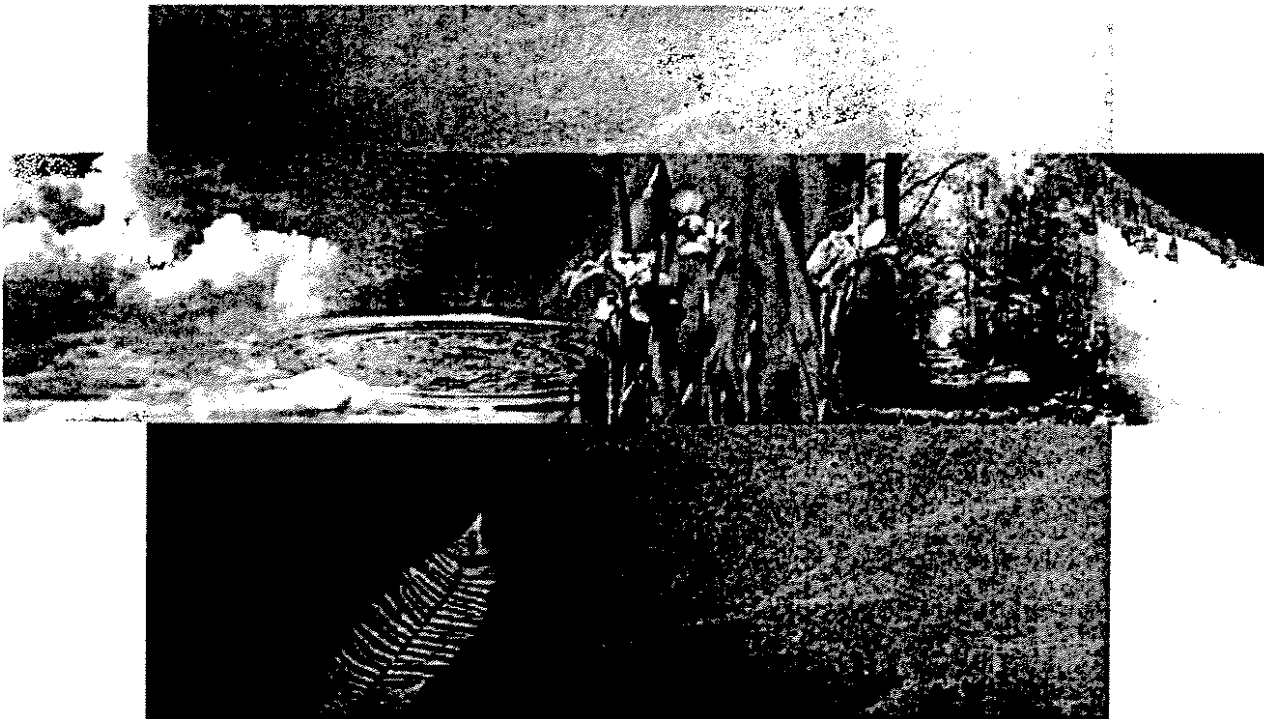


## QUESTIONS ET COMMENTAIRES

**Amélioration du réseau artériel  
de la Ville de Vaudreuil-Dorion  
par la Ville de Vaudreuil-Dorion**





---

---

# **DIRECTION DES EVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES**

Questions et commentaires  
pour le projet d'amélioration du réseau arteriel  
de la Ville de Vaudreuil-Dorion  
par la Ville de Vaudreuil-Dorion

3211-05-419

Le 21 decembre 2006

*Développement durable,  
Environnement  
et Parcs*

Québec 

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
QUESTIONS ET COMMENTAIRES .....	1
1. MISE EN CONTEXTE DU PROJET ET ELEMENTS DE JUSTIFICATION .....	1
2. DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR .....	4
3. DESCRIPTION DU PROJET .....	4
4. COMPLEMENTS D'INFORMATION PORTANT SUR LA PHASE DE CONSTRUCTION .....	5
5. MESURES D'ATTÉNUATION .....	5
6. PLAN DES MESURES D'URGENCE .....	6
7. PISTE CYCLABLE ET PARC LINEAIRE .....	6
8. PATRIMOINE .....	7
9. CLIMAT SONORE .....	7
10. SOLS ET EAUX SOUTERRAINES CONTAMINÉS .....	10
11. QUALITÉ DE L'AIR .....	12
12. RIVIÈRE QUINCHIEN .....	13
13. COURS D'EAU DORION .....	16
14. BOISE CHARLOT ET MARAIS .....	17
15. BOSQUET HUMIDE AU NORD DE LA RUE FELIX-LECLERC & PROXIMITÉ DE LA GARE DE VAUDREUIL .....	18
16. ESPÈCES FLORISTIQUES À STATUT PRÉCAIRE .....	18

## INTRODUCTION

Le présent document comprend des questions et des commentaires adressés à la Ville de Vaudreuil-Dorion dans le cadre de l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement pour le projet d'amélioration du réseau arteriel de la Ville de Vaudreuil-Dorion.

Ce document découle de l'analyse réalisée par le Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales en collaboration avec les unités administratives concernées du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi que de certains autres ministères et organismes. Cette analyse a permis de vérifier si les exigences de la directive du ministre et du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) ont été traitées de façon satisfaisante par l'initiateur de projet.

Avant de rendre l'étude d'impact publique, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit s'assurer qu'elle contient les éléments nécessaires à la prise de décision. Il importe donc que les informations demandées dans ce document soient fournies au Ministère afin qu'il puisse juger de la recevabilité de l'étude d'impact et, le cas échéant, recommander au ministre de la rendre publique.

## QUESTIONS ET COMMENTAIRES

### 1. MISE EN CONTEXTE DU PROJET ET ÉLÉMENTS DE JUSTIFICATION

#### Cadre démographique

QC-1 L'initiateur a bien fait ressortir la forte croissance démographique, entre les années 1991 et 2001, pour la Ville de Vaudreuil-Dorion et la municipalité régionale de comté (MRC) de Vaudreuil-Soulanges. L'initiateur prévoit également que cette croissance va se poursuivre au cours des prochaines années en raison de la disponibilité des services et des équipements publics existant sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Il mentionne par ailleurs que la Ville pourrait avoir une capacité d'accueil de l'ordre de 13 000 à 15 750 personnes d'ici les quinze prochaines années. Malgré ces estimations, l'initiateur devrait mettre à jour les données du tableau 1 qui présente l'évolution de la population pour les territoires de Vaudreuil-Dorion, de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, de la Montérégie, de la région métropolitaine de recensement de Montréal et du Québec. Ce tableau devrait également présenter, dans la mesure où les données sont disponibles, les prévisions démographiques pour ces territoires, et ce, sur un horizon de 20 ans. Ces données permettraient de mieux circonscrire les besoins en infrastructures routières pour la population locale.

