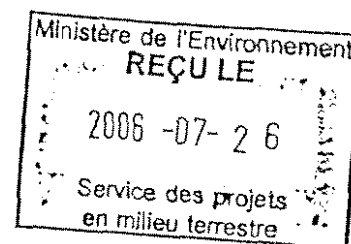

**RECUEIL DES AVIS ISSUS DE LA CONSULTATION
AUPRES DES I ET ORGANIS**

Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Date	Signataire : Nom, prénom	Nbre pages
1.	Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie	Direction de santé publique	21 juillet 2006	Langlois, Diane	1
2.	Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie	Direction de santé publique	5 février 2007	Langlois, Diane	1
3.	Centre d'expertise hydrique	Direction de l'expertise et de la gestion des barrages publics	17 août 2006	Cyr, Jean-François	2
4.	Centre d'expertise hydrique	Direction de l'expertise et de la gestion des barrages publics	13 février 2007	Aubé, Pierre	3
5.	Ministère de la Culture et des Communications	Direction régionale de la Montérégie	17 juillet 2006	Dupré, Diane	1
6.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie	21 août 2006	Houde, Éric	1
7.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie	14 décembre 2006	Lavallée, Julie	1
8.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction de l'aménagement métropolitain et des relations institutionnelles	28 août 2006	Dumont, Johanne	2
9.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction régionale de la Métropole	15 février 2007	Dumont, Johanne	1
10.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie	14 août 2006	Cotton, Fay	2
11.	Ministère des Transports	Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie	26 juillet 2006	Villeneuve, Miville	1
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Pares	Direction des politiques de l'air	20 juillet 2006	Lefebvre, Jean-Pierre	8

13.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air	17 août 2006	Leblond, Vicky	5
14.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques en milieu terrestre	27 juillet 2006	Martel, Richard	3
15.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du patrimoine écologique et des parcs	3 août 2006	Beauchesnc, Patrick	2
16.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du suivi de l'état de l'environnement	18 août 2006	Boulet, Gilles	2
17.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du suivi de l'état de l'environnement	5 février 2007	Boulet, Gilles	3
18.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise	12 septembre 2006	Trépanier, Nicole	1

Le 21 juillet 2006



Madame Marie-Claude Théberge
Chef par intérim du Service des
projets en milieu terrestre
MODEP
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boul.évard René-Lévesque Est
Quebec. Quebec G1R 5V7

Objet : Amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion - (3211-05-419)

Madame,

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen d'impacts sur la santé publique, nous avons entrepris l'étape d'analyse de l'étude d'impact du projet cité en rubrique.

Suite à la consultation des documents reçus le 10 juillet 2006, nous vous transmettons sous forme de commentaires ou de questions, une liste des éléments pour lesquels nous aurions besoin de renseignements supplémentaires.

- 1) Impact sonore : lors de l'évaluation du climat sonore actuel et projeté, les simulations sont réalisées à partir des vitesses affichées. Serait-il possible d'avoir les résultats à partir des vitesses moyennes réelles? Nous aurions déjà un meilleur aperçu de la situation et ainsi une meilleure idée de ce qu'il faut comme mesures d'atténuation.
- 2) Qualité de l'air : Une étude sera réalisée concernant l'émission actuelle de contaminants dans l'air sur le territoire à l'étude. Aucune mesure d'atténuation ne semble prévue. Advenant des résultats hors normes, apporterez-vous des solutions pour réduire la concentration de ces contaminants?

De plus, pour la phase d'exploitation du projet, il ne nous semble pas y avoir un plan de suivi pour les contaminants dans l'air qui sont associés au smog. Nous aimerions connaître le suivi environnemental à cet égard.

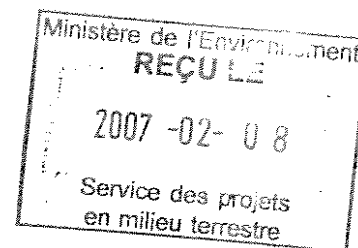
Espérant le tout conforme à vos attentes, veuillez agréer, Madame, l'Expression de nos sentiments les meilleurs.

Diane Langlois, M.Sc.
Agente de planification
Santé environnementale

DG/nt

c.c. : Guy Sanfaçon, MSSS

Le 5 février 2007



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

Objet : Projet « Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion » (3211-05-419)

Madame

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur la santé publique, nous vous transmettons nos commentaires concernant le projet cité en rubrique, en regard du document complémentaire contenant les réponses aux demandes de renseignements.

Selon les documents fournis, les réponses aux questions et commentaires mentionnés dans notre lettre datée du 21 juillet 2006 ont été traitées de façon satisfaisante.

Esperant le tout conforme à vos attentes, nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink that reads "Diane Langlois".

Diane Langlois, M. Sc.
Agente de planification, programmation et recherche
Santé environnementale

DL/mhl

c. c. M. Guy Sanfaçon, coordonnateur, ministère de la Santé et des Services sociaux

NOTE

OESTINATAIRE : Pierre Aube, ing., M. Sc.
Directeur de l'expertise et de la gestion des barrages publics

DATE : Le 17 août 2006

OBJET : Etude d'impact - Amélioration du réseau arteriel de la
ville de Vaudreuil-Dorion

N/Dossier : 005319

Pour faire suite à la demande du 5 juillet dernier de M^{me} Marie-Claude Theberge, chef de service par intérim des Projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales (DEE), j'ai pris connaissance de l'étude d'impact mentionnée ci-dessus et vous fais part des commentaires et questions qui suivent. Mon analyse s'est concentrée exclusivement sur les aspects hydriques quantitatifs relatifs au drainage urbain et à l'analyse hydraulique de la rivière Quinchien, soit les sections 3.2.5, 6.2.3.3 et 6.2.3.5 du volume 1 du rapport final et les annexes 6 et 9 du volume 2.

VOLUME 1

Section 3.2.5, page 81

On mentionne que le cours d'eau Dorion « ...sera déplacé ou que sa pente d'écoulement sera modifiée à certains endroits. » Il sera alors important d'évaluer les incidences de ces modifications sur l'équilibre hydraulique et hydro-sédimentaire des secteurs de cours d'eau affectés.

Section 6.2.3.3, page 192

Dans cette partie où l'on discute de mesures d'atténuation particulières des impacts sur la qualité des eaux de surface, on suggère le recours à des techniques telles que des filtres-berges végétaux, des biofiltres disposés le long d'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 sensibilisation à cette problématique dans cette étude et le recours à de telles techniques novatrices. Je recommande toutefois de documenter la conception et la planification de l'entretien de tels ouvrages, qui sont généralement sensibles au colmatage lorsque non entretenus. Une documentation de plus en plus abondante existe sur le vécu de l'implantation de telles mesures, notamment en regard des conditions particulières reliées au climat nordique. Linfrayuide (www.infrayuide.ca), fondée par la Fédération canadienne des municipalités, le Conseil national de recherches du Canada, Infrastructures Canada et l'Association canadienne des travaux publics, constitue une référence intéressante à cet effet.

.. 2

Section **6.2.3.5**, page 197

Le bénéfice des mesures d'atténuation particulières de gestion des eaux pluviales mentionnées (retention), tant celles existantes que celles proposées, a-t-il été évalué en terme de réduction des impacts hydrauliques sur le cours d'eau (débits, niveaux)?

Est-il prévu de procéder à une délimitation des zones inondables?

VOLUME 2

Annexe 6


Section **5.1.1**, pages 29 et 30

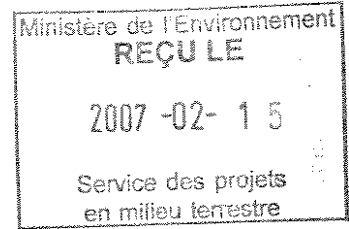
Concernant la question des aires d'ennragnasinerment et leurs effets sur la dynamique de l'écoulement et le laminage des pointes de débit, je mentionne ici une précision. Le modèle HEC-RAS doit être alimenté par des débits cumulés d'amont en aval le long du cours d'eau. Or, c'est à partir de la simulation faite avec le modèle SWMM qu'on peut évaluer ces débits qui se cumulent et ainsi alimenter ensuite le modèle HEC-RAS. Si des effets de laminage existent en certains endroits du cours d'eau, ceux-ci influenceront les débits cumulatifs et c'est donc au niveau de la modélisation avec le modèle SWMM que leur prise en compte peut être faite. À cet effet, le module EXTRAN du modèle SWMM permet une telle évaluation, car il peut tenir compte de façon dynamique des refoulements et des courbes de remous. Si, par contre, la simulation de l'écoulement est faite avec le module TRANSPORT, les effets de refoulement ne peuvent être simulés et très peu d'effet de laminage peut alors être pris en compte. Il est à noter, cependant, que cette dernière situation entraîne probablement une évaluation conservatrice des débits cumulatifs. ce qui peut être considéré comme un avantage en regard de l'objectif de la protection contre les inondations.

