q + 0.075 p \quad (\text{dBA})$$

où, L_{10} , L_{50} , L_{90} , sont les niveaux de bruit atteints ou dépassés durant 10%, 50% et 90% du temps d'analyse respectivement

V est la vitesse moyenne des véhicules (km/h)

Q est le débit total horaire de la circulation (véhicules/heure)

p est le pourcentage des camions ou véhicules lourds (%)

b) Domaine d'application du modèle

$$50 \text{ km/h} \leq V \leq 101 \text{ km/h}$$

$$780 \text{ véh/h} \leq Q \leq 4500 \text{ véh/h}$$

$$4\% \leq p \leq 52\%$$

c) Influence des paramètres

Augmentation des niveaux statistiques lorsque la valeur de chaque paramètre pris individuellement est doublée.

	Q	V	p	
L_{10}	2.7	4.9	0.1	
L_{50}	4.5	3.9	0.1	(dBA)
L_{90}	6.4	2.9	0.1	

*) Johnson & Saunders, "The evaluation of noise from freely-flowing traffic", Journal of Sound & Vibration, Vol. 7, 287, (1968).

En général, l'extrapolation pour des valeurs en dehors du domaine d'application est invalide. Toutefois, certaines études démontrent qu'on peut utiliser le modèle sans grande erreur pour un débit aussi faible que 100 véhicules/heure et que le niveau de bruit ne change pas de façon significative pour les vitesses moyennes de 40 km/heure. L'extrapolation n'est cependant pas valide quand la proportion des camions est inférieure à 4%.

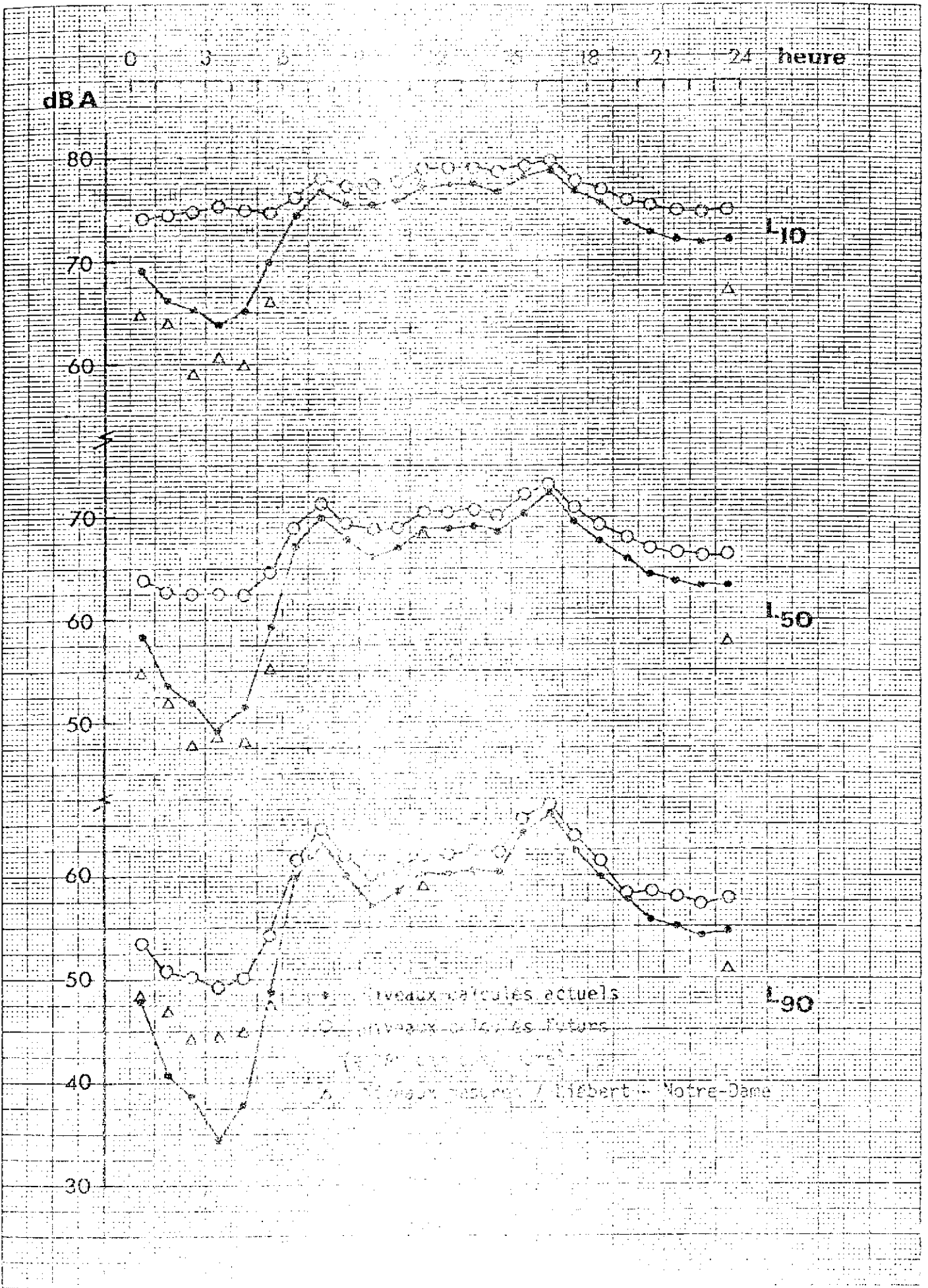
Le tableau précédent illustre l'importance de chaque paramètre pris individuellement. Il est relativement facile cependant d'observer une certaine interaction entre le débit et la vitesse des véhicules, si bien que pour des conditions envisagées, la prédiction peut être légèrement différente de la réalité.