### Conditions de circulation

QC-2 Pour les projections effectuees afin d'etablir les conditions de circulation futures, les resultats de l'enquête d'origine-destination de 1998 ont ete utilises. Les specialistes du ministere des Affaires municipales et des Regions mentionnent que les donnees de l'enquête origine-destination de 2003 auraient dues être privilegiees pour calculer les hypotheses futures. L'initiateur doit justifier son choix quant a l'utilisation des donnees de 1998 plutôt que celles de 2003 et exposer dans quelle mesure l'utilisation des donnees recentes aurait pu modifier les resultats de l'etat futur etabli dans l'étude d'impact.

### Solutions prévues par la Ville

QC-3 La construction de l'avenue Andre-Chartrand est prevue en deux phases. La premiere phase (horizon de 2 a 5 ans) consiste a réaliser, sur les segments qui n'impliquent pas de traversees etagees des vois ferrees du CP et du CN, un nouveau lien temporaire a deux voies qui se raccordera au prolongement de la rue Marier, lequel debouchera sur le prolongement de la rue Henry-Ford qui est presentement en construction. La seconde phase (horizon de 7 a 10 ans) est le parachevement de l'avenue Andre-Chartrand, c'est-à-dire sa conversion en un aménagement a quatre voies, avec la realisation des deux traversees etagees des voies ferrees du CN et du CP. L'initiateur justifie ce choix par les problematiques rencontrees, les differentes solutions etudiees, les orientations de developpement de la Ville et la capacite de payer de celle-ci pour de nouvelles infrastructures municipales. Cependant, l'initiateur devrait davantage detailler les avantages et les inconvenients (coûts, impacts humains et biophysiques, etc.) lies a ce choix, en comparaison a la construction de ce nouveau lien « nord-sud » en une seule phase.

### Solutions devant être développées de concert avec le MTQ

QC-4 Les trois principales solutions envisagees par l'initiateur aux problemes de circulation, de securite et d'accès aux pôles commerciaux de la Ville s'inscrivent dans un contexte ou d'autres interventions devront être realisees, mais cette fois-ci, de concert avec le ministere des Transports du Quebec (MTQ). Ces dernieres interventions devraient viser un meilleur acces a la Ville par trois points d'entree (A-40, A-540 et A-20). Dans ce contexte plus global, en ce qui concerne plus particulierement le parachevement complet a quatre voies de l'avenue Andre-Chartrand par la Ville, d'ici les sept a dix prochaines annees, l'initiateur considere que cette solution serait inadeguate sans le projet de reamenagement de l'A-20 dans le secteur de Dorion « puisque les problemes de securite et de fluidite seraient alors probablement très importants au croisement de la route Harwood » (p. 69). Or, le projet de parachevement de l'A-20 fait actuellement l'objet d'une etude d'impact sur l'environnement et un avant-projet a été realise. Aussi, aucun echeancier n'est connu a ce jour, mais il devra être « revu a la lumiere de la version finale du Plan de transport de la Monteregie qui n'a toujours pas ete adopte et qui est encore au stade de proposition » (p. 14). Ainsi, advenant le cas où le projet de reamenagement de

l'A-20 par le MTQ ne serait pas réalisé ou serait réalisé plusieurs années après celui du parachevernement à quatre voies de l'avenue Andre-Chartrand par la Ville, quels moyens ou solutions l'initiateur prévoit-il afin d'assurer tout de même une sécurité et une fluidité optimales dans le secteur de raccordement prévu entre l'axe Andre-Chartrand et l'A-20?

- QC-5 Le parachevernement de l'autoroute 30, prévu pour 2010, représente également un élément clef de l'avenir du trafic routier de Vaudreuil-Dorion. Sa réalisation viendra en effet réduire la pression de la circulation sur le réseau autoroutier, soit les autoroutes 20, 40 et 540. Les prévisions de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) reposent sur l'hypothèse que le parachevernement de l'A-30 sera complet par le MTQ. L'initiateur doit exposer comment les réalisations des modifications proposées au réseau routier municipal avec le présent projet vont contribuer aux problèmes constatés de capacité et de fluidité du trafic dans le secteur Dorion. Ces problèmes vont-ils demeurer préoccupants jusqu'au parachevernement de l'A-30?

### Transport collectif

- QC-6 L'initiateur doit présenter les orientations du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Vaudreuil-Soulanges et celles de la Ville de Vaudreuil-Dorion relativement au développement du transport collectif sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion et faire état des services actuels. L'initiateur doit expliquer la conciliation entre ces orientations et les installations en place et les interventions routières projetées qui visent une augmentation de l'offre pour le transport par automobile. L'initiateur prévoit-il bonifier l'offre de transport collectif et améliorer la qualité des services offerts aux usagers? Des mesures concrètes seront-elles mises en place pour inciter la population à utiliser davantage le transport collectif?
- QC-7 Dans une perspective d'intégration des différents modes de déplacement, l'offre routière pourrait-elle être trop importante et ainsi compétitionner avec le transport collectif ou rendre l'implantation ou la bonification de ce service plus difficilement justifiable?
- QC-8 Selon les renseignements de l'ÉIE, les nouveaux commerces à grande surface de Vaudreuil-Dorion sont susceptibles de générer environ 3 000 véh/h en heure de pointe du matin et environ 5 600 véh/h en heure de pointe du soir selon les estimations. Afin de tenir compte de cet achalandage et également que ces commerces sont susceptibles d'employer une forte proportion d'étudiants pour lesquels le recours à l'utilisation de l'automobile comme mode de déplacement est plus limité, outre le projet d'ajouter une piste cyclable le long de la rue Felix-Leclerc, avez-vous envisagé d'autres mesures pour améliorer l'accès à ces commerces par le biais du transport collectif?

## Emissions de gaz à effet de serre (GES)

QC-9 Bien qu'il soit difficile de cerner l'effet précis et quantitatif d'un projet comme celui de l'amélioration du réseau arteriel de la Ville de Vaudreuil-Dorion en matière d'émissions de GES, différents éléments peuvent tout de même être utilisés pour effectuer un raisonnement qualitatif à ce chapitre. L'initiateur doit donc compléter son EIE en discutant des impacts possibles en identifiant les principales variables des émissions de GES concernées sur son territoire et indiquer quels efforts seront faits pour limiter ces émissions.