Annexe 9, page 30

La dernière phrase de cette page mentionne que si le débit de ruissellement dépasse la capacité de l'ouvrage de contrôle, le réseau sera surchargé ou débordera. La surcharge du réseau serait-elle alors due au seul fait du fonctionnement de l'ouvrage de contrôle en question? Si oui, ce fait surprend car, généralement, au-delà de la capacité d'un ouvrage restricteur de débit, un trop-plein entre en action pour éviter des refoulements qui occasionneraient des dommages aux usagers. L'expérience montre que, même si elle s'avère bénéfique à certains égards, une intervention qui occasionne des nuisances aux usagers risque d'être non viable et ses chances de pérennité peuvent alors être compromises.

JFC/dc


Jean-François Cyr, ing., M. Sc.



NOTE

DESTINATAIRE

Madame Marie-Claude Theberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

DATE :

Le 13 février 2007

OBJET :

Etude d'impact
Amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion –
Reponses et commentaires aux questions du MDDEP – Janvier
2007


V/Dossier : 3211-05-419

N/Dossier : 005319

Veillez trouver ci-joint les commentaires de M. Jean-François Cyr, ing., M. Sc., à l'égard de votre demande concernant le projet mentionné ci-dessus.

N'hésitez pas à communiquer avec monsieur Cyr au 418 521-3825, poste 7329, pour tout renseignement supplémentaire que vous jugerez opportun.

Le directeur,

Pierre Aubé


Pierre Aubé, ing., M. Sc.

PA/dc

p.j. Note

NOTE DE SERVICE

DESTINATAIRE : Pierre Aube, ing., M. Sc.
Directeur de l'expertise et de la gestion des barrages publics

DATE : Le 19 février 2007

OBJET : Etude d'impact
Amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-
Dorion – Réponses aux questions et commentaires du
MDDEP – Janvier 2007

N/Dossier : 005319

Pour faire suite à la demande du 1^{er} février courant de M^{me} Ruth Larnontagne du Service des projets en milieu terrestre, Direction des évaluations environnementales (DEE), j'ai pris connaissance des chapitres 12, 13 et 14, des cartes de l'annexe 1 ainsi que de l'annexe 10 du document mentionné ci-dessus. Mes commentaires sont limités aux aspects hydriques et sont de nature technique. Ils ne concernent pas les éléments de nature réglementaire ou administrative, ceux-ci étant du domaine d'expertise de la Direction des politiques de l'eau.

QC-56

La cartographie existante des zones inondables du lac des Deux Montagnes, qui touche à la rivière Quinchien, correspond au niveau du lac lui-même, reporté sur la topographie du territoire environnant. Elle n'intègre pas l'effet de l'écoulement de la crue de la rivière elle-même. La zone inondable de la rivière, qui serait déterminée en tenant compte d'une conjonction des deux effets, soit le niveau du lac des Deux Montagnes et le débit de crue prévu de la rivière Quinchien, pourrait donc en principe différer de la zone cartographiée par le Programme de cartographie fédéral-provincial.

QC-57

Il est plausible que l'effet de la mise en place des deux boulevards à quatre voies, qui sont l'objet plus précis de l'étude d'impact, ne soit pas responsable d'une grande part des modifications anticipées du régime hydrique de la rivière Quinchien. Toutefois, d'un point de vue planification urbaine, le développement de ces nouveaux axes routiers n'est pas indépendant de celui des zones urbaines prévues qui, elles, sont considérées plus conséquentes sur le comportement hydrologique du bassin versant et sur la modification potentielle qui en découle du régime hydrique du cours d'eau. En ce sens, la planification des zones inondables doit faire partie intégrante de la planification urbaine générale du territoire.

...2

QC-58

Compte tenu de certaines augmentations importantes des débits, liées à l'urbanisation prévue, il **serait** pertinent de préciser les niveaux d'eau conséquents attendus, du moins pour les tronçons s'étant **révélés** sensibles à l'inondation. Ces précisions paraissent particulièrement appropriées là où, **selon** l'annexe 6 de l'étude d'impact, les sections de cours d'eau se sont **révélées** incomplètes et n'ont pas pu englober les niveaux d'eau simulés. L'étude d'impact mentionnait, à la page 30 de l'annexe 6, l'existence de tels cas où l'élévation maximale de certaines sections **relevées** sur le terrain se voyaient **dépassées** par les niveaux d'eau simulés. L'étude mentionnait que, pour compenser ces effets, des coefficients de rugosité particuliers pour les rives avaient alors **été** utilisés. Or, on sait que le coefficient de rugosité est le principal **paramètre** de calage du modèle hydraulique. Au tableau 5.3 de cette **même** annexe, on voit que le calage du modèle présente des écarts raisonnables entre les niveaux mesurés et simulés. Toutefois, ces derniers sont issus de la comparaison effectuée à partir d'un **seul événement** de crue et présente des écarts qui sont tous de la **même** tendance, soit des niveaux simulés inférieurs aux niveaux mesurés. Il pourrait donc être justifié de préciser ces niveaux en certains points plus critiques du cours d'eau. Le critère de précision retenu au CEHQ pour le calage d'un modèle est un écart maximal de 10 **centimètres** entre les niveaux simulés et **mesurés**, en considérant le plus souvent possible un minimum de trois débits de crues différents.

QC-59

On mentionne que c'est un **système** de pompage qui sert à la régularisation des apports d'eau à la rivière Quinchien par le biais de grands réservoirs annexes à ces postes de pompage. On mentionne aussi que lors d'une assez forte pluie, le principe de gestion consiste à évacuer le plus rapidement possible les eaux vers la rivière avant que celles des secteurs amont n'atteignent le secteur de Vaudreuil, ce qui est en soi une stratégie justifiable. Cependant, faute de plus de détails, les deux énoncés paraissent, par contre, entrer en contradiction puisque normalement l'usage de réservoirs de rétention contribue plutôt à retenir et ralentir les apports qu'à les **évacuer** rapidement. Certains compléments d'information sont requis pour **éclaircir** le concept.

QC-74

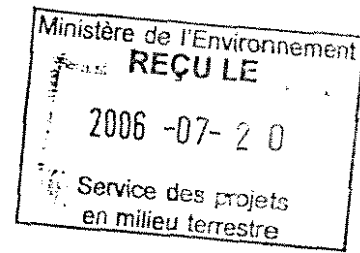
La pérennité du marais dépendra, notamment de la pérennité de son alimentation en eau, donc de la préservation de la superficie de son bassin versant tributaire. Dans le cas présent, peut-on conclure que le bassin versant tributaire du segment de cours d'eau qui alimentera le marais situé près du boisé Charlot, après **réaménagement** du cours d'eau Dorion, sera équivalent au bassin versant du cours d'eau qui alimente actuellement le marais?



JFC/dc

Jean-François Cyr, ing., M. Sc

Saint-Lambert, le 17 juillet 2006



Madame Ruth Lamontagne
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Edifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Levesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion

Madame,

Nous vous informons que nous ne serons pas en mesure de donner suite à votre demande de commentaires qui relève de notre champ de compétence sur la recevabilité de la qualité de l'étude d'impact concernant le projet susmentionné, le professionnel responsable de ce secteur étant absent pour une période indéterminée. Nous ne prévoyons pas son retour au travail avant le mois de janvier 2007.

Esperant avoir le plaisir de vous servir prochainement, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

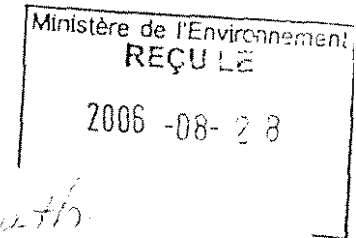
Pour la directrice, Brigitte Jacques,

Diane Dupre,
conseillère en développement culturel

DD/cc

p.j. Vos documents

c.c. M^{me} Marie-Claude Thèberge, chef
Service des projets



Saint-Jean-sur-Richelieu, le 21 août 2006

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

**Objet : Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion
Dossier n^o 3211-05-419**

Madame,

La présente donne suite à votre lettre du 5 juillet dernier par laquelle vous sollicitiez notre collaboration afin d'apprécier la recevabilité de l'étude d'impact soumise par l'initiateur du projet précité en objet.

