

---

---

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

---

1. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.
  - *Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés, 13 février 2007, 2 pages.*
  - *Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère, 16 février 2007, 3 pages.*
  - *Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère, 23 février 2007, 3 pages.*
  - *Direction du patrimoine écologique, 20 février 2007, 1 page.*
  
2. Ministère des Ressources naturelles et de la faune
  - *Direction de l'aménagement de la faune de l'Estrie, de Montréal et de la Montérégie, 23 février 2007, 1 page.*

## EXPERTISE TECHNIQUE

- NATURE DE LA DEMANDE** : Projet « Amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion », Deuxième examen de la recevabilité.
- EXPERTISE DEMANDÉE PAR** : Marie-Claude Théberge, chef par intérim du Service des projets en milieu terrestre (SPMT), Direction des évaluations environnementales (DEE)
- EXPERTISE ÉMISE PAR** : Richard Martel
- DATE** : Le 13 février 2007
- N/RÉFÉRENCE** : 2006-27-A

---

### 1. INTRODUCTION

Le 17 juillet 2006, le dossier en titre a été remis au Service des lieux contaminés (SLC) pour expertise. La DEE demandait au SLC de faire l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet selon son champ de compétence.

L'analyse du SLC, complétée le 27 juillet 2006, s'est traduite en une série de questions et commentaires que la DEE a transmis à la ville de Vaudreuil-Dorion le 21 décembre 2006. Dans ce document, les questions et commentaires du SLC se retrouvent à la section 10 intitulée « Sols et eaux souterraines » aux pages 10 et 11.

Les réponses du promoteur sont parvenues à la DEE en janvier 2007.

### 2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

- Étude d'impact sur l'environnement, Amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion, Réponses aux questions du MDDEP, par Génivar, janvier 2007.

### 3. DESCRIPTION DU PROJET

Le projet de 30,6 M \$ consiste à intervenir sur 3 principaux axes routiers. D'abord il y aura l'élargissement de la rue Félix-Leclerc de 2 à 4 voies sur environ 2 km de longueur. Ensuite il y aura l'élargissement du boulevard de la Cité des Jeunes de 2 à 4 voies sur environ 1,5 km de longueur. Finalement, il y aura création d'un nouveau lien nord-sud à 4 voies d'environ 2 km de longueur nommé l'avenue André-Chartrand.

### 4. NORMES ET EXIGENCES À RESPECTER

- 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

### 5. COMMENTAIRES

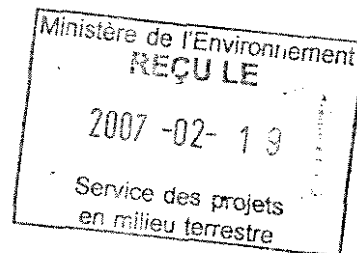
Suite à la lecture du document déposé, le SLC considère que tous les renseignements demandés le 27 juillet 2006 ont été traités de façon satisfaisante et valable.

Le SLC prend bonne note qu'un programme de caractérisation de phase II sera présenté au MDDEP avant l'obtention des certificats d'autorisation. Ce programme tiendra compte de la caractérisation des sols en place, et non en piles après leur excavation (voir réponse du promoteur à QC-37).



Richard Martel

Note



**DESTINATAIRE :** M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef de service  
Service des projets en milieu terrestre

**DATE :** Le 16 février 2007

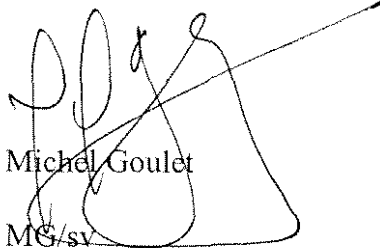
**OBJET :** **Projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de  
Vaudreuil-Dorion**  
V/Réf. : 3211-05-419  
N/Réf. : SQA 499

---

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport d'expertise de l'ingénieure Vicky Leblond concernant le projet mentionné rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M<sup>me</sup> Leblond.

Le chef de service,



Michel Goulet  
MG/sv

p.j.



## EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Michel Goulet, chef  
Service de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Vicky Leblond, ing.