## 2. DESCRIPTION DU MILIEU RECEPTEUR

QC-10 À la lumière de ce qui est demandé dans la directive du MDDEP, un certain nombre de données élémentaires apparaissent manquantes pour pouvoir bien décrire la population d'accueil du projet, c'est-à-dire la Ville de Vaudreuil-Dorion. À titre indicatif, en plus des chiffres fournis au cadre démographique déjà traité à la section 2.2.1 de l'ÉIE, plusieurs variables indépendantes sont pertinentes pour connaître quantitativement les caractéristiques d'une population : l'âge, le sexe, les taux de natalité et de mortalité, le solde migratoire, la langue parlée, l'état matrimonial, les types d'occupation, les taux d'activité, d'emploi et de chômage. Soulignons que ces variables sont couramment utilisées par *Statistique Canada* et l'*Institut de la statistique du Québec* (ISQ).

QC-11 L'ÉIE n'indique pas la présence de services d'urgence (policiers, ambulanciers, d'incendie) dans la zone d'étude. Ainsi, l'initiateur devrait mentionner si l'on retrouve ces services sur le territoire de la Ville et, dans l'affirmative, il devrait les localiser géographiquement.

## 3. DESCRIPTION DU PROJET

QC-12 Parmi les préoccupations des instances municipales (p. 53), il apparaît que la construction de l'avenue André-Chartrand à quatre voies doit nécessairement être adaptée aux besoins d'efficacité qui sont requis pour favoriser l'utilisation du train de banlieue (gare de Vaudreuil). L'initiateur doit faire état de toutes les mesures qui seront mises en place lors de la construction de cette avenue et lors de son exploitation pour favoriser de façon optimale l'utilisation de ce transport collectif. L'initiateur doit également indiquer les voies d'accès actuelles principales et secondaires à la gare intermodale et énoncer les facteurs limitants actuels.

QC-13 L'initiateur doit localiser, sur la figure 2 de l'ÉIE, la nouvelle gare pour les passagers de l'Agence métropolitaine de transport et la desserte routière et en faire état dans l'éclairage demandé à la question 6 du présent document.



- QC-14 Avec le phénomène du vieillissement de la population et suivant le principe de participation sociale la plus optimale possible des personnes handicapées au sein de leur communauté, lors de la conception et de la construction des trottoirs sur la rue Félix-Leclerc, le boulevard de la Cité des Jeunes et l'avenue André-Chartrand, l'initiateur devra porter une attention particulière à rendre ces infrastructures entièrement accessibles aux personnes ayant des incapacités liées à la motricité dans leurs déplacements et qui utilisent fréquemment différentes aides techniques (fauteuils roulants manuels ou électriques, cannes, triporteurs, etc.).
- QC-15 L'initiateur doit présenter sur une figure, telle que celles insérées dans l'étude d'impact (figures 2 à 10), tous les tronçons de route qui seront aménagés à deux voies et qui constitueront le nouveau lien nord-sud temporaire. Les caractéristiques et aménagements nécessaires à la construction de ce lien doivent être fournis.

#### 4. COMPLÉMENTS D'INFORMATION PORTANT SUR LA PHASE DE CONSTRUCTION

- QC-16 L'initiateur mentionne que les matériaux utilisés pour les fondations et le revêtement des chaussées proviendront de sablières et de carrières autorisées et d'une usine de béton bitumineux qui sont localisés à proximité des axes à l'étude. Est-il possible de localiser ces sites d'extraction et de production et identifier les traces à privilégier pour le transport des matériaux permettant d'éviter les zones à forte densité résidentielle et les écoles?
- QC-17 L'initiateur doit identifier les sites de dépôt des matériaux de rebuts naturels qui ne seront pas utilisés pour la construction des infrastructures.
- QC-18 D'après les informations contenues dans l'ÉIE (p. 81), il est présumé que des eaux souterraines pourraient être rencontrées si des excavations sont réalisées. L'initiateur doit faire part des modalités qui seront préconisées, lors des travaux de construction, pour la gestion de cette problématique.
- QC-19 Quelles sont les mesures qui permettront que les eaux résiduaires qui seront dirigées vers le réseau d'égout pluvial de la Ville lors des travaux (eaux de lavage, de nettoyage) respecteront les normes ou critères de rejet applicables dans le domaine. Les normes et critères de rejet sont-elles prescrites dans la réglementation municipale?

#### 5. MESURES D'ATTÉNUATION

- QC-20 L'ÉIE énumère des mesures pertinentes pour atténuer les impacts des aménagements prévus. À titre de complément, nous vous demandons d'évaluer la possibilité de considérer les mesures supplémentaires suivantes :

- Effectuer un choix des itinéraires pour le transport des matériaux et des horaires pour les travaux afin d'éviter les accidents et les nuisances (bruit, poussières, congestion aux heures de pointe, perturbation du sommeil et des périodes de repos, présence d'école, etc.).
- Au droit des aires de chantier ou de tout autre site nécessaire aux travaux, des mesures particulières doivent être mises en place pour contrôler convenablement, détourner et évacuer toutes les eaux de surface qui peuvent pénétrer dans les emplacements où les travaux sont exécutés, et ce, jusqu'à leur parachevement. Ces aires doivent être installées ou aménagées à une distance d'au moins 60 m de la bande riveraine des cours d'eau. Cette distance est calculée à partir de la limite des hautes eaux.
- Avant le début des travaux, une clôture temporaire doit être installée à la limite des périmètres de protection des zones sensibles tels le boisé Charlot et le marais. Également, les traverses de cours d'eau doivent être clairement indiquées et balisées.
- Afin de minimiser les apports en sédiments, des mesures de stabilisation des sols mis à nu doivent être installées au fur et à mesure de la progression des travaux.

## 6. PLAN DES MESURES D'URGENCE

QC-21 Les spécialistes du ministère de la Sécurité publique demandent que l'initiateur s'engage à déposer le plan des mesures d'urgence pour la phase de construction avant que les travaux débutent. En conséquence, ce plan devra être déposé au soutien de la première demande de certificat d'autorisation requis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Concernant le plan des mesures d'urgence pour la phase exploitation, celui-ci devra être déposé au plus tard lors de la dernière demande de certificat d'autorisation requis en vertu de l'article et de la Loi précités.

## 7. PISTE CYCLABLE ET PARC LINÉAIRE

QC-22 Afin d'avoir une vue d'ensemble des aménagements cyclables prévus dans le cadre du projet, pourriez-vous illustrer ceux-ci sur une figure telle que celles très adéquates qui sont jointes à l'étude d'impact (figures 2 à 10)?