On peut constater également que l'importance relative des camions est largement inférieure à celle du débit et de la vitesse. Ce qui veut dire que le niveau de bruit est surtout fonction du nombre de sources et non de leur caractère (camion ou automobile).

Ces considérations sont nécessaires pour l'interprétation des résultats qui vont suivre. Ainsi, lors des périodes de nuit où la circulation est faible, on doit considérer les prédictions comme une indication seulement puisque le modèle ne s'applique pas.

Nous avons retenu pour fins de calcul: une vitesse moyenne de 50 km/heure et une augmentation du débit de 180 camions /heure et de 360 camions/heure pour représenter les pires conditions.

Pour des fins d'interprétation et de comparaison, le niveau équivalent prédit est estimé comme la moyenne arithmétique des niveaux L_{50} et L_{10} (Le modèle ne fournit pas d'expression directe du L_{eq}). Les résultats sont résumés sous forme graphiques dans les figures 1, 2 et 3. D'autres détails sont donnés dans l'annexe 1 et 2.



461510

K&E 10 X 10 TO THE CENTIMETER 16 X 25 CM KEUFFEL & ESSER CO. MADE IN U.S.A.

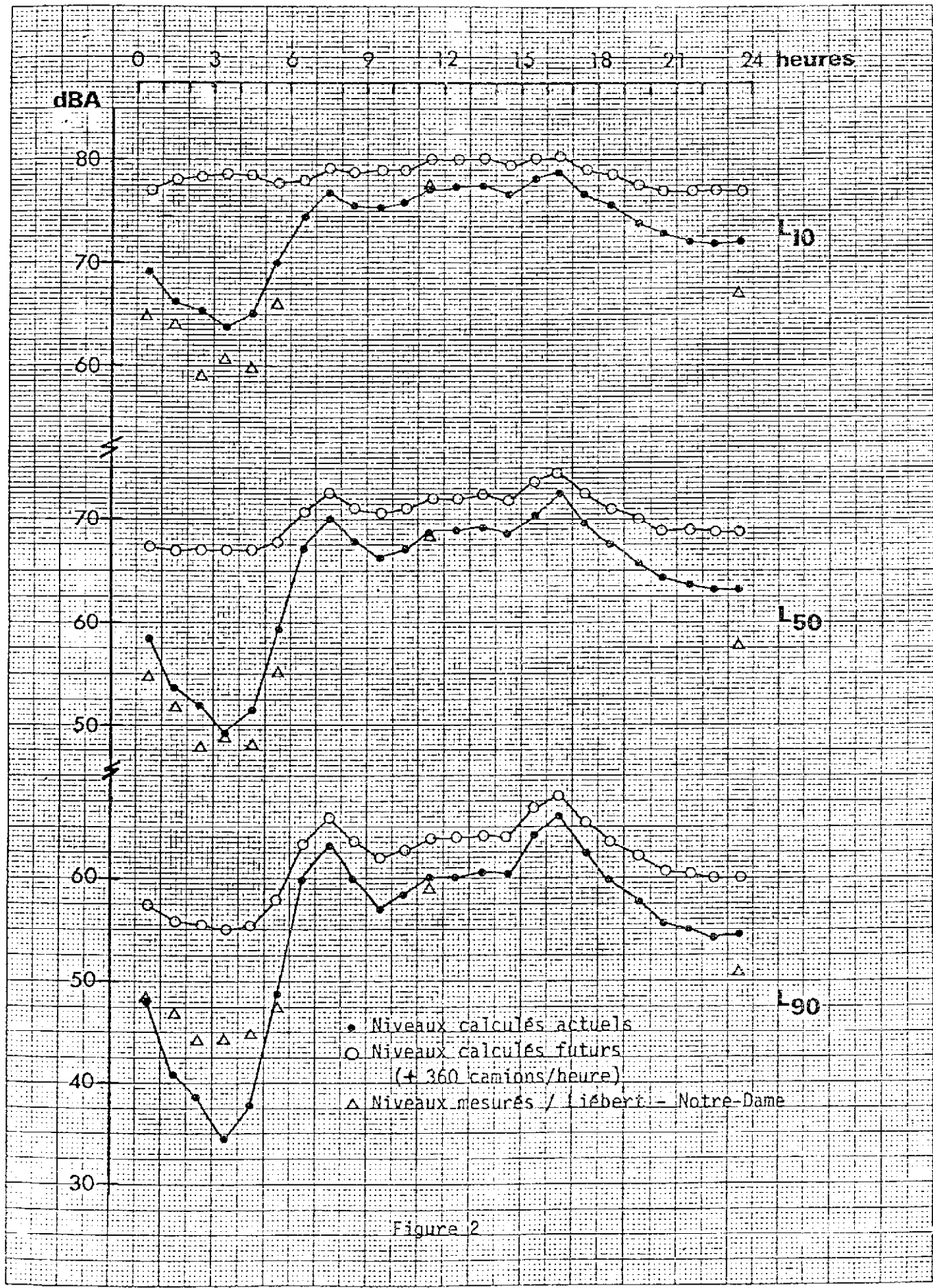
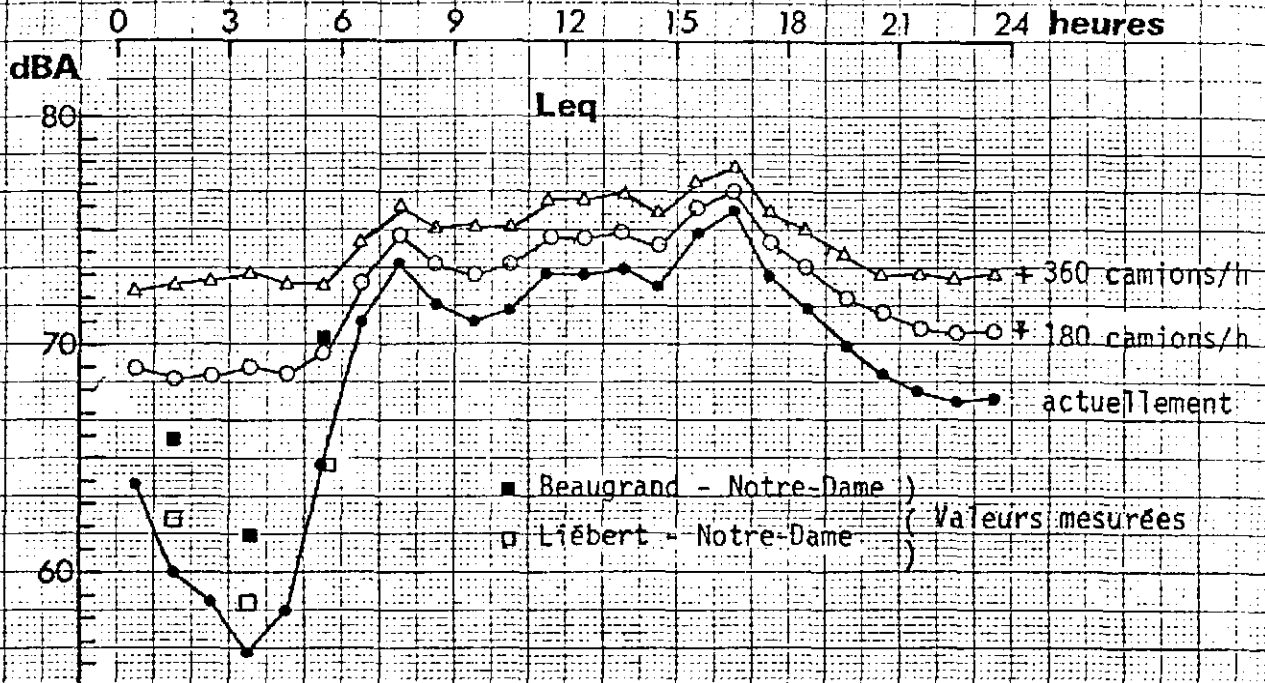