DATE : Le 16 février 2007

DOSSIER : SQA- 499

OBJET : Avis de recevabilité – Demandes de renseignements

---

Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion

### **Commande reçue**

Le 8 février 2007, Mme Marie-Claude Thérberge, chef du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, transmettait au Service de la qualité de l'atmosphère une demande visant à analyser la recevabilité des réponses aux questions du MDDEP relativement à l'étude d'impact du projet mentionné en objet. L'étude d'impact sur l'environnement de l'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion a été réalisée par GÉNIVAR Groupe Conseil Inc., en date de mai 2006 et les réponses aux questions et commentaires du MDDEP ont été formulées dans un document complémentaire à l'étude d'impact en janvier 2007.

Pour l'essentiel, il est demandé d'indiquer, au meilleur de notre connaissance et selon notre champ de compétence, soit les émissions atmosphériques, si tous les renseignements demandés étaient traités de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire.

### **Questions et commentaires du MDDEP**

À titre de rappel, voici les questions soulevées par le MDDEP concernant l'évaluation de la qualité de l'air et plus spécifiquement sur les émissions de contaminants atmosphériques.

...2

*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 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 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.*

Les réponses obtenues sont généralement satisfaisantes. Les émissions de PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub> ont été intégrées à l'étude sur la qualité de l'air, les facteurs d'émission ont été exprimés à l'aide des unités du système métrique et les émissions provenant du site Flying J ont été prises en compte. Par contre, certains éléments de réponse ne sont pas présents ou ne le sont que partiellement. Cela concerne les principaux paramètres utilisés par le modèle Mobile 6.2C et l'estimation des émissions provenant du site Flying J. Voici plus en détail l'information jugée manquante, incomplète ou erronée.

### **Principaux paramètres utilisés par le modèle Mobile 6.2C**

Le document intitulé « Autres notes et précisions au MDDEP concernant la qualité de l'air » donne quelques informations supplémentaires sur les paramètres utilisés dans le modèle Mobile 6.2C, mais elles sont incomplètes. Par contre, comme les données de base sont très nombreuses, il est bien entendu déraisonnable de demander au promoteur de les lister toutes. Si le MDDEP a des questions concernant la modélisation des émissions, il entrera en contact avec M. André Babin, analyste en transport au ministère des Transports du Québec, qui a effectué les travaux sur ce sujet dans le cadre de cette étude d'impact.

### Estimation des émissions provenant du site Flying J

Une des principales demandes du MDDEP concernait l'ajout du relais routier Flying J dans son étude sur la qualité de l'air. Les émissions provenant de ce dernier ont effectivement été prises en compte. Malheureusement, la méthode de calcul utilisée n'est pas clairement expliquée et il est difficile de savoir si les émissions ont été correctement estimées. À titre d'exemple, la formule utilisée pour calculer le taux d'émission globale de la flotte de véhicules stationnés au relais routier comporte possiblement une erreur. Voici cette dernière :

$$EFL = \left( \frac{1}{LLT} \right) [(Etr * Fe) + (EFhot * SPD * Te)]$$

Où :

- LLT : Distance moyenne parcourue à l'intérieur de l'aire de stationnement (150 m)
- Etr : Facteur d'émission au démarrage
- SPD : Vitesse moyenne dans l'aire de stationnement (8 km/h)
- EFhot : Taux d'émission stabilisé à chaud à la vitesse SPD
- Te : Temps moyen de transition (Average Egress Time)

Premièrement, les abréviations EFL et Fe ne sont pas explicitées. De plus, il semble improbable que le temps moyen de transition (Te) soit utilisé pour calculer les émissions provenant d'un véhicule en marche et roulant à une vitesse moyenne SPD. Il semble que la formule ci-dessous a plutôt été utilisée :

$$EFL = \left( \frac{1}{LLT} \right) [(Etr * Te) + (EFhot * SPD * T)]$$

Où :

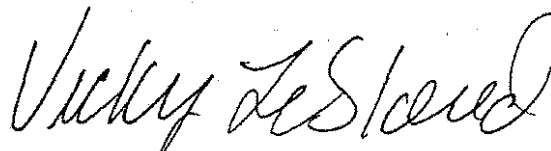
- LLT : Distance moyenne parcourue à l'intérieur de l'aire de stationnement (150 m)
- Etr : Facteur d'émission au démarrage
- SPD : Vitesse moyenne dans l'aire de stationnement (8 km/h)
- EFhot : Taux d'émission stabilisé à chaud à la vitesse SPD
- Te : Temps moyen de transition (Average Egress Time)
- T : Temps mis pour sortir de l'aire de stationnement (8 s)

Des précisions à cet effet devront être fournies afin de comprendre comment ont été calculées les émissions.