QC-23 En raison des incidences possibles sur les propriétés riveraines à la rue Felix-Leclerc, la variante privilégiée dans l'ÉIE est celle sans piste cyclable, mais avec trottoir, à la lumière de la figure 9 présentant le zonage municipal. Les côtés nord et sud de la rue Felix-Leclerc sont zones à dominance commerciale et de services. En raison de l'absence de zonage résidentiel dans ce secteur, l'initiateur doit évaluer la pertinence de mettre en place un lien cyclable en remplacement du trottoir à l'intérieur de l'emprise de 25 m déjà acquise. Tel que mentionné dans l'ÉIE, cette infrastructure serait possiblement

plus adaptée aux clients et aux futurs employés des commerces à grande surface qui prendront place le long de cette rue.

QC-24 En vue de l'aménagement du nouveau corridor routier à quatre voies de l'avenue André-Chartrand, la Ville possède déjà une emprise de 25 m dans le secteur du parc des Jardins Dorion où un tronçon à deux voies existe actuellement. Toutefois, les futurs aménagements nécessiteront l'élargissement de l'emprise et, de ce fait, un empiètement est prévu sur le territoire du parc. L'initiateur devrait préciser les éléments que l'on retrouve dans le parc des Jardins Dorion et son utilisation par les résidents. L'initiateur doit préciser la superficie totale qui sera prise sur le parc et si la piste cyclable prévue peut être considérée comme une mesure de compensation pour les pertes causées par le projet. La mise en place d'autres mesures de compensation est-elle prévue?

## 8. PATRIMOINE

QC-25 Selon l'EIE, la résidence sise au # 940 du boulevard de la Cité des Jeunes doit être déplacée pour faire place à la future emprise du boulevard. Bien que ce bâtiment n'est pas protégé par un statut légal ou réglementaire, sa valeur patrimoniale est reconnue. Selon les informations de l'EIE, il semble que le propriétaire de ce bâtiment envisage sa démolition. Est-ce que des discussions pourraient être entreprises par la Ville avec le propriétaire afin d'acquiescer ce bâtiment dans le but d'éviter sa perte et de le relocaliser dans un parc public? Un usage à des fins touristiques pourrait être envisagé.

## 9. CLIMAT SONORE

L'étude sectorielle sur le bruit (Annexe 12) présente adéquatement les résultats découlant des simulations permettant l'évaluation du climat sonore projeté. Il est en effet possible d'identifier précisément les bâtiments résidentiels existants pour lesquels des perturbations sonores sont anticipées et les résultats ont été également illustrés sous forme graphique avec une échelle satisfaisante.

QC-26 Existe-il un règlement municipal concernant les nuisances tels le bruit de la circulation routière et les travaux de construction?

### Niveaux sonores actuels et prévus

QC-27 L'évaluation du climat sonore projeté se base sur une vitesse maximale de circulation de 50 km/h qui est affichée sur la rue Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité des Jeunes. Vos relevés ont mis en évidence que sur la rue Félix-Leclerc, des vitesses moyennes de déplacement vont au-delà de 65 km/h. Des simulations pour les vitesses pratiquées, reflétant davantage la réalité, auraient-elles mené aux mêmes résultats?

## Phase de construction

QC-28 Nous notons que l'étude d'impact présente les limites et lignes directrices préconisées par le MDDEP relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction (Annexe 12 – Étude sectorielle sur le bruit). L'EIE précise également qu'un programme détaillé de surveillance du bruit en période de construction sera élaboré et déposé au MDDEP au soutien des demandes de certificats d'autorisation de construction requises en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Considérant que dans le cadre de la réalisation de ce projet, plusieurs résidences sont localisées à proximité des futurs tronçons routiers prévus, le niveau de bruit provenant du chantier doit être géré de manière étroite. En conséquence, nous désirons obtenir un engagement de votre part à ce que les exigences du MDDEP soient incluses dans un devis spécial des documents d'appel d'offres. À titre d'exemple, vous trouverez en annexe un extrait d'un devis spécial de gestion du bruit sur le chantier, préparé par le MTQ et déposé au soutien d'une demande de certificat d'autorisation requis en vertu de l'article 22 pour un projet routier, qui présente, à notre satisfaction, les objectifs de protection du climat sonore en période de construction.

QC-29 Plusieurs mesures sont identifiées dans l'ÉIE (p. 185 et 186) pour atténuer les impacts sonores anticipés lors des travaux de construction. En plus de celles proposées, nous vous suggérons de considérer également la possibilité de construire des buttes temporaires anti-bruit avec des matériaux de rebut (matières organiques) provenant du chantier ou des surplus de déblais propices pour la construction d'une telle mesure.

## Phase d'exploitation

### **Mesures d'atténuation et de compensation**

QC-30 **A** la section 6.2.5.11 de l'ÉIE (p. 226), il est mentionné que le terre-plein avec une butte anti-bruit ne sera pas préconisé au-delà du secteur bâti des Jardins Dorion comme mesure d'atténuation du bruit en période d'exploitation et qu'il a été jugé préférable de travailler plutôt sur l'enveloppe des futurs bâtiments riverains au trace de l'avenue André-Chartrand. Nous sommes également d'avis que, afin de respecter un principe d'équité entre les quartiers en place et actuellement en développement et ceux qui seront construits à proximité des boulevards dans les années à venir, des mesures adéquates doivent être envisagées par la Ville de Vaudreuil-Dorion pour encadrer les nouveaux développements concernant la gestion du bruit. En conséquence, nous désirons que vous évaluiez la possibilité de définir une réglementation pour s'assurer que les initiateurs des projets immobiliers à venir le long des trois infrastructures routières, utilisent des techniques de construction telles que celles énumérées dans l'ÉIE (p. 226 et 227) visant la limitation du bruit à l'intérieur des unités résidentielles. D'autres mesures de gestion du bruit peuvent également être envisagées, notamment la détermination d'une zone tampon entre les infrastructures routières et les nouveaux projets de



construction résidentiels, institutionnels et récréatifs afin que le niveau de bruit mesuré à l'emplacement prévu pour la construction soit inférieur à 55 dB(A) pour assurer la protection de la qualité de vie des résidents.