Tel que demandé au point 5 de la page 18 de la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, l'étude devrait présenter un plan de mesures d'urgence afin de réagir adéquatement en cas d'accident. À ce sujet, le rapport final déposé par la Ville de Vaudreuil-Dorion est incomplet à quelques égards et par conséquent, irrecevable.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec madame Julie Lavallée, responsable du suivi des dossiers d'évaluations environnementales à notre direction régionale, au 450 346-3477 ou par courrier électronique à julie.lavallee@msp.gouv.qc.ca

Veillez agréer, Madame, mes sincères salutations



Eric Houde
Directeur régional

ÉH/jl

c.c. M. Robert Lortie, chef de service du soutien aux régions, DGSCSI
MM. Dave Castegan et Mario Leroux, coordonnateurs du dossier PÉEIE, service du soutien aux régions, DGSCSI
M^{me} Julie Lavallée, conseillère en sécurité civile, DRSC 16-05

Lamontagne, Ruth

De: JULIE LAVALLÉE [julie.lavallee@msp.gouv.qc.ca]
voje: 14 decembre 2006 14:46
A: Lamontagne, Ruth
CC: DAVE CASTEGAN; DIANE MIGNEAULT
Objet: Precision quant a l'avis de recevabilite no 3211-05-419

Bonjour Mme Lamontagne,

Suite à notre conversation du 11 décembre dernier, veils pourrez demander à l'initiateur du projet que le plan des mesures d'urgence pour les phases de construction et d'exploitation soit déposé avant que les travaux debutent. Ceci complétera l'avis de recevabilité en date du 21 août 2006.

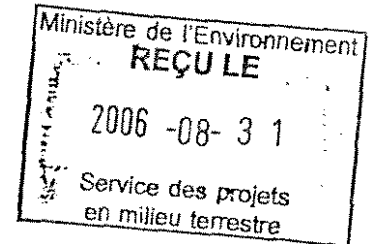
En espérant le tout conforme

JULIE LAVALLÉE
Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie
Ministere de la Sécurité publique
Gouvernement du Québec
165, rue Jacques-Carfier Nord
Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec) J3B 6S9
Téléphone: (450) 346-3477
Télécopieur: (450) 346-5656
Courriel: julie.lavallee@msp.gouv.qc.ca

AVIS DE CONFIDENTIALITÉ

Ce message est confidentiel et ne s'adresse qu'au destinataire. S'il vous a été transmis par mégarde, veuillez le détruire et m'en aviser aussitôt.
Merci!

Par télécopieur



Montréal, le 28 août 2006

Madame Marie-Claude Théberge, chef par interim
Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyard, 6^{ième} étage, boîte 83
675: boulevard René-Lévesque Est
Québec (Quebec) G1R 5V7

Objet : Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion
v.réf. : 321 1-05-419
n.réf. : LCHM2006-00013

Madame.

En suite a votre demande datée du 5 juillet 2006, nous vous transmettons quelques commentaires sur la recevabilité de l'étude qui pourront, selon votre convenance, être transmis au promoteur du projet.

Les commentaires portent les quelques aspects quantitatifs et qualitatifs suivants pour lesquels nous suggérons :

1. De calculer les hypothèses futures (section 2.2.4.2) a partir des données de l'enquête origine – destination 2003 et non de 1998, et d'adapter le rapport en conséquence.
2. D'inclure la localisation de la nouvelle gare « passager » de l'AMT et la desserte routière dans les canes et d'ajuster conséquemment le rapport.

Montréal
800, rue du Square-Victoria, bur. 4.18
C. P. 83, succ. Tour-de-la-Bourse
Montreal (Québec) H4Z 1B7
Telephone : 514 873-8246
Télécopieur : 514 873-3692
www.mamr.gouv.qc.ca

Laval
Bureau 2?0
1555, boulevard Chomedey
Laval (Québec) H7V 321
Telephone : 450 680-6020
Téecopieur : 450 680-6002

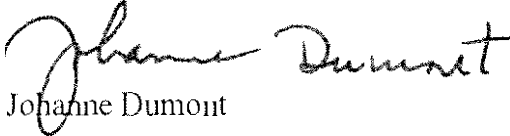
3. D'ajouter, dans une section du rapport, les objets suivants :

- Une explication sur la conciliation entre l'orientation du schéma d'aménagement de développer le transport en commun localement et les interventions routières proposées qui visent une augmentation de l'offre pour le transport par automobile.
- Une précision quant à savoir si des mesures préférentielles pour le transport en commun sont prévues dans les interventions routières projetées.

Je vous invite à communiquer avec monsieur Luc Brunelle de notre Direction pour de plus amples renseignements sur la teneur de nos commentaires à cette étape de la procédure.

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

La directrice,


Johanne Dumont



Direction régionale de la Métropole

Montréal, le 15 février 2007

Madame Marie-Claude Theberge
Chef du service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
675, boulevard Rene-Levesque Est
Quebec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion
(3211-05-419)**

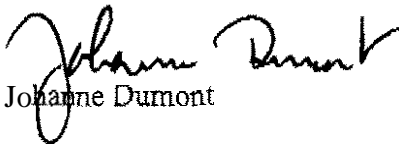
Madame,

En suite a votre lettre datee du 8 février 2006, nous avons analysé les réponses de la Ville de Vaudreuil-Dorion à nos questions transmises préalablement dans le cadre de l'analyse de recevabilite de l'étude d'impact sur l'environnement.

Les réponses foumics **par** la Ville de Vaudreuil-Dorion dans son document date de janvier 2007 sont satisfaisantes et donc recevables en ce qui nous concerne.

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

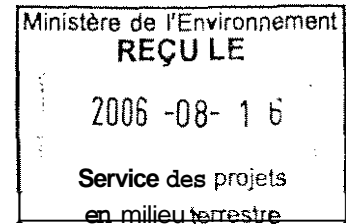
La directrice,



Johanne Dumont

Montréal
800, rue du Square-Victoria, bur. 4.18
C. P. 83, succ. Tour-de-la-Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1B7
Téléphone : 514 873-8246
Télécopieur : 514 873-3692
www.mamr.gouv.qc.ca

Laval
Bureau 210
1555, boulevard Chomedey
Laval (Québec) H7V 3Z1
Téléphone : 450 680-6020
Télécopieur : 450 680-6002



Le 14 août 2006

Madame Marie-Claude Theberge
Chef par interim du Service des projets en milieu terrestre
Ministere du Developpement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Edifice Marie-Guyart, 6e étage, boîte 83
675, boulevard René-Lévesque Est
Quebec (Quebec) G1R 5V7

Objet : Amelioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion
N/Réf. : 000-9018-03-29

Madame,

La Direction de l'aménagement de la faune de Montreal, de Laval et de la Montérégie a procédé a l'analyse de recevabilité de l'étude d'impact, selon son champ de competence, soit la faune, les habitats de la faune et les usages relies a la faune sur le territoire de la Montérégie, a savoir si tous les elements requis par la Directive du ministre du Developpement durable, de l'Environnement et des Parcs, ont été traités et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable.

Les commentaires sont formulés de façon a pouvoir les transmettre directement a l'initiateur sous forme de commentaire ou de question:

1. Page 230, Volume 1, Tableau 31, Bilan des impacts: dernière ligne : Stabilité des berges et érosion des sols : Pourquoi ne précise-t-on pas davantage les mesures de stabilisation des rives? Il y aurait lieu de proposer les mesures de remise en état et de stabilisation recommandées dans le Guide des bonnes pratiques pour la protection des rives, du littoral et des plaines inondables :

<http://www.mddep.gouv.qc.ca/eau/rives/index.htm#guide>

- Edition 2005 (en réédition)

Ministere du Developpement durable, de l'Environnement et des Parcs

2005, 772 pages

21.5 x 28 cm, reliure spirale

ISBN : 2-551-22729-1

(Pour commander 1 800 463-2100 ou

<http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/home.php>)