## Conclusion

Les réponses fournies aux questions du MDDEP relativement à l'étude d'impact sur la qualité de l'air sont généralement satisfaisantes. Les émissions des particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns ( $PM_{10}$ ) et les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns ( $PM_{2,5}$ ) ont été prises en compte, les facteurs d'émission sont exprimés à l'aide des unités du système métrique et les émissions associées au relais routier Flying J ont été calculées et intégrées à l'analyse. De plus, il a été considéré de ne pas demander les estimations des émissions de contaminants pour chaque tronçon de route, mais seulement pour les deux réseaux, soient le réseau urbain et le réseau autoroutier, ce qui a été fait.

Dans le cadre du processus d'acceptabilité de ce projet, il est possible que certains renseignements supplémentaires soient demandés au promoteur. Dans ce cas, ces derniers pourront être fournis ultérieurement. Il est donc recommandé que l'étude d'impact sur la qualité de l'air - volet sur les émissions atmosphériques - soit considérée recevable.



Vicky Leblond, ing.  
Service de la qualité de l'atmosphère

VL/





## EXPERTISE TECHNIQUE

**DESTINATAIRE :** M. Michel Goulet, chef de service  
Service de la qualité de l'atmosphère

**EXPÉDITEUR :** Jean Pierre Lefebvre, ing.

**DATE :** Le 23 février 2007

**OBJET :** **Avis sur la pertinence des réponses reçues**  
**Amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-**  
**Dorion**  
**V/Réf. : 3211-05-419**  
**N/Réf. : SQA 499**

---

## COMMANDE REÇUE

Le présent rapport est notre réponse à la requête du 8 février dernier de M<sup>me</sup> Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales. Celle-ci nous demandait de vérifier, pour le volet climat sonore, si les réponses aux demandes de renseignements adressées à l'initiateur, à la suite de l'analyse du projet par notre organisation, *« ont été traitées de façon satisfaisante et valable dans le document complémentaire »*.

## RAPPEL DES FAITS

Dans le but de répondre au développement prenant place dans le périmètre d'urbanisation de cette ville de la couronne ouest de Montréal, le projet consiste à l'amélioration du réseau artériel sur deux axes routiers existants ainsi que l'ajout d'une nouvelle avenue pour desservir le trafic résidentiel et commercial de la ville de Vaudreuil-Dorion.

En plus des modifications apportées aux voies publiques visées, l'étude des répercussions sur l'environnement du projet comporte les plans d'urbanisation qui s'en

...2

suivront. Nous avons identifié à partir de nos constats, une série de questions devant être soulevées à l'initiateur. C'est-à-dire pour répondre aux prescriptions de la directive ministérielle qui lui avait été adressée ainsi qu'aux objectifs associés au développement durable. Les réponses obtenues font ci-après l'objet de nos commentaires.

## **ANALYSE DES RÉPONSES**

- **La vocation résidentielle des abords des voies ferrées**

Rien n'a été identifié dans les réponses reçues sur ce volet. L'avenue André-Chartrand sera la voie de raccordement des rues Marier, des Amarantes et d'autres rues adjacentes à la voie ferrée du Canadien Pacifique. Le climat sonore actuel y est de 70 dB(A) en terme de  $L_{eq,24h}$ . Le même phénomène est noté pour la future rue Boréal adjacente à la seconde voie ferrée du Canadien Pacifique. L'impact supplémentaire du projet d'amélioration du réseau artériel est considéré nul, puisque la contribution du bruit de la circulation automobile est bien inférieure aux relevés sonores fournis! Ces futures zones d'urbanisation sont éloignées des tracés des trois artères visées.

L'objectif de la préservation d'un environnement sain pour ces futurs lieux d'habitation, valeur identifiée dans la Loi sur le développement durable, est voué à l'échec si rien n'est changé en termes d'occupation du territoire.

- **L'utilisation d'un revêtement qui réduit le bruit (QC 33)**

L'initiateur invoque l'expérience tirée par le ministère des Transports (MTQ) avec ce type de revêtement ainsi que l'effet négatif de son utilisation pendant l'hiver. Dans les circonstances, il faut se fier à leur expertise. Au moins, l'amélioration de la surface de roulement devrait probablement résulter en une amélioration acoustique.