QC-31 Dans le secteur des Jardins Dorion, la mise en place de l'avenue André-Chartrand à quatre voies entraînera des augmentations de bruit pour une quinzaine de résidences qui pourraient subir des hausses variant de 4 à 10 dBA. L'initiateur propose, dans ce secteur, des mesures d'atténuation qui nous apparaissent intéressantes, soit la mise en place d'un mur anti-bruit de 1,7 m de hauteur dans le terre-plein entre les rues Valois et Dumoulin et la limitation de la vitesse à 30 km/h à l'ensemble de ce secteur. Selon l'ÉIE, « la combinaison de ces mesures aura pour effet de limiter les niveaux sonores futurs à un maximum de 55 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) pour presque toutes les résidences (sauf une) » (p. 240). Cependant, la limitation de la vitesse à 30 km/h est une mesure qui devrait faire l'objet d'un contrôle rigoureux pour assurer son respect. La possibilité d'avoir recours à la mesure d'atténuation suivante doit être discutée :

l'installation d'un système de tableaux afficheurs destiné à contrôler la vitesse en informant les usagers de tout dépassement dans ce secteur de l'avenue André-Chartrand.

QC-32 L'ÉIE indique que les mesures d'atténuation proposées (butte et limitation de la vitesse) ne permettront pas d'assurer un climat sonore de 55 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) aux droit d'une seule résidence localisée sur l'avenue André-Chartrand entre les rues Valois et Dumoulin. Toutefois, l'examen du tableau 24 de l'Annexe 12 révèle que, pour le scénario 2, les niveaux sonores projetés pour deux résidences (M et N) sont supérieurs à 55 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) soit 58 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) pour la résidence M et 59 dBA ( $L_{eq, 24 h}$ ) pour la résidence N. Selon la grille d'analyse du MTQ et la pratique administrative du MDDEP, ces impacts sont considérés comme significatifs. Quelles mesures d'atténuation pourraient être mises en place (insonorisation de la façade de ces bâtiments, programme de compensation, etc.)?

QC-33 L'ÉIE mentionne que, en général, le milieu étudié est déjà passablement perturbé. En effet, sur la rue Félix-Leclerc et le boulevard de la Cité des Jeunes, les niveaux de bruit, à l'exception d'un seul relevé 24 heures sur le boulevard de la Cité des Jeunes, sont tous au-dessus de 55 dBA. Même si les augmentations prévues et colligées aux tableaux 22 et 23 de l'Annexe 12 ne sont pas très significatives, l'initiateur doit évaluer la possibilité de privilégier l'utilisation d'un revêtement de la chaussée qui réduit le bruit, principalement pour le boulevard de la Cité des Jeunes.

Programme de suivi environnemental du climat sonore en période d'exploitation

QC-34 Le programme de suivi environnemental du climat sonore en période d'exploitation doit être complet en y ajoutant les éléments suivants :

- le programme doit être réalisé, un an, cinq ans et dix ans suivant la mise en service des infrastructures;
- des relevés sonores devront être effectués sur une période de 24 h, à quelques endroits représentatifs et des comptages de véhicules avec classification permettant la caractérisation de la circulation aux points d'évaluation retenus doivent être prévus selon les prescriptions suivantes :  
1 an et 5 ans suivant la mise en service : relevés sonores et comptage de véhicules; 10 ans suivant la mise en service : comptage de véhicules.

## 10. SOLS ET EAUX SOUTERRAINES CONTAMINÉS

Les informations suivantes communiquées par les spécialistes du MDDEP permettent de bien situer le cadre normatif et les prémisses qui vont prévaloir dans l'analyse de cet aspect lors de l'analyse de l'acceptabilité environnementale de votre projet.

Les outils normatifs et légaux qui rassemblent les normes et exigences à respecter lors de problématiques de sols et des eaux contaminées sont les suivants :

- Loi sur la qualité de l'environnement
- Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (RPRT)
- Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC)
- Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés
- Guide de caractérisation des terrains

### Prémisses qui encadrent l'approche d'évaluation

Selon le 2<sup>e</sup> paragraphe de l'article 1 du RPRT, les concentrations de contaminants dans les sols sous l'assiette d'une chaussée ou d'un trottoir en bordure de celle-ci doivent être inférieures aux valeurs limites de l'annexe II.

Dans le cas du projet en titre, nous considérons que les valeurs limites de l'annexe II du RPRT sont applicables à une contamination des sols présente sur toute la largeur de l'emprise auquel cas, un terre-plein central, une chaussée, une bordure de route, un trottoir, une piste cyclable et l'aire entre un trottoir ou une piste cyclable et la limite de l'emprise de la municipalité, sont visés.

### Caractérisation de phase I

QC-35 Dans le cadre du processus de connaissance préalable aux travaux d'élargissement et de construction, une recherche historique de l'utilisation passée des terrains limitrophes, appelée « Caractérisation de phase I », doit être effectuée par l'initiateur de projet afin de bien identifier toutes les sources potentielles passées (une activité visée à l'annexe III du RPRT et susceptible d'avoir contaminé un terrain mais qui n'existe plus, tels station-service, garage

<sup>1</sup> Aire qui fait partie des travaux d'élargissement ou de déconstruction et que nous appellerons la banquette.

de réparation automobile, etc.) et actuelles de contamination des sols et de l'eau souterraine. La caractérisation de phase I est décrite dans le Guide de caractérisation des terrains. La connaissance des sources de contamination potentielles passées et actuelles permet de mieux cibler les secteurs à caractériser lors de la phase II et à identifier les paramètres devant être analysés. Cette caractérisation doit être incorporée à l'étude d'impact.

QC-36 Pour les acquisitions nécessaires pour la réalisation des infrastructures (voir section 3.4.2 de l'étude d'impact), l'initiateur doit également effectuer la caractérisation de phase I. La connaissance des sources de contamination potentielles de ces terrains permettra de mieux cibler les interventions ultérieures devant être réalisées.

### Caractérisation de phase II

QC-37 Conformément au Guide de caractérisation des terrains, s'il y a des terrains contaminés touchés par le projet, l'initiateur doit s'engager à caractériser les sols (étude de caractérisation de phase II) avant les travaux d'excavation via des stations d'échantillonnage prédéterminées et non durant les travaux à partir des piles de déblais. La caractérisation des sols en piles favorise la dilution de la contamination et n'est pas recommandée. Les sols excavés devront être gérés selon la réglementation en vigueur, en particulier le Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains. Ces études et le cas échéant, un plan de réhabilitation devront être transmis avec les documents requis pour l'obtention du certificat d'autorisation requis en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

QC-38 À la section 4.5, à la suite de la caractérisation de phase II précédant les travaux d'élargissement et de construction, l'initiateur doit s'engager à ce que tous les sols contaminés supérieurs aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT, soient excavés et gérés dans un lieu autorisé ou bien, si admissibles, soumis à l'évaluation des risques à la santé, à l'écosystème et des impacts à l'eau souterraine. De plus, la qualité chimique des sols du fond et des parois des excavations devra être vérifiée avant de les remblayer soit avec des sols excavés du terrain respectant l'annexe II du RPRT ou bien des sols propres importés (selon la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés) dont la qualité aura été vérifiée à la source.