...2

- L'emploi de la grille d'évaluation à la dernière page de ce guide permettrait de choisir la technique la plus appropriée selon la pente et la vulnérabilité à l'érosion de la berge.
2. Page 231, Volume 1, Tableau 31, Bilan des impacts: Première ligne "Apport accru en eaux de drainage" :
- "Filtres-berges proposées le long des cours d'eau..." Que sont des filtres-berges? Est-ce la bande de végétation riveraine qui mesure entre 10 ou 15 mètres de profondeur? La végétation riveraine doit être protégée intégralement afin de continuer à fournir abri, nourriture et aire de reproduction à la faune, l'effet filtrant, si tel est le cas, serait mieux envisagé en dehors d'une zone critique pour la faune, en raison du rôle du filtre, qui est d'accumuler les contaminants.
 - Compte tenu qu'on acquiert 18 167m² du côté nord du Boulevard Cité des Jeunes pour l'élargir, pourquoi ne pas s'éloigner davantage de la rivière Quinchien qui longe le boulevard du côté sud? Il serait important de s'assurer qu'aucune partie du nouveau boulevard ne soit dans la rive, ce qui est probablement le cas dans les méandres rapprochés.
3. Page 231, Volume 1, Tableau 31, Bilan des impacts: Deuxième ligne "Régime hydrique – Rehaussement du niveau des crues" :
- C'est d'autant plus important d'assurer une distance adéquate entre le Boulevard Cité des Jeunes et le cours d'eau Quinchien, dans un contexte où la rive sera déplacée plus près du boulevard avec le rehaussement du niveau des crues.
 - N'y a-t-il pas lieu d'éloigner davantage le Boulevard Cité des Jeunes du cours d'eau Quinchien, afin de pouvoir adoucir la pente des accotements, en déblayant les parties de la chaussée existante donnant sur des talus abrupts ?
 - Des plans montrant le nouveau tracé du boulevard et les profils des rives existantes et à venir dans les méandres près du boulevard sont essentiels à l'analyse des impacts.
 - A-t-on considéré de placer la piste cyclable sur un palier plus bas entre Boulevard Cité des Jeunes et le cours d'eau Quinchien? Ceci permettrait aussi d'adoucir la pente et peut-être d'offrir une expérience moins bruyante et plus près de la nature.
 - La rivière Quinchien est un des rares cours d'eau dans le secteur d'étude qui suit un tracé naturel. Dans un contexte d'urbanisation, ce cours d'eau pourrait prendre de l'importance en tant qu'espace vert. Pourquoi ne pas planifier dès maintenant la mise en valeur des endroits situés entre le Boulevard Cité des Jeunes et le cours d'eau Quinchien? A-t-on envisagé de planifier un parc ou une voie linéaire dans cet axe entre l'urbain et la ceinture agricole de la Ville et ainsi profiter de l'expropriation nécessaire du côté nord du Boulevard Cité des Jeunes pour faire deux coups d'une pierre?

En souhaitant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de nos meilleures salutations.



Fay Cotton, Biologiste, M.Sc.

FC/PB/II

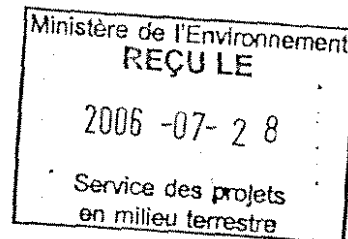
c.c. MM. Louis Aubry
Raymond Jeudi



Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie

Le 26 juillet 2006

Madame Marie-Claude Theberge
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Direction des évaluations environnementales
Edifice Marie-Guyart, 6^e étage, boîte 83
675, boulevard René-Levesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Amélioration du réseau arteriel de la ville de Vaudreuil-Dorion
N/Réf. : GCO 20060713-12

Madame

Nous avons pris connaissance de votre lettre du 5 juillet dernier ainsi que de l'étude d'impact du projet concernant l'amélioration du réseau arteriel de la ville de Vaudreuil-Dorion.

Les aspects du projet ayant un impact sur le réseau routier supérieur ont été traités de façon satisfaisante. Nous n'avons pas de demandes d'informations additionnelles à formuler.

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

Le chef du Service des
Inventaires et du Plan par intérim,


Miville Villeneuve, ing.

MV/GL/lp

c c M Bernard Caron, ing., directeur de l'Ouest-de-la-Montérégie



EXPERTISE TECHNIQUE

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

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing

DATE : Le 20 juillet 2006

OBJET : Avis de recevabilité

Amélioration du reseau routier de Vaudreuil-Dorion

COMMANDE REÇUE

Le 5 juillet 2006, M^{me} Marie-Claude Thérberge, chef par interim du Service des projets en milieu terrestre a la Direction des evaluations environnementales, nous transmettait une deinande dans le but de vérifier la recevabilité de l'étude d'évaluation environnementale du projet identifié en objet. Le rapport principal de l'analyse des impacts qui accompagne la requête a été réalisé par « GÉNIVAR Groupe conseil inc. » et est daté de mai 2006. L'initiateur du projet est la Ville de Vaudreuil-Dorion.

On nous deinande d'indiquer pour le volet qui relève de notre champ de compétence, c'est-a-dire les questions acoustiques, « *si tous les éléments requis par la directive ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif)* ». Ce projet avait fait l'objet d'une directive ministérielle en juin 2005 (n^o 3211-05-419). La question des nuisances par le bruit pendant la durée des travaux ainsi que les changements d'environnement sonore attendus à la suite de la mise en service des nouvelles voies de circulation font partie des impacts que l'initiateur doit traiter dans son evaluation environnementale en vertu de ladite directive.

NATURE DU PROJET

Le projet d'amélioration du réseau artériel prévoit des intenentions sur deux axes routiers existants ainsi que l'ajout d'une nouvelle avenue pour desservir la ville. Les travaux consisteraient donc a :

..2

- L'élargissement à quatre voies de la rue Félix-Leclerc sur une distance d'environ 2 kilomètres ;
- L'élargissement à quatre voies du boulevard de la Cité des Jeunes ;
- La construction d'un nouveau lien nord – sud (future avenue Andrt-Chartrand).

Les auteurs font état que : « ... il faut constater aujourd'hui que les infrastructures existantes ne sont plus du tout aptes à répondre **aux développements prenant place**. pour l'essentiel, dans le périmètre d'urbanisation de la Ville. » (chapitre 2.1).

Nous comprenons que l'expression « répondre aux développements prenant place » réfère à favoriser l'étalement urbain de la couronne urbaine de l'ouest de Montréal, avec les conséquences que cela suppose sur le réseau routier en termes de transport particulier. La forte croissance démographique et économique qu'a connue cette ville et les municipalités environnantes ces dernières années pourra ainsi se poursuivre. Le projet vise à augmenter le potentiel de terrains disponibles pour de nouveaux logements et commerces à grande surface. Un supplément de trafic s'ensuivra. Il est estimé à 7 500 véhicules/h durant l'heure de pointe du matin et 11 000 véhicules/h pendant celle du soir (chapitre 2.2.4.2).

Le parachèvement de l'autoroute 30, prévu pour 2010, représente un élément clef de l'avenir du trafic routier de ce secteur. 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 actuelle reposent sur l'hypothèse que le parachèvement de l'A-20 et de l'A-30 sera complété par le ministère des Transports (MTQ). Ceci fait en sorte que les problèmes constatés de capacité et de fluidité du trafic dans le secteur Dorion vont demeurer réels pendant encore plusieurs années, même avec la réalisation des modifications proposées au réseau routier municipal.

ÉLÉMENTS MARQUANTS DU DOSSIER

L'étude des repercussions résume de la façon suivante l'enjeu environnemental que représente le climat sonore dans ce projet (Etude, tableau 18) :

« Les interventions projetées s'inscrivent dans un milieu déjà passablement perturbé par le bruit. Reste à déterminer comment l'accroissement du trafic sur les segments existants des axes à l'étude pourra détériorer la situation. »

Nous comprenons de cette affirmation que l'environnement sonore des résidences localisées le long des routes devant faire l'objet d'un élargissement va essentiellement subir un impact négatif avec les modifications proposées au réseau artériel local.

Plusieurs *variantes de réalisation* ont fait l'objet d'analyses (chapitre 4). Les auteurs ont comparé différents types d'aménagement des deux boulevards existants ainsi que plusieurs tracks pour la nouvelle avenue André-Chartrand. (figure 13),

L'étude du climat sonore réalisée par « Decibel consultants inc. » (volume 2, annexe 12) se concentre sur trois secteurs, soit les zones Felix-Leclerc, Cité des Jeunes et André-Chartrand (figure 1). La campagne de mesure du bruit a comporté les relevés suivants (chapitre 3.4.11, figure 10) :

- Trois points dans la zone Felix-Leclerc;
- Quatre dans la zone Cité des Jeunes; et,
- Deux à l'intersection de la future avenue André-Chartrand et de la rue Valois.