- **Des suggestions pour atténuer les sites fortement perturbés (QC 32)**

Au nom de l'équité, la ville fait le choix de s'en tenir aux mesures d'atténuation courante. Les critères que nous tentons d'appliquer, ne seront ainsi pas respectés mais légèrement dépassés. Cette modification du climat sonore sera un changement peu perceptible car de moins de 3 dB(A).

- **Les intentions de la ville en termes de réglementation pour les constructions neuves aux abords des artères visées (QC 30)**

La ville entend appliquer des mesures d'atténuation en ce qui concerne l'enveloppe des futurs bâtiments, et donc respecter les critères de la SCHL.

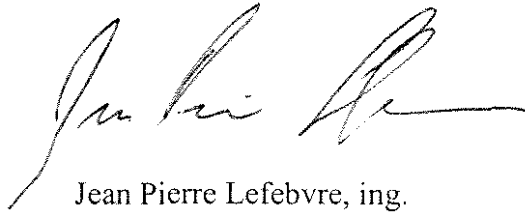
- **Respect des exigences du MDDEP pour la phase construction (QC 28)**

L'initiateur répond positivement à l'intégration de nos critères pour les artères à vocation résidentielle.

## **CONCLUSION**

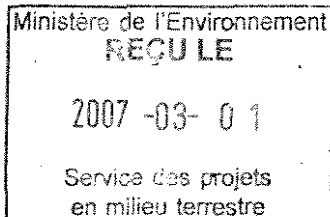
Comme la question de l'urbanisation des rues adjacentes aux chemins de fer n'a pas été localisée dans les réponses obtenues, il y a toujours lieu de réclamer que la planification du territoire associée au développement artériel choisi, prenne en considération l'impact occasionné par leur présence. Sinon, des problèmes majeurs seront créés dans un avenir rapproché pour plusieurs secteurs de lotissement.

Nous avons donc, dans ces réponses, la position que les autorités locales vont offrir à la population directement visée par le projet. La ville démontre clairement son intention de s'en tenir au strict nécessaire sur l'ensemble des questions qui lui ont été indiquées.



Jean Pierre Lefebvre, ing.  
Service de la qualité de l'atmosphère

JPL/sv



**NOTE**

**DESTINATAIRE :** Mme Marie-Claude Théberge, Chef de service  
Service des projets en milieu terrestre  
Direction des évaluations environnementales

**DATE :** Le 20 février 2007

**OBJET :** **Deuxième avis relatif à la recevabilité du projet**  
**« Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-**  
**Dorion »**

**N° DOSSIER :** SCW-329910; V/R : 3211-05-419; N/R : 5145-04-18

La présente fait suite à votre demande d'avis du 8 février 2007 sur le document complémentaire de janvier et février 2007 transmis par le promoteur, relativement aux questions posées par le MDDEP sur son projet.

Lors de notre premier avis du 3 août 2006 nous demandions des précisions, entre autres, sur les mesures de mitigation visant la conservation du « Boisé Charlot » et sur le suivi environnemental relativement aux EFMVS.

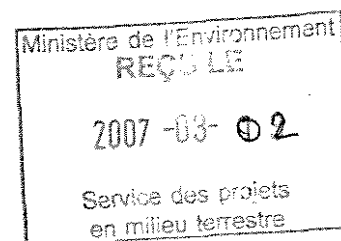
Les éléments de réponse aux questions QC76 à QC79 de l'addenda nous satisfont.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute question concernant ce dossier.

La Chef de service par intérim,

Esther Poiré

EP/OO/se



Le 23 février 2007

Madame Marie-Claude Théberge  
Ministère du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Direction des évaluations environnementales  
Édifice Marie-Guyart, 6<sup>e</sup> étage, boîte 83  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet: Projet d'amélioration du réseau artériel de la ville Vaudreuil-Dorion**  
**N/Réf. 000 9018 03 29**

---

Madame,

Nous avons pris connaissance du document intitulé Réponses aux questions du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans le cadre de l'Étude d'impact sur l'environnement du projet d'Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion. Nous considérons que les aspects touchant à la faune, notamment aux habitats aquatiques y ont été traités de façon satisfaisante.

Nous vous remercions de votre collaboration et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "P. Bilodeau".

Pierre Bilodeau, biologiste  
Chef d'équipe

c.c. M. Marcel Grenier