QC-39 Sous la banquette et en absence d'aménagement dans ce projet, les sols contaminés supérieurs aux valeurs limites de l'annexe II du RPRT identifiés lors de la caractérisation de phase II et que l'initiateur de projet projette de maintenir en place devront faire l'objet d'un avis de contamination inscrit au registre foncier.

QC-40 Si la caractérisation de phase II détermine que des contaminants sont émis dans les sols ou l'eau souterraine par une source située au-delà de la limite de l'emprise, des mesures devront être prises par l'initiateur à la suite de la réhabilitation afin que ces contaminants ne migrent plus dans l'emprise.

## 11. QUALITÉ DE L'AIR

### Evaluation de la qualité de l'air et modélisation de la dispersion atmosphérique

- QC-41 Les paramètres retenus pour l'évaluation de la qualité de l'air, soit le CO et le NO<sub>2</sub> ne sont pas suffisants. Les particules en suspension totales (PST), les particules en suspension de diamètre inférieur à 10 µm (PM<sub>10</sub>) et les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM<sub>2.5</sub>) doivent également être prises en compte.
- QC-42 Une modélisation de la dispersion des PST, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub> doit aussi être réalisée.
- QC-43 L'initiateur doit énumérer les principaux paramètres utilisés par le Mobile 6.2C pour obtenir les facteurs d'émissions.
- QC-44 Les facteurs d'émission doivent être exprimés à l'aide des unités du système métrique.
- QC-45 Les estimations des émissions annuelles de chacun des tronçons de route considérés doivent être présentées pour les scénarios étudiés (scénarios 1 et 2).
- QC-46 Une erreur s'est glissée dans le titre des tableaux 2.3a et 2.3b. L'un des tableaux (probablement 2.3b) devrait présenter les résultats de la station Dorval et non Pointe-Claire.
- QC-47 Le choix de l'échelle (couleur – valeurs de concentration) n'est pas approprié pour certaines cartes de concentrations horaires présentées à l'annexe 5. L'échelle choisie doit permettre de bien juger des variations de la concentration sur le domaine d'étude. Les cartes dont l'échelle doit être modifiée sont :
- Scénario 2005, polluant NO<sub>2</sub>, partie sud de la zone d'étude
  - Scénario 2021, polluant NO<sub>2</sub>, partie nord de la zone d'étude
  - Scénario 2021, polluant NO<sub>2</sub>, partie sud-est de la zone d'étude
  - Scénario 2021, polluant NO<sub>2</sub>, partie sud-ouest de la zone d'étude
- QC-48 Les niveaux ambiants de chaque contaminant étudié ont été fixés arbitrairement à 75 % des valeurs maximales enregistrées aux stations Dorval et Sainte-Anne-de-Bellevue. L'initiateur doit justifier de façon exhaustive l'utilisation de ce facteur (75 %). À défaut de justifications appropriées, on doit utiliser comme niveau ambiant les valeurs maximales mesurées aux deux stations.
- QC-49 Selon les auteurs du rapport, les émissions du site du Flying J. contribuent aux niveaux de contaminants atmosphériques sur la zone d'étude. Toutefois, les émissions de ce site n'ont pas été prises en considération lors de la



modélisation. L'initiateur doit donc reprendre la modélisation de la dispersion en y ajoutant les émissions du site du Flying J.

QC-50 Dans l'hypothèse où, à la suite des résultats issus de la modélisation des émissions atmosphériques actuelles et futures qui comprend les émissions du site du Flying J., des dépassements des valeurs de référence des paramètres considérés sont observés, des mesures d'atténuation seront-elles mises en œuvre pour l'amélioration de la qualité de l'air ambiant?

### Suivi environnemental

QC-51 Avec l'augmentation prévue des activités commerciales, industrielles et résidentielles sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion qui induiront un nombre total de nouveaux déplacements à environ 7 500 véhicules/heure pendant l'heure de pointe du matin et 11 000 véhicules/heure durant l'heure de pointe du soir (p. 34 et figure 4) et également la présence des trois autoroutes ceinturant la zone d'étude, l'initiateur doit présenter un programme de suivi environnemental de la qualité de l'air ambiant sur son territoire. Prévoyez-vous la mise en place de mesures installées en fonction des sources dominantes?

## **12. RIVIÈRE QUINCHIEN**

QC-52 Pour les fins de l'analyse de l'acceptabilité environnementale, un support cartographique plus précis de la rivière Quinchien est nécessaire. L'utilisation de l'échelle 1:2 000 utilisée pour illustrer les scénarios d'aménagement des trois infrastructures prévues retrouvées à l'annexe 14 serait idéale. Sur ce support, nous devons visualiser l'ensemble des secteurs de la rivière qui présentent actuellement des problèmes d'érosion et les endroits prévus pour l'installation des filtres-berges végétaux.

QC-53 La rivière Quinchien est le seul cours d'eau d'importance dans le secteur à l'étude. Ce cours d'eau, comparativement aux cours d'eau Boisvert et Dorion de moindre importance, est le seul qui suit un tracé naturel. Dans un contexte d'urbanisation, ce cours d'eau possède une grande valeur et pourrait prendre de l'importance en tant qu'espace vert protégé. La mise en valeur et la protection maximale de la rivière Quinchien doivent être envisagées par la Ville de Vaudreuil-Dorion. La Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables vise la protection des lacs et cours d'eau et interpelle de façon particulière les intervenants municipaux qui ont la responsabilité d'élaborer les schémas d'aménagement, les plans d'urbanisme et les réglementations municipales. L'initiateur doit faire le point sur les dispositions actuelles inscrites dans les outils légaux municipaux qui s'appliquent à la rivière Quinchien. Dans l'hypothèse où aucune réglementation municipale n'existe, l'initiateur doit exposer la position de la Ville quant à la mise en œuvre des prescriptions de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables visant la protection de la rivière.