Le consultant nous précise (chapitre 6.) :

« Que dans le présent cas, il n'y a pas de politique municipale qui limite de manière quantitative le bruit routier dans le cadre de projet de réaménagement de route et de construction de nouveau tronçon de route »

THÈMES ASSOCIÉS A LA DIRECTIVE

- **Procédure de collecte des données**

L'instrumentation utilisée, la calibration de l'appareillage ainsi que la procédure suivie respectent les règles de l'art. Les conditions météo rencontrées pendant la prise des mesures sonores « étaient généralement propices », selon le consultant (Annexe 12, chapitre 8.1). Les simulations effectuées à l'aide d'un modèle informatique exigé par le MTQ, pour le volet routier, ou bien d'usage international, pour le volet ferroviaire, font en sorte que les résultats présentés soient considérés fiables (chapitre 8.2).

- **Climat sonore actuel**

Neuf points de mesure de bruit ont été retenus pour établir les niveaux sonores actuels (Etude, figure 10). On confirme que c'est le bruit de la circulation routière qui domine l'environnement sonore de la zone d'étude déjà urbanisée, c'est-à-dire là où les voies de circulation existent. Sur la partie de la nouvelle avenue, c'est le bruit du trafic ferroviaire qui domine. Le décompte des logements perturbés a été fait à l'aide de la classification du MTQ, soit acceptable/faible/moyenne/forte, utilisée dans la *Politique sur le bruit routier* (Annexe 12, chapitre 8.3, tableaux 7, 8 et 9). Une série de cartographies des trois zones visées (figure 2 à 6) à partir des isocontours de l'indice L_{Aeq24h} , pour des valeurs variant de 50 à 65 dB(A), complète les informations sur l'environnement sonore constaté. Le consultant a procédé au comptage des véhicules routiers par classe pendant une heure lors des relevés (Annexe 3).

- **Climat sonore à l'ouverture**

Les résultats du degré de perturbation sonore projeté ont été estimés pour les différents scénarios suggérés (Annexe 12, chapitre 9.1). Le dénombrement des résidences dont l'environnement **sonore** sera perturbé, selon l'échelle du MTQ, a ainsi été établi (tableaux 11, 12 et 13). Les résultats ont également été illustrés sur plan (figures 7 à 16).

Il est à noter qu'un calendrier provisoire (tableau 23) identifie le moment prévu de mise en service de chacun des tronçons proposés. Les projections sonores reflètent la situation attendue lorsque l'ensemble des espaces vacants de la zone d'étude seront développés, soit d'ici un horizon d'au moins 15 ans (chapitre 9).

- **Climat sonore futur 2016 – 2021 et quantification des impacts**

Un bilan des impacts sonores, effectué à partir de l'indice L_{Aeq24h} , compare l'évolution du climat sonore prévu à plus long terme. Cette comparaison est effectuée avec et sans la réalisation du boulevard André-Chartrand (Etude, tableau 27, 28 et 29). Ce bilan identifie la localisation exacte des résidences les plus exposées à un changement d'environnement sonore (tableau 30). Chacun des trois axes à l'étude est ainsi analysé, de même que les rues avoisinantes.

- **Identification des mesures d'atténuation (volet Construction)**

Un contrôle des impacts sonores est recommandé durant les travaux (Etude, chapitre 7.2.1). Compte tenu de leur vocation résidentielle, l'application d'un tel programme est prévue pour les avenues Cité des Jeunes et André-Chartrand. Dans le cas de la rue Félix-Leclerc, la vocation commerciale du secteur rend inutile l'exercice.

Quant à l'étude acoustique, elle liste les critères du MTQ ainsi que ceux du MDDEP applicables aux chantiers de construction (Annexe 12, chapitre 12). Elle recommande d'instaurer un programme de contrôle du bruit ainsi qu'un suivi acoustique pendant la durée des travaux. Des mesures d'atténuation précises sont recommandées lorsque des résidences sont situées à moins de 150 mètres des travaux (chapitre 14). On confirme cependant que le seuil maximum utilisé par le MTQ lors de travaux de construction sera effectivement dépassé [L_{10} de 75 dB(A)] quand la distance de séparation sera inférieure à 50 mètres (chapitre 13). Donc, il en sera de même des critères de la politique sectorielle du MDDEP.

- **Identification des mesures d'atténuation (volet exploitation)**

Cette question est abordée d'une façon détaillée pour la zone de l'avenue André-Chartrand dans le secteur de la rue Valois et des Jardins Dorion. Une structure antibruit

de 1,5 mètre de hauteur y est prévue [Étude, chapitre 4.3.4 (mais de 1,7 m au chapitre 7.2.2!)] sur une section de l'avenue, de même qu'une butte pour la section plus au nord. Dans ce secteur, une limitation de la vitesse autorisée à 30 km/h est aussi recommandée.

L'étude prescrit enfin des normes architecturales particulières qui visent l'amélioration de l'insonorisation des futurs immeubles résidentiels qui seront riverains au nouveau boulevard (Étude, chapitre 6.2.5.11). Une réglementation municipale sera donc nécessaire pour en faire une obligation pour les promoteurs immobiliers.

- **Suivi environnemental**

Un programme de suivi de l'ambiance sonore (Étude, chapitre 7.2.2) est proposé à la Ville afin de *solutionner les problèmes qui seront rencontrés*. Il est souligné que le type de bâtiments qui sera réalisé en bordure immédiate de ces voies routières aura une influence directe sur la zone de propagation du bruit le long des axes étudiés.

- **Pratiques administratives du MDDEP : bruit routier et bruit des chantiers**

I - Le critère recommandé pendant la construction (en termes de L_{Aeq12h} le jour ou L_{Aeq1h} le soir et la nuit) est prescrit dans le document annexé intitulé *Limites et lignes directrices préconisées par le ministère relativement aux niveaux sonores provenant d'un chantier de construction*, Politiques sectorielles sur le bruit communautaire.

II - Les objectifs de bruit ambiant recommandés pour les habitations affectées par le bruit de la circulation routière réfèrent actuellement au *niveau de pression acoustique continu équivalent sur 24 heures avec pondération fréquentielle «A»*. Le bruit ainsi généré par la circulation ne devrait pas excéder 55 dB(A). Lorsque le niveau ambiant est déjà supérieur à 55 dB(A), une augmentation de 1 dB peut être tolérée entre 55 et 60 dB(A). Cependant, aucune augmentation au-delà de 60 dB(A) ne peut être tolérée.

CONCLUSION

- Pour la préoccupation dite de «développement durable», la planification proposée prévoit tout au plus faciliter l'accès routier à une gare à vocation régionale de la ligne des trains de banlieue Montréal - Rigaud (Étude, chapitre 2.2.3.3) ainsi que l'amélioration du réseau cyclable et son accès à cette gare (chapitre 3.4.6). Les auteurs précisent que cette dernière proposition n'est cependant pas encore adoptée par le Conseil municipal. Cela montre un intérêt des planificateurs, en matière d'alternative à l'automobile, dans un environnement essentiellement voué à son utilisation!

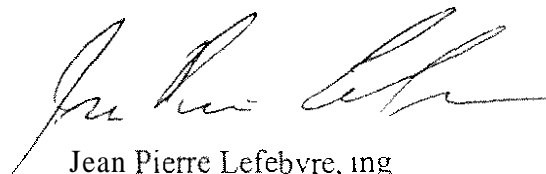
- Certains secteurs du territoire visé, tels la rue Henry-Ford et le site du Flying J, ne font pas partie des analyses de l'étude d'impact (Etude, chapitre 5.2.2). Selon les auteurs, la Ville a pris l'engagement de légiférer dans ce secteur, selon les problèmes qui lui seront rapportés en termes de bruit.

- Bien que les indicateurs suggérés à la directive n'aient pas été utilisés par le consultant dans sa présentation, il est possible de les établir grâce aux résultats fournis à partir des trois séries de mesure de 24 heures effectuées (points n° 1, 4 et 8).

Nous sommes d'avis que le volet étude d'impact du climat sonore est donc recevable en ce qui concerne l'information réclamée à l'initiateur selon la directive ministérielle. Les résultats révélés montrent cependant que des dépassements seront inévitables pendant la phase de construction. Quant au milieu, il restera *passablement perturbé*! C'est à l'étape de l'analyse de la conformité environnementale que sera évaluée la concordance aux seuils de bruit ambiant que nous tentons d'appliquer au secteur résidentiel.