Figure 2

Figure 3



Q véh/heure

P % de camions

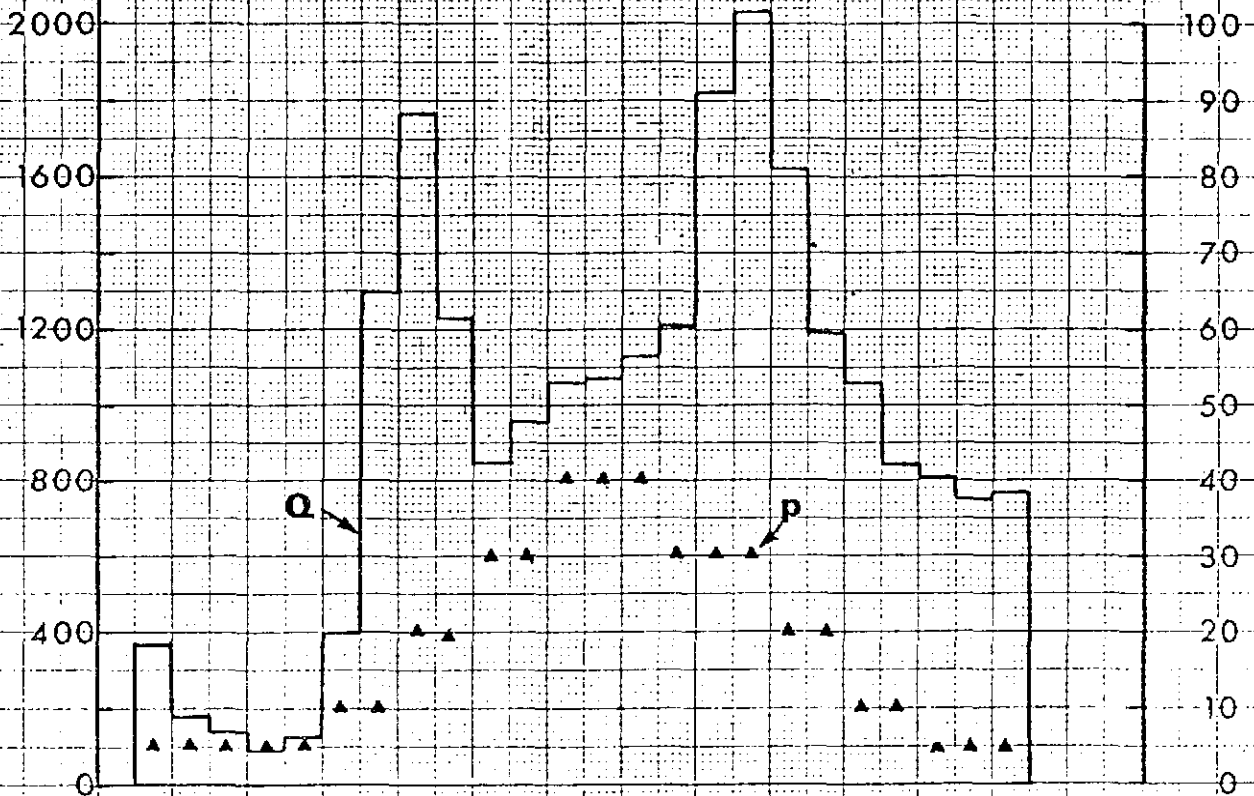


Figure 4

461510

K&S 10 X 10 TO THE CENTIMETER 18 X 25 CM KEUFFEL & ESSER CO. MADE IN U.S.A.