- QC-54 Pour le boulevard de la Cite des Jeunes, il a ete decide de privilegier une piste cyclable dediee du cbte nord du boulevard. L'initiateur mentionne que, en consequence, la piste cyclable prevue au plan directeur suivant la riviere Quinchien du cbte sud n'est plus requise. Cependant, il est prevu d'arnenager un parc lineaire au sud de la riviere Quinchien. Dans l'ÉIE, les seules informations se rapportant a ce parc concernent un usage comme zone de retention et l'arnenagement de bandes de vegetation aux endroits où il y a absence de vegetation, « principalement sur les parcelles qui sont visees par la creation d'un parc lineaire et sur celles qui longent la riviere en etant dans l'ernprise du boulevard de la Cite des Jeunes » (p. 192). Dans un contexte de preservation et de mise en valeur de l'environnement, l'initiateur devrait preciser davantage l'ensemble des arnenagements prevus dans ce parc lineaire. Ces informations sont d'autant plus importantes, compte tenu, entre autres, du probleme d'erosion des berges de la riviere Quinchien et de sa proximite au boulevard de la Cite des Jeunes.
- QC-55 Compte tenu que les deux voies actuelles du boulevard de la Cite des Jeunes sont tres rapprochees de la riviere Quinchien et que, dans certains secteurs, l'ernprise occupe la rive, l'initiateur pourrait-il envisager augrnenter les acquisitions du cbte nord du boulevard pour pennettre l'elargissement a quatre voies et recuperer une certaine largeur des voies actuelles, ce qui pennettrait de redonner un caractere naturel a la riviere? Cette possibilite s'inscrit pleinement dans le cadre de votre projet de creation d'un parc lineaire du cbte sud de la riviere Quinchien.

### Reairne hydraulique

- QC-56 Existe-t-il actuellement une cartographie des zones inondables de la riviere Quinchien illustrant les niveaux de recurrence de 2 ans, 20 ans et 100 ans?
- QC-57 Avec le rehausserment prevu du niveau des crues, est-il prevu de proceder a une delimitation des zones inondables?
- QC-58 Les zones actuelles et futures vulnerables aux debordernents doivent être localisees sur la carte a plus grande echelle de la riviere Quinchien demandee a la question 52 ci-dessus. L'initiateur doit porter une attention particuliere au secteur a proximite du Complexe de la Cite des Jeunes qui, selon l'ÉIE est susceptible de subir une amplification des problernatiques de debordernent avec le developperment a venir. De même, le secteur entre la rue Henry-Ford et la voie ferree qui sera caracterise par des hausses de debits de 50 a 170 % doit faire l'objet d'une delimitation des secteurs susceptibles d'être inondes.
- QC-59 Il est mentionne dans l'ÉIE (p. 197) que la Ville de Vaudreuil-Dorion fait actuellement de la retention pour limiter les apports d'eau a la riviere Quinchien en utilisant le « principe du double drainage ». L'initiateur doit expliquer ce principe et enoncer les resultats concrets qui en decoulent.

- QC-60 Une des mesures d'atténuation énoncée dans l'ÉIE consiste, via la réglementation d'urbanisme, à obliger la surelevation des résidences dans les secteurs sujets aux débordements. L'initiateur doit localiser ces résidences à risque et indiquer si des compensations financières sont envisagées par la Ville pour permettre la réalisation de ces travaux.
- QC-61 Dans l'hypothèse où les mesures d'atténuation avec les municipalités de Saint-Lazare et Les Cedres ne pourraient pas trouver application, la Ville de Vaudreuil-Dorion envisage retenir les eaux dans les espaces disponibles avec les bretelles d'entrée et de sortie à l'échangeur de l'A-540. Cette mesure ainsi que son efficacité doivent être détaillées.
- QC-62 L'apport accru en eaux de drainage provenant des emprises des axes à l'étude aura pour effet de favoriser des processus d'érosion supplémentaires susceptibles d'affecter la stabilité des berges et des talus de la rivière Quinchien. L'initiateur doit décrire et localiser les mesures spécifiques qui devront être mises en place pour limiter la détérioration de la situation concernant les problématiques d'érosion et de stabilité occasionnées par l'augmentation du débit de la rivière. Ces mesures sont très importantes, car l'augmentation des sédiments a des effets hydrauliques importants en rehaussant le lit des cours d'eau et, de ce fait, peuvent nuire à l'écoulement de l'eau.

#### Qualité des eaux de surface de la rivière Quinchien

- QC-63 Pour protéger la qualité de l'eau, l'initiateur prévoit des filtres-berges végétaux à certains endroits le long de la rivière Quinchien. Selon les renseignements fournis, il s'agit de bandes de végétation constituées de plantes indigènes et nécessitant peu d'entretien qui sont aménagées pour filtrer les eaux de ruissellement et éliminer les contaminants et les particules de terre avant qu'elles n'atteignent les cours d'eau (p. 192). L'initiateur mentionne également que, dans le cas de la rivière Quinchien, « ces bandes seraient aménagées aux endroits où il y a absence de végétation, principalement sur les parcelles qui sont visées par la création d'un parc linéaire et sur celles qui longent la rivière en étant dans l'emprise du boulevard de la Cité des Jeunes » (p. 192). L'initiateur doit fournir la description de ces filtres-berges et, si possible, fournir un dessin les illustrant.
- QC-64 Des mesures d'atténuation particulières des impacts sur la qualité des eaux de surface ont été présentées dans l'ÉIE. On suggère le recours à des techniques telles que des biofiltres disposés le long des aires de stationnement à grande surface, des revêtements bitumineux poreux et des capteurs d'hydrocarbures et de sédiments intégrés aux réseaux pluviaux. Il est heureux de constater la sensibilité de l'initiateur à cette problématique et le recours à de telles techniques novatrices. Nous désirons toutefois que l'initiateur documente la

conception et la planification de l'entretien de tels ouvrages qui sont généralement sensibles au colmatage lorsqu'ils ne sont pas entretenus.<sup>2</sup>

- QC-65 Le bénéfice des mesures d'atténuation particulières de gestion des eaux pluviales mentionnées à la question précédente, tant celles existantes que celles proposées, a-t-il été évalué en matière de réduction des impacts hydrauliques sur les cours d'eau de la zone d'étude?
- QC-66 Selon l'ÉIE, la Ville envisage de faire réaliser une analyse des installations septiques isolées recensées le long de la rivière Quinchien afin de planifier la réalisation des correctifs requis aux installations pour améliorer la qualité de l'eau. En raison de la valeur de la rivière Quinchien, du fait qu'elle fait partie du nombre limité de sites naturels de la zone d'étude urbanisée, et dans un contexte de protection de ce milieu naturel, l'initiateur doit préciser à quel moment il compte remédier à cette cause de dégradation de la rivière.