Nous recommandons d'indiquer à l'initiateur que les points suivants seront soulevés à l'étape de l'acceptabilité de son projet :

- L'urbanisation proposée prévoit un usage résidentiel de l'essentiel des terrains situés en bordure immédiate des deux chemins de fer du CP (avenue Marier, rue Des Amantes, Boréale, etc.). Pourtant, le climat sonore constaté (point n° 8) montre qu'un tel voisinage n'est pas du tout propice à assurer un environnement sonore sain (objectif de la Loi sur le développement durable, avril 2005);
- L'utilisation d'un choix de revêtement qui réduit le bruit dans les secteurs où le trafic est la principale source sonore particulièrement si l'impact prévu par l'augmentation de la pression acoustique atteint ou bien dépasse 3 dB(A);
- Des suggestions afin d'atténuer l'environnement *fortement perturbé* constaté à cause du trafic ferroviaire à proximité du parc Les Jardins Dorion et de la rue Valois et, par le trafic routier nocturne dans la zone de la rue du Manoir ;
- La position officielle de la Ville sur les propositions de réglementation en matière de design et d'insonorisation des immeubles applicable aux terrains vacants localisés sur ces artères collectrices.



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

JPL/

P.J.

Le bruit communautaire au Québec

Politiques sectorielles

**Limites et lignes directrices préconisées par le ministère
du Développement durable, de l'Environnement et des
Parcs relativement aux niveaux sonores provenant
d'un chantier de construction**

(Mise à jour de mai 2005)

Pour le jour

Pour la période du jour comprise entre 5 h et 19 h, le MDDEP a pour politique que toutes les mesures raisonnables et faisables doivent être prises par le maître d'œuvre pour que le niveau de bruit équivalent ($L_{Aeq, 12h}$) provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 55 dB ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. Le cas échéant, le maître d'œuvre est requis de:

- a) prévoir le plus en avance possible ces situations, les identifier et les circonscrire;
- b) préciser la nature des travaux et les sources de bruit mises en cause;
- c) justifier les méthodes de construction utilisées par rapport aux alternatives possibles;
- d) démontrer que toutes les mesures raisonnables et faisables sont prises pour réduire au minimum l'ampleur et la durée des dépassements;
- e) estimer l'ampleur et la durée des dépassements prévus;
- f) planifier des mesures de suivi afin d'évaluer l'impact réel de ces situations et de prendre les mesures correctrices nécessaires.

Pour la soirée et la nuit

Pour les périodes de soirée (19 h à 22 h) et de nuit (22 h à 7 h), tout niveau de bruit équivalent sur une heure ($L_{Aeq, 1h}$) provenant d'un chantier de construction doit être égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants, soit 45 dB ($L_{Aeq, 1h}$) ou le niveau de bruit ambiant initial s'il est supérieur à 45 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

La nuit, afin de protéger le sommeil, aucune dérogation à ces limites ne peut être acceptable (sauf en cas de nécessité absolue). En soirée toutefois, lorsque la situation le justifie, le niveau sonore moyen ($L_{Aeq, 3h}$) peut atteindre 55 dB peu importe le niveau ambiant à la condition de justifier ces dépassements conformément aux exigences « a » à « f » telles qu'elles sont décrites au paragraphe précédent.



EXPERTISE TECHNIQUE

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

EXPÉDITEUR : Vicky Leblond, ing.

DATE : Le 17 août 2006

DOSSIER : SQA- 499

OBJET : Avis de recevabilité

Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion

Commande reçue

Le 5 juillet 2006, Mme Marie-Claude Thériage, chef par interim 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 de 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.

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 éléments requis par la Directive pour le projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion (n° 3211-05-419) ont été traités (aspect quantitatif) et s'ils l'ont été de façon satisfaisante et valable (aspect qualitatif). Les changements attendus sur la qualité de l'air ambiant (augmentation ou réduction de la pollution de l'air, etc.) et leurs effets potentiels sur la santé publique font partie des impacts que l'initiateur du projet doit traiter dans son étude d'impact environnemental.

Nature du projet

Le projet à l'étude poursuit trois principaux objectifs, soit l'amélioration de l'écoulement de la circulation et la garantie que les déplacements soient sécuritaires sur

..2

les artères de la Ville de Vaudreuil-Dorion, l'amélioration de l'accessibilité aux pôles commerciaux de la Ville et favorisera une interaction accrue entre ces pôles et finalement garantir une desserte adéquate et fluide à la Gare régionale de Vaudreuil. Pour rencontrer ces objectifs, le projet comporte des interventions sur trois des principaux axes routiers de la Ville, soit (voir figure 2) :

- 1- Élargissement à quatre voies de la rue Félix-Leclerc sur une distance d'environ 2 kilomètres;
- 2- Élargissement à quatre voies de du Boulevard de la Cité des Jeunes sur une distance de 1,5 kilomètres;
- 3- Construction d'un nouveau lien « Nord-Sud » à l'intérieur de la Ville sur une distance d'environ 2 kilomètres, l'avenue André-Chartrand.

Ces modifications sont nécessaires, selon l'initiateur du projet, car il existe présentement des problèmes importants liés à la circulation routière sur le territoire de Vaudreuil-Dorion. De plus, certains des problèmes risquent de s'aggraver au cours des prochaines années, en plus de ceux qui vont probablement surgir. La croissance démographique et économique future justifie amplement, selon l'initiateur, les interventions projetées sur le réseau artériel. Il est estimé que le nombre total de nouveaux déplacements, à l'intérieur du territoire considéré, s'établira environ à 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).

C'est donc grâce à ces estimations que sont évaluées les émissions atmosphériques futures, ainsi qu'à l'aide d'un logiciel informatique.

Éléments marquants du dossier

Les repercussions environnementales sur la qualité de l'air sont une augmentation des concentrations des polluants atmosphériques pendant la phase d'exploitation. La modification de la qualité de l'air résultant du projet à l'étude est jugée de faible intensité par les auteurs de l'étude. Aucune mesure d'atténuation n'est envisagée, si ce n'est la possibilité d'une étude pour évaluer la contribution des polluants pouvant provenir du relais routier Flying J (p. 189).

Afin de parvenir à cette conclusion, les auteurs de l'étude ont évalué les émissions atmosphériques futures à l'aide du modèle utilisé par Environnement Canada, Mobile 6.2C. Ce dernier est une version canadienne du modèle développé par l'Environmental Protection Agency des États-Unis (U.S. EPA). Le modèle exige des paramètres d'entrée comme le nombre de véhicules, les conditions atmosphériques, le territoire couvert, etc. Des facteurs d'émission sont ainsi établis, permettant d'estimer les quantités de

contaminants émis. Les contaminants retenus pour évaluer les modifications de la qualité de l'air sont le monoxyde de carbone (CO) et le dioxyde d'azote (NO₂).

Par la suite, un autre modèle (CALINE 4) est utilisé afin de calculer la concentration de contaminants dans la zone d'étude. Les résultats de cette modélisation indiquent que les valeurs maximales des concentrations anticipées sont toutes inférieures aux normes horaires du MDDEP pour le CO et le NO₂.

Thèmes associés a la directive

Voici les thèmes associés à la Directive pour le projet d'amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion (n° 321 1-05-41?) pour lesquels notre compétence a été requise.

1. Paramètres applicables

- Les paramètres retenus pour l'évaluation de la qualité de l'air, soit le CO et le NO₂, ne sont pas suffisants. Les particules en suspension totales (PST), les particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns (PM₁₀) et les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM_{2,5}) auraient aussi dûes être prises en compte. Les véhicules routiers sont d'importants émetteurs de particules. En 2002, dernière année pour lesquelles les données sont disponibles (http://www.ec.gc.ca/pdb/cac/Emissions1990-2015/emissions1990-2015_f.cfm), les émissions de PST, PM₁₀ et PM_{2,5} provenant du transport au Québec comptaient respectivement pour 2 %, 3 % et 3 % du total sans les sources à ciel ouvert (feux de forêt, poussière des routes pavées et non pavées, etc.). Même si ces proportions semblent minimales, il faut se rappeler que les particules fines (PM_{2,5}) sont un constituant important du smog et qu'elles augmentent la vulnérabilité des humains aux infections respiratoires (<http://www.iga.mddep.gouv.qc.ca/content/polluants.htm>).
- L'utilisation du modèle Mobile 6.2C est conforme aux règles de l'art. Ce modèle est utilisé par Environnement Canada et l'EPA afin d'estimer les émissions actuelles ainsi que pour prédire les émissions futures.
- Les principaux paramètres utilisés, par le modèle Mobile 6.2C, pour obtenir les facteurs d'émission devraient être énumérés.