5. Résultats et conclusions

De façon générale, toute augmentation du débit et/ou de la vitesse du trafic se traduit par une augmentation du niveau de bruit tel qu'indiqué dans le paragraphe 3 c. L'effet du pourcentage des camions peut être considéré comme négligeable par rapport au débit et à la vitesse.

Les figures 1, 2 et 3 indiquent que l'augmentation du bruit est significative en période de nuit et que les mesures confirment assez bien nos hypothèses de départ. L'écart entre les valeurs mesurées et estimées dépend de plusieurs facteurs mais on peut l'attribuer partiellement à leurs distances différentes de mesure et partiellement au fait que le modèle ne s'applique pas pour les faibles débits et proportions des camions. C'est ce qui se produit lors des périodes de nuit. Dans ce cas, le modèle surestime les hauts niveaux statistiques L_{10} et L_{50} et sous-estime le niveau statistique L_{90} .

En passant d'une augmentation de 180 camions à l'heure à 360 camions à l'heure, nous trouvons que l'augmentation différentielle est de l'ordre de 3 à 5 dBA la nuit et de 1 à 2 dBA le jour. D'autres hypothèses sur la composition du trafic ont aussi été envisagées mais comme noté plus haut, les prédictions s'avèrent pratiquement les mêmes. On peut donc conclure qu'il y aurait une augmentation substantielle du bruit lors des opérations de déversement de nuit.

Considérons maintenant le problème sous l'angle de nuisance dans les lieux habités. La figure 3 montre les variations horaires du niveau équivalent (L_{eq}) à 10 mètres de la rue Notre-Dame. Ce bruit sera atténué par les facteurs suivants: la distance, la présence des espaces couverts de neige, et l'isolation acoustique des portes et fenêtres. Ces dernières procurent une atténuation typique de 25 dB. Le tableau suivant montre le degré d'atténuation du bruit avec la distance et au-dessus des différents types de surface. En supposant que les surfaces enneigées ont la même capacité d'absorption du bruit qu'un champ de blé, on peut compter sur une atténuation moyenne supplémentaire de 5.8 dB par doublement de la distance.

Taux d'atténuation du bruit de la circulation en présence de différents types de surfaces (pour chaque doublement de la distance) *

	Béton	gazon	terrain cultivé	champ de blé
L ₁₀	3.2	4.4	4.8 - 5.9	6.6
L ₅₀	2.5	3.3	3.4 - 5.1	5.0
L ₉₀	1.8	2.5	2.2 - 4.2	3.4

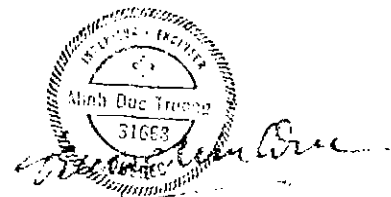
* D'après Delany M.E. "Traffic Noise", Acoustics & Vibration progress vol. 1 T. Wiley & Sons.

Or, selon la figure 3, le niveau équivalent moyen (avec une augmentation de 180 camions/heure s'établit à 68.5 dBA.

Pour les maisons situées à plus de 20 mètres de la rue Notre-Dame ce niveau sera réduit à $68.5 - 25.0 - 5.8 = 37.7$ dBA donc à la limite permise pour les lieux habités (Ordonnance No 2 Règlement 4996) qui est fixée: à 38 dBA la nuit (entre 23:00 et 07:00 heures), à 45 dBA le jour (entre 07:00 et 19:00 heures) et à 40 dBA en soirée (entre 19:00 et 23:00 heures).

Pour les résidences situées tout près de la rue Notre-Dame, le dépassement de niveau en période de nuit serait voisin de 6 dBA puisqu'on ne peut compter sur l'atténuation due à la distance.

On ne doit pas oublier que le déversement de la neige ne se fera qu'en hiver et (à cette période de l'année, les fenêtres seront d'ailleurs toutes fermées) qu'il devra être effectué sans délai.