### Traversee de la rivière Quinchien

- QC-67 Dans l'ÉIE, il est mentionné que la structure qui sera privilégiée pour la traversée de la rivière Quinchien requise pour l'avenue André-Chartrand est un pont en arche. Or, selon des informations supplémentaires communiquées récemment, il semble que la structure retenue serait maintenant un pont avec culée. L'initiateur doit présenter son choix final et identifier les activités susceptibles de modifier l'habitat du poisson en regard des fonctions que constituent la reproduction, l'alimentation, l'abri et la libre circulation. L'initiateur doit calculer les superficies des pertes d'habitats du poisson temporaires et permanentes découlant de la mise en place de cette structure. Le calcul des empiètements et des détériorations doit être effectué à l'intérieur de la ligne naturelle des hautes eaux.
- QC-68 L'initiateur doit présenter des mesures visant la compensation des pertes d'habitats du poisson et préciser les objectifs qu'il prévoit atteindre avec ces mesures. Considérant que la rivière Quinchien ne possède pas actuellement un grand potentiel d'habitat pour le poisson, les mesures de compensation doivent viser de façon prioritaire l'amélioration de ce potentiel.

## 13. COURS D'EAU DORION

- QC-69 À la page 81 de l'ÉIE, on mentionne que le cours d'eau Dorion « [...] sera déplacé ou que sa pente d'écoulement sera modifiée à certains endroits. » Les spécialistes du Centre d'expertise hydrique du MDDEP indiquent qu'il serait

<sup>2</sup> Une documentation de plus en plus abondante existe sur le vécu de l'implantation de telles mesures, notamment en regard des conditions reliées au climat nordique. L'Infraguide ([www.infraguide.ca](http://www.infraguide.ca)) fondé par la Fédération canadienne des municipalités, le Conseil national de recherches du Canada, InfrastructuresCanada et l'Association canadienne des travaux publics constitue une référence intéressante à cet effet.

important d'évaluer les incidences de ces modifications sur l'équilibre hydraulique et hydro-sédimentaire de ce cours d'eau.

- QC-70 Un support cartographique plus précis du cours d'eau Dorion est nécessaire. L'échelle 1:2 000 utilisée pour illustrer les scénarios d'aménagement des trois infrastructures prévues retrouvées à l'annexe 14 serait idéale.
- QC-71 L'initiateur doit illustrer sur cette cartographie, le réaménagement du cours d'eau Dorion tel qu'il a été convenu avec le MDDEP dans le cadre de l'analyse d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement concernant les projets de développements résidentiel et industriel. Le bassin de rétention qui sera établi le long du cours d'eau Dorion doit également être localisé et la gestion de ce bassin doit être expliquée. L'initiateur doit également rapporter, dans le cadre de projet de construction des infrastructures routières, l'évaluation de l'impact du réaménagement du cours d'eau Dorion sur le marais existant situé un peu à l'est du tracé de l'avenue André-Chartrand.
- QC-72 Les travaux d'aménagements à la sortie et à l'entrée du ponceau prévu sur le cours d'eau Dorion doivent être décrits et illustrés à l'aide de croquis.

#### 14. BOISE CHARLOT ET MARAIS

Nous sommes d'avis que l'écosystème composé par le boisé Charlot et le marais doit être considéré par l'initiateur comme ayant une très grande valeur et que, en conséquence, il doit faire l'objet de mesures de protection exceptionnelles. La présence d'espèces floristiques à statut précaire et d'un milieu humide et la très faible superficie de milieux forestiers sur le territoire de la Ville de Vaudreuil-Dorion justifient la sauvegarde de ce milieu naturel.

QC-73 Au même titre que pour le cours d'eau Dorion, un support cartographique à l'échelle du 1:2 000 doit être fourni par l'initiateur afin de pouvoir visualiser clairement les limites du boisé Charlot et du marais qui se situent approximativement dans le secteur où la frênaie de Pennsylvanie vient rejoindre la chênaie rouge. Les informations suivantes doivent être indiquées sur cette cartographie :

- les limites de la zone publique actuelle qui protège le boisé Charlot;
- les nouvelles limites de la zone publique à la suite de la cession de terrain prévu pour protéger le boisé Charlot et le marais;
- l'identification de l'encadrement juridique visant spécifiquement à assurer la protection et le maintien de la diversité biologique et des ressources naturelles de milieu naturel;
- la grille des rues révisée pour supprimer tous les empiètements dans le boisé Charlot et le marais à protéger.

QC-74 L'initiateur doit s'assurer que les interventions prévues sur le cours d'eau Dorion ne seront pas de nature à modifier les conditions hydriques assurant la pérennité du marais qui se situe dans le boisé Chalot.

## 15. BOSQUET HUMIDE AU NORD DE LA RUE FÉLIX-LECLERC À PROXIMITÉ DE LA GARE DE VAUDREUIL

QC-75 L'initiateur prévoit-il affecter une servitude de conservation au bosquet humide afin de lui assurer une protection et le maintien de ses caractéristiques naturelles?

## 16. ESPÈCES FLORISTIQUES À STATUT PRÉCAIRE

QC-76 Les spécialistes de la Direction du patrimoine écologique et des parcs du MDDEP demandent que la Ville de Vaudreuil-Dorion envisage des mesures précises pour assurer la conservation du boisé Chalot où est localisée la *Claytonia virginiana* (claytonie de Virginie), une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable et l'*Ulmus thomasi* (ornement liège) reconnu comme une espèce menacée. Cette recommandation rejoint celle que nous avons formulée à l'item 14 du présent document.

QC-77 Outre la désignation d'une zone de conservation, l'initiateur doit exposer l'ensemble des mesures particulières qui seront prises pour assurer, autant lors de la phase de construction que celle d'exploitation, la conservation intégrée des espèces à statut précaire.

QC-78 L'initiateur doit évaluer la possibilité d'élaborer un plan de conservation d'aire à protéger et un programme de suivi afin d'éviter des préjudices irréparables aux espèces à statut précaire et à leur habitat.

QC-79 Afin de contribuer à la mise à jour du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ), les spécialistes du MDDEP demandent que l'initiateur nous transmette confidentiellement, une copie de la cartographie détaillée de l'inventaire floristique effectué sur le terrain en mai 2005. La localisation précise et l'identification des occurrences des espèces observées à l'intérieur de la zone d'étude ainsi que l'identification de la personne ayant réalisé l'inventaire sont également souhaitées.

*Original signé par*

Ruth Lamontagne, B.Sc.  
Chargée de projet  
Service des projets en milieu terrestre

Carl Ouellet, B. Sc. Sociologie  
Analyste