2. Émissions atmosphériques actuelles

- Les facteurs d'émission estimés par le modèle Mobile 6.2C semblent pertinents. Ces derniers ont été comparés aux facteurs d'émission utilisés par Environnement

Canada lors du calcul des émissions québécoises. Ces derniers ont eux aussi été calculés par Mobile 6.2C.

- Les facteurs d'émission (tableau 4.1) devraient être indiqués en gramme/kilomètre (g/km), et non en gramme/mile (g/m). Le système métrique a été adopté en 1973 par le Conseil canadien des normes (CCN) et doit être utilisé dans l'analyse des impacts environnementaux.

Les estimations des émissions annuelles pour chacun des scénarios de référence devraient être présentées pour chacun des tronçons de route étudiés (tableau 4.2).

3. *Émissions atmosphériques futures*

- Les facteurs d'émission estimés par le modèle Mobile 6.2C semblent pertinents. Ces derniers ont été comparés aux facteurs d'émission utilisés par Environnement Canada lors du calcul des émissions québécoises. Ces derniers ont eux aussi été calculés par Mobile 6.2C.

Les facteurs d'émission devraient être indiqués en gramme/kilomètre (g/km), et non en gramme/mile (*gim*). Le système métrique a été adopté en 1973 par le Conseil canadien des normes (CCN) et doit être utilisé dans l'analyse des impacts environnementaux.

Les estimations des émissions annuelles pour chacun des scénarios de référence devraient être présentées pour chacun des tronçons de route étudiés (tableau 4.2).

4. *Suivi environnemental*

- Aucun programme de suivi environnemental n'est prévu, si ce n'est la réalisation d'une étude pour évaluer la contribution des polluants pouvant provenir du relais routier Flying J.

Conclusion

Certains éléments importants ne font pas partie de l'étude d'impact sur l'environnement et devront être intégrés à la prochaine étape.

Il est donc fortement recommandé que :

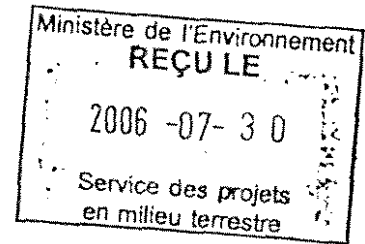
- Les émissions de particules en suspension totales (PST), les particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns (PM10) et les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM2.5) soient prises en compte;
- Les facteurs d'émission soient exprimés à l'aide des unités du système métrique;

- Les estimations des émissions de contaminants soient présentées pour chacun des tronçons de route étudiés.
Les émissions associées au relais routier Flying J soient calculées et intégrées à l'analyse.



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

VL/



PERTIS TECHNIQUE

NATURE DE LA DEMANDE : Projet « Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion »

EXPERTISE DEMANDÉE PAR : Marie-Claude Theberge, chef par interim du Service des projets en milieu terrestre (SPMT), Direction des évaluations environnementales (DEE)

EXPERTISE EMISE PAR : Richard Martel

DATE : Le 27 juillet 2006

N/RÉFÉRENCE : 2006-27

1. INTRODUCTION

Le 17 juillet 2006, le dossier en titre m'a été remis pour expertise. La DEE demande au Service des lieux contaminés (SLC) de faire l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact du projet selon ses champs de compétence. L'analyse doit se traduire en une série de questions et commentaires que la DEE transmettra à la Ville de Vaudreuil-Dorion.

2. INFORMATIONS FOURNIES PAR LE DEMANDEUR

- Étude d'impact sur l'environnement. Amélioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion, Génivar Groupe Conseil Inc, 260 pages et annexes.

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 boul 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 Andre-Chartrand.

.2

4. NORMES ET EXIGENCES A RESPECTER

- Loi sur la qualite de l'environnement
- Règlement sur la protection et la rehabilitation des terrains (RPRT)
- Règlement sur l'enfouissement des sols contamines (KESC)
- Politique de protection des sols et de rkhabilitation des terrains contaminés
- Guide de caracterisation des terrains

5. QUESTIONS ET COMMENTAIRES

QC-1 : Selon le 2^e paragraphe de l'article 1 du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains (KPKT), 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 liniites 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 a une contamination des sols presente 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 ¹ de la municipalité, sont visés.

QC-2 : Dans le cadre du processus de connaissance prkalable aux travaux d'élargissement et de construction, une recherche historique de l'utilisation passée des terrains limitrophes, appelée « Caracterisation de phase I », doit être effectuee par le promoteur afin de bien identifier toutcs les sources potentielles passées (une activité visée a l'annexe III du RPRT et susceptible d'avoir contaminé un terrain mais qui n'existe plus telle; station-service, garage de reparation automobile, etc) et actuelles de contamination des sols et de l'eau souterraine. La caractkrisation de phase I est decrite dans le « Guide de caracterisation 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 a identifier les paramètres devant être analyses. Nous recommandons que cette caracterisation soit effectuee rapidement pour permettre d'incorporer l'information a l'étude d'impact.

QG-3 : Pour le terrain qui pourrait être acquis par le promoteur afin de realiser le projet (voir section 3.4.2 de l'étude d'impact), il doit aussi faire partie de la caracterisation de phase I et II. Si une partie du terrain est contaminée > l'annexe If du RPRT et qu'une activite visée a l'annexe III du RPRT est ou a été pratiquée, un plan de rehabilitation

¹ Aire qui fait partie des travaux d'élargissement ou de construction et que nous appellerons la banquette.

doit être déposé au MDDEP en vertu de l'article 31.53 de la LQE puisqu'il y aurait alors changement d'utilisation du terrain.

QC-4 : A la section 4.5 traitant des activités de préconstruction, le promoteur doit s'engager à réaliser une étude de « Caractérisation de phase II » **sur toute l'emprise actuelle et nouvellement acquise** (sols et eau souterrains) **avant le début des travaux d'élargissement et de construction**. Pour ce faire, le « Guide de caractérisation des terrains » décrit les exigences d'une étude de caractérisation de phase II.

QC-5 : À la section 4.5, suite à la caractérisation de phase II précédant les travaux d'élargissement et de construction, le promoteur doit s'engager à ce que tous les sols contaminés > l'annexe II du RPRT de la zone des travaux soient excavés et gérés dans un lieu autorisé ou bien, si admissibles², soumis à l'évaluation des risques à la santé, à l'écosystème et des impacts à l'eau souterraine³. 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 (≤A de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés) dont la qualité aura été vérifiée à la source.

QC-6 : Sous la banquette et en absence d'aménagement dans ce projet, les sols contaminés > l'annexe II du RPRT identifiés lors de la caractérisation de phase II et que le promoteur projette de maintenir en place devront faire l'objet d'un avis de contamination inscrit au registre foncier.

QC-7 : 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 le promoteur suite à la réhabilitation, afin que ces contaminants ne migrent plus dans l'emprise.



² Une contamination des sols avec des produits pétroliers C₁₀C₅₀ n'est pas admissible.

³ Une évaluation des risques réalisée selon les procédures établies permet de maintenir des contaminants dans le terrain au-dessus des valeurs limites du RPRT et doit être accompagnée d'un plan de réhabilitation comprenant des mesures de mitigation et des restrictions d'utilisation. Le plan de réhabilitation doit préalablement être approuvé par le MDDEP et les mesures de mitigation et les restrictions d'utilisation doivent être inscrites au registre foncier. Dans ce cas, l'étude de caractérisation de phase II doit être attestée par un expert et un avis de contamination doit être inscrit au registre foncier. Une séance d'information publique est aussi requise.



DESTINATAIRE : **M^{me} Marie-Claude Thdberge**
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 3 août 2006

OBJET : Avis relatif à la recevabilité du projet « domelioration du réseau artériel de la Ville de Vaudreuil-Dorion »
V/R : 3211-05-419 – N/R : 329910 – 5145-04-18 [R (1) -294]

La présente fait suite à votre demande d'avis du 5 juillet 2006 sur la recevabilité de l'étude d'impact du projet susmentionné.