ANNEXE 1 Conditions et résultats
des mesures

Equipement:

Microphone	B & K 4165	Série 870600
Préamplificateur	B & K 2619	Série 702388
Analyseur statistique	B & K 4426	Série 669345
Imprimante alpha numérique	B & K 2312	Série 698016
Sonomètre	B & K 2226	Série 851373
Calibrateur acoustique	B & K 4230	Série 724694
Anémomètre	Bristol	

Ajustements:

4426	Nombre d'échantillons	7000
	Période d'échantillonnage	0.5 sec
	Echelle	36 à 100 dB
	Détecteur R M S	Fast / Instant level
2312	Impression	Temps et données à toutes les heures de façon automatique
4230	Calibration de la chaîne de mesure	à 93.8 dB
	Accumulateur	12 VCC

Position du microphone:

- 1) relevé automatique avec le camion:
 - 100 pieds de l'intersection Liébert - Notre-Dame (coin Liébert)
 - 10 pieds de hauteur
- 2) relevé manuel au sonomètre 2226:
 - .30 pieds de l'intersection Liébert / Notre-Dame et Beaugrand /
Notre-Dame
 - 4 pieds de hauteur

Conditions Météorologiques selon Dorval

	<u>à 01:00 hr</u>	<u>à 03:00 hr</u>	<u>à 05:00 hr</u>
Humidité relative	69%	74%	74%
Pression barométrique	101.9 kPa	101.8 kPa	101.7 kPa
Vent	S-SE 17 km/h	S-SE 11 km/h	S-SE 11 km/h
Température	0°C	0°C	0°C

- Vent mesuré par l'anémomètre du camion:
Variable de 0 à 10 noeuds, moyenne 3 noeuds
- Etat de la chaussée: humide
- Légère précipitation de neige à 02:00 hr et 05:00 hr

Comptage de véhicule

- de 00:30 hr à 01:00 hr
120 véhicules dont 4 autobus et 3 camions
- de 03:07 hr à 03:37 hr
41 véhicules dont 3 autobus et 7 camions
- de 05:10 hr à 05:40 hr
120 véhicules dont 6 autobus et 36 camions

vitesse moyenne: 30 milles à l'heure à 40 milles à l'heure.

Tableau 1 Distribution horaire du bruit en période de nuit 10/03/82 12-
Liébert/Notre-Dame

Niveau de bruit (dBA)	23:00 @ 23:30	00:00 @ 01:00	01:00 @ 02:00	02:00 @ 03:00	03:00 @ 04:00	04:00 @ 05:00	05:00 @ 06:00
	<i>% du temps d'analyse</i>						
36 - 37.9							
38 - 39.9							
40 - 41.9				0.2	0.3	0.03	
42 - 43.9			0.1	11.2	10.0	5.3	0.2
44 - 45.9	0.06	1.1	5.8	23.6	19.8	23.9	5.4
46 - 47.9	1.48	8.4	15.7	17.3	17.5	20.7	7.7
48 - 49.9	6.67	12.2	16.7	11.8	12.8	11.9	9.8
50 - 51.9	10.95	13.3	13.8	8.3	9.0	8.7	11.0
52 - 53.9	12.9	11.5	11.1	7.2	7.1	7.0	11.3
54 - 55.9	11.6	10.8	7.6	5.0	5.5	5.6	10.2
56 - 57.9	10.0	8.5	6.2	3.9	3.6	3.8	8.6
58 - 59.9	9.5	8.1	5.1	2.9	3.5	3.4	8.2
60 - 61.9	9.3	7.4	4.2	2.4	3.1	2.4	7.1
62 - 63.9	8.8	6.9	4.2	1.9	2.5	2.2	6.0
64 - 65.9	7.7	4.9	4.0	1.5	1.6	1.8	4.4
66 - 67.9	6.5	2.8	2.8	1.1	1.4	1.2	3.6
68 - 69.9	4.2	1.7	1.3	0.7	1.1	0.8	2.3
70 - 71.9	1.7	1.1	0.7	0.3	0.5	0.7	1.5
72 - 73.9	0.8	0.9	0.4	0.2	0.3	0.3	1.0
74 - 75.9	0.2	0.4	0.2	0.2	0.2	0.1	0.7
76 - 77.9	0.1	0.1	0.1	0.2	---	0.03	0.4
78 - 79.9	0.1	0.01	0.03	0.03	0.03	0.01	0.2
80 - 81.9				0.03			0.1
82 - 83.9							0.1 **
84 - 85.9							0.1
86 - 87.9							0.04 *
88 - 89.9							0.03 *
90 - 91.9							---
92 - 93.9							0.01 *
94 - 95.9							---
96 - 97.9							0.03 *

* Niveaux provoqués par la fermeture des portes du camion

** Passage d'un camion dont le silencieux est défectueux.

Tableau 2.

Niveaux statistiques en période de nuit 10/03/82
Liébert/Notre-Dame

L_x (dBA)	23:00 @ 00:00	00:00 @ 01:00	01:00 @ 02:00	02:00 @ 03:00	03:00 @ 04:00	04:00 @ 05:00	05:00 @ 06:00
L_1	72.3	72.8	71.0	69.5	69.8	70.3	75.3
L_{10}	67.0	64.8	64.0	59.0	60.5	59.8	66.0
L_{50}	57.8	54.8	51.8	47.8	48.5	48.0	55.0
L_{90}	50.8	48.3	46.8	44.0	44.0	44.8	47.3
L_{95}	49.5	47.3	46.0	43.5	43.5	44.0	46.0
L_{99}	47.5	46.0	45.0	42.8	42.5	43.3	44.8
Leq	62.6	61.2	59.8	57.8	57.8	57.5	66.4

Note:

L_x niveau atteint ou dépassé durant X% du temps d'analyse.

ainsi:

L_1 représente les pointes de bruit

L_{50} représente le niveau moyen

L_{95} représente le niveau du bruit de fond

Tableau 3 Niveaux équivalents (1 minute)

Période de mesure	intersection		intersection	
	Liébert / Notre-Dame (dBA)		Beaugrand / Notre-Dame (dBA)	
01:00 @ 01:30	63.5		62.0	
	58.5		55.0	
	64.5	62.2 **	53.0	65.8 **
	59.5		72.5	(1 camion, 1 autobus)
	62.0		58.5	
03:00 @ 03:30	57.5		55.0	
	59.5		66.0	(autobus)
	59.5	58.6 **	57.5	61.5 **
	60.0		54.5	
	53.5		62.5	(camion)
05:00 @ 05:30	68.0		66.5	
	64.0		66.5	
	65.0	64.8 **	72.0	70.2 **
	58.0		73.0	
	82.5 *		71.0	
	63.5		66.5	

Note:

Ces relevés ont été pris sur les rues secondaires, à 30 pieds du feu de circulation (hauteur du microphone: 4 pieds). (10/03/82)

*) Camion dont le silencieux est défectueux et n'est pas tenu compte dans le calcul du Leq (5 minutes)

***) Niveau équivalent moyen (5 minutes).

Tableau 4

Niveaux statistiques en période de jour (11:00 @ 11:30 AM)

L_x (dBA)	Intersection No							Niveau moyen
	45	46	47	48	49	50	51	
L_1	84.0	85.8	84.5	84.5	80.3	84.8	87.5	84.5
L_{10}	79.0	78.0	77.5	78.0	74.0	77.5	78.8	77.5
L_{50}	71.3	67.3	68.0	70.0	67.8	66.8	67.3	68.4
L_{90}	60.3	57.8	60.3	62.3	57.5	56.5	58.5	59.0
L_{95}	58.3	56.5	59.5	61.0	56.8	55.3	57.5	57.8
L_{99}	55.8	56.0	58.8	59.0	55.5	54.3	57.0	56.6
Leq	74.6	74.4	73.7	74.3	70.6	73.4	75.3	73.8

Notes:

Ces données ont été mesurées le 21 octobre 1980 aux intersections avec le camion laboratoire.

L'échantillonnage est de 2000 échantillons / relevé à 10 échantillons / seconde.

Intersection des rues:

- 45: Notre-Dame - de Saint-Just
- 46: Notre-Dame - de Bruxelles
- 47: Notre-Dame - Beaugrand
- 48: Notre-Dame - de Beurivage
- 49: Notre-Dame - Georges-Bizet
- 50: Notre-Dame - Frederic Chopin
- 51: Notre-Dame - Liébert

Conditions atmosphériques:

Nuageux et frais, Température 6° C. Humidité relative 75%
Chaussée sèche, vent: 0 à 3 noeuds.

ANNEXE 2 Résultats des prédictions

Tableau 5 Niveaux de bruit actuels calculés selon le débit et le % de camion hypothétique pour une vitesse moyenne de 50 km/heure

Heure	débit total * véhicule/heure	Pourcentage camion (supposé)	Niveaux statistiques à 10 m **		
			L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
00-01	370	5	69.1	58.4	47.6
01-02	180	5	66.3	53.7	40.9
02-03	140	5	65.4	52.0	38.6
03-04	90	5	63.7	49.1	34.5
04-05	130	5	65.1	51.5	37.9
05-06	400	10	70.0	59.4	48.7
06-07	1310	10	74.6	67.2	59.7
07-08	1770	20	76.9	70.1	63.2
08-09	1230	20	75.5	67.7	59.9
09-10	850	30	75.3	66.3	57.2
10-11	960	30	75.7	67.1	58.3
11-12	1060	40	77.3	68.7	60.0
12-13	1070	40	77.3	68.7	60.1
13-14	1130	40	77.5	69.1	60.6
14-15	1210	30	76.6	68.6	60.5
15-16	1820	30	78.2	71.3	64.2
16-17	2190	30	78.9	72.5	66.0
17-18	1620	20	76.6	69.5	62.4
18-19	1190	20	75.4	67.5	59.6
19-20	1060	10	73.8	65.8	57.7
20-21	840	10	72.9	64.3	55.6
21-22	810	5	72.1	63.6	54.9
22-23	750	5	71.9	63.1	54.2
23-24	770	5	72.0	63.2	54.4

*) mesuré le mercredi 28/05/1980 à l'intersection Lepailleur / Notre-Dame.

**) Les niveaux statistiques sont calculés selon le modèle modifié de Johnson & Saunders.

Tableau 6 Augmentation anticipée du niveau de bruit (dBA)

Heure	Débit modifié	Nouveau % camion	AL ₁₀	Augmentation de niveau	
				AL ₅₀	AL ₉₀
00-01	730	51.8	8.1	9.0	9.8
01-02	540	68.3	11.7	13.3	15.0
02-03	500	73.4	12.9	15.0	16.9
03-04	450	81.1	15.1	17.9	20.6
04-05	490	74.8	13.3	15.5	17.5
05-06	760	52.6	7.5	8.3	9.1
06-07	1670	29.4	3.2	3.5	3.7
07-08	2130	33.5	2.3	2.5	2.8
08-09	1590	38.1	3.1	3.5	3.7
09-10	1210	50.8	3.8	4.3	4.8
10-11	1320	49.1	3.5	3.9	4.4
11-12	1420	55.2	2.9	3.4	3.8
12-13	1430	55.1	2.9	3.4	3.8
13-14	1490	54.5	2.8	3.2	3.6
14-15	1570	46.1	2.9	3.3	3.6
15-16	2180	41.6	2.1	2.3	2.6
16-17	2550	39.9	1.8	1.9	2.1
17-18	1980	34.5	2.5	2.8	3.0
18-19	1550	38.6	3.2	3.6	3.8
19-20	1420	32.8	3.8	4.1	4.5
20-21	1200	33.5	4.1	4.6	5.0
21-22	1170	34.2	4.9	5.2	5.6
22-23	1110	35.8	5.1	5.5	5.9
23-24	1130	35.3	5.0	5.5	5.8

Tableau 7 Niveaux de bruit futurs calculés selon les nouvelles conditions - vitesse moyenne des véhicules 50 km/heure

Heure	débit total véh/heure	% camion (nouveau)	Niveaux statistiques à 10 m (dBA)		
			L ₁₀	L ₅₀	L ₉₀
00-01	730	52	77.2	67.4	57.4
01-02	540	68	78.0	67.0	55.9
02-03	500	73	78.3	67.0	55.5
03-04	450	81	78.8	67.0	55.1
04-05	490	75	78.4	67.0	55.4
05-06	760	53	77.5	67.7	57.8
06-07	1670	29	77.8	70.7	63.4
07-08	2130	34	79.2	72.6	66.0
08-09	1590	38	78.6	71.2	63.6
09-10	1210	51	79.1	70.6	62.0
10-11	1320	49	79.2	71.0	62.7
11-12	1420	55	80.2	72.1	63.8
12-13	1430	55	80.2	72.1	63.9
13-14	1490	55	80.3	72.3	64.2
14-15	1570	46	79.5	71.9	64.1
15-16	2180	42	80.3	73.6	66.8
16-17	2550	40	80.7	74.4	68.1
17-18	1980	35	79.1	72.3	65.4
18-19	1550	39	78.6	71.1	63.4
19-20	1420	33	77.6	69.9	62.2
20-21	1200	34	77.0	68.9	60.6
21-22	1170	34	77.0	68.8	60.5
22-23	1110	36	77.0	68.6	60.1
23-24	1130	35	77.0	68.7	60.2