A la page 92 du rapport final (volume 1) de mai 2006, le promoteur (Ville de Vaudreuil-Dorion) mentionne la présence de deux espèces floristiques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables à proximité de la zone d'étude; mais sans y être incluses. Il s'agit du *Potamogeton illinoensis* (Potamo de l'Illinois) et de la *Cardamine concaténât* (non francisée). Le rapport s'appuie sur les renseignements du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec (CDPNQ) en 2005. Le Centre répertorie plutôt sept (7) espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées (EMV) à l'intérieur de la zone d'étude, mais proche des rivages du lac des Deux-Montagnes; donc loin des secteurs des travaux. Par ailleurs, un inventaire de terrain printanier (17 mai 2005) ayant couvert généralement environ 200 m de chaque côté des axes routiers à l'étude a permis de localiser ces deux plantes ciblées ci-après (pages 84 à 85):

1. La *Claytonia virginiana* (claytonie de Virginie) : Une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable pour laquelle des milliers d'individus ont été observés à l'intérieur d'une chênaie de chêne rouge et à la limite sud de celle-ci avec une frênaie de frêne de Pennsylvanie humide située sur le track de l'avenue André-Chartrand (page 86). L'observation a été réalisée à environ 150 m à l'est du tracé principal. La chênaie n'est donc pas visée par le track, ni n'est contigue à celui-ci. La présence de la claytonie de Virginie dans la chênaie et dans une portion attenante de la frênaie correspond à ce qui est appelé dans le milieu le « Boisé Charlot » (pages 91 et 92).
2. L'*Ulmus thomasii* (orme liège) : Des individus de cette espèce menacée ont été vus près de l'école Hardwood, également dans la chênaie de chêne rouge (page 92); donc loin du tract « André-Chartrand ». En conclusion, cette chênaie renferme le « Boisé Charlot » où se développent, non seulement l'orme liège, mais également la claytonie de Virginie (voir page 120).

De ce qui précède, le rapport conclut en une absence d'impact direct sur les « EMV », tout en proposant des mesures de mitigation pour les espèces ciblées localisées en périphérie du tracé (pages 197 à 199, 228 et 249). Nous corroborons les faits sus évoqués sur la base des dernières informations à notre disposition.

Nous jugeons donc recevable l'étude au regard de la composante « EMV » relevant de notre champ de compétence, quoique nous demandons au promoteur de nous transmettre confidentiellement une copie de la cartographie détaillée de l'inventaire, incluant 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. Ces données contribueront à la mise à jour du CDPNQ.

En prévision de notre avis concernant l'acceptabilité, le promoteur doit prendre en considération les points suivants :

1. Envisager des mesures précises pour assurer la conservation du « Boisé Charlot » et conduisant à des résultats vérifiables. Il peut s'agir des mesures déjà proposées (transfert de terrain et création d'un parc : pages 198 à 199, 231, 237 et 249) ou autres mesures.
2. Suite à l'accès au parc (périurbain) renfermant le « Boisé Charlot », prévoir des mesures empêchant tout empiètement des espèces floristiques à statut précaire présentes et nous les faire connaître.
3. Prévoir un suivi environnemental des mesures d'atténuation auquel nous serons liés. Il devra être d'une durée minimale de deux ans (deux saisons de croissance). C'est le temps minimum requis pour nous assurer de la bonne application des mesures de protection visant tout processus de survie des plantes (à statut précaire) dans un secteur périurbain en développement.

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

Le directeur par intérim.



Patrick Beauchesne

PB/00/it

Quebec, le 18 août 2006

NOTE DE SERVICE

A: Mme Ruth Lamontagne
DÉE

De: Gilles Boulet
DSEE-SAVEX-Air

SAVEX-5723

OBJET: Amélioration du réseau artériel de la ville de Vaudreuil-Dorion
(3211-05-419)

J'ai pris connaissance des documents relatifs au dossier précité. Veuillez prendre note que mon domaine d'expertise est la modélisation de la dispersion atmosphérique et que, en conséquence, mes commentaires se limitent à ce sujet. De plus, il n'est pas de ma responsabilité de valider les taux d'émissions.

Mes commentaires sont les suivants :

- a) Les émissions annuelles de chacun des tronçons de route considérés devraient être présentées pour les scénarios étudiés.
- b) 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.
- c) Le choix de l'échelle (couleur - valeurs de concentration) n'est pas approprié pour certaines cartes de concentrations horaires présentées à l'annexe 5. Les cartes dont l'échelle doit être modifiée sont :
 - Scénario 2005, polluant NO₂, partie sud de la zone d'étude
 - Scénario 2021, polluant NO₂, partie nord de la zone d'étude
 - Scénario 2021, polluant NO₂, partie sud est de la zone d'étude

- Scenario 2021, polluant NO₂, partie sud ouest de la zone d'étude
L'échelle choisie doit permettre de bien juger des variations de la concentration sur le domaine d'étude.

- d) 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. On doit justifier de façon exhaustive l'utilisation de ce facteur (75 %). A défaut de justifications appropriées, on doit utiliser comme niveau ambiant les valeurs maximales mesurées aux deux stations.
- e) Une modélisation de la dispersion des PST, PM10 et PM2.5 doit aussi être réalisée.
- f) Selon les auteurs du rapport, les émissions du site du Flying J contribuent aux niveaux de contaminants atmosphériques sur le domaine d'étude. Toutefois, les émissions de ce site n'ont pas été prises en considération lors de la modélisation. On doit donc reprendre la modélisation de la dispersion en y ajoutant les émissions du site du Flying J.

En espérant le tout à votre entière satisfaction. N'hésitez pas à me contacter pour toute information supplémentaire

Gilles Boulet
Météorologue

cc. Y. Grimard
P. Walsh

savex-5723/521203328

Québec, le 5 février 2007

NOTE DE SERVICE

A: Ruth Lamontagne
DEE

De: Gilles Boulet
DSEE-SAVEX-Air

SAVEX-6330

**OBJET: Réponses aux questions et commentaires : amélioration du réseau artfriel
de la ville de Vaudreuil-Dorion**

J'ai pris connaissance des documents relatifs au dossier pre cite. Veuillez prendre note que mon domaine d'expertise est la modélisation de la dispersion atmosphérique et que, en conséquence, mes commentaires ne se rapportent qu'à ce sujet

Mes commentaires sont les suivants :

a) **Flying J**

Tel que demande, le consultant a effectué une modélisation de la dispersion des polluants atmosphériques provenant du site du Flying J. Les résultats sont présentés aux tableaux 4.2 et 4.3. Une révision de ces tableaux doit être effectuée puisque nous y avons décelé des erreurs ou des inconsistances.

Tableau 4.2 : Comme l'indique le titre du tableau 4.2, on doit lire dans ce tableau les concentrations maximales modélisées sur 24 heures. Or, selon notre évaluation, les valeurs présentées dans ce tableau pour les PM10 et Ph12.5 (scenarios 2006 et 2021) sont les concentrations maximales horaires. Si c'est effectivement le cas, les valeurs doivent être transformées sur 24 heures afin d'être conformes au titre du tableau.

Tableau 4.3 : Les valeurs des PM10 et des PM2.5 présentées dans ce tableau sont la somme du niveau de fond et du maximum modélisé ce qui est correct. Toutefois, selon notre évaluation, les valeurs présentées pour le NO₂ et le CO n'incluent pas le niveau de fond. Si c'est effectivement le cas, on doit ajouter le niveau de fond.

b) **Niveaux de fond**

NO₂ : Le consultant a calculé les concentrations maximales de NO₂ sur une heure et sur 24 heures à partir des émissions estimées du site du Flying J. Il suggère d'utiliser un niveau de fond de 96 µg/m³ pour les concentrations maximales sur 24 heures. Ceci est accepté. Toutefois, un niveau de fond différent doit être employé pour les concentrations horaires maximales. Si l'on suit le raisonnement énoncé par le consultant dans un rapport précédent, le niveau de fond pour les concentrations a été établi de la façon suivante : « les concentrations ambiantes sont égales à 75 % des valeurs maximales enregistrées sur la même période par les stations de mesure de la qualité de l'air de Dorval et de Sainte-Anne-de-Bellevue ». Or, pour les années 2001 à 2003, le maximum horaire de NO₂ est de 209 µg/m³ (Dorval, 2001). Ainsi le niveau de fond à employer pour les concentrations horaires de NO₂ doit être de 157 µg/m³ (75 % de 209 µg/m³).

PM2.5 : Le consultant mentionne que la concentration maximale des PM2.5 à Sainte-Anne-de-Bellevue est de 26,8 µg/m³ (en 2003) sur une période de 24 heures et que cette valeur a été utilisée comme valeur ambiante (niveau de fond). Or, selon les bases de données du MDDEP (DSÉE), le maximum sur 24 heures à cette station en 2003 est de 54 µg/m³ (à titre de comparaison le maximum à Dorval est de 60 µg/m³ pour la même année). Il y a donc une incohérence entre les valeurs contenues dans les bases de données du MDDEP et les valeurs utilisées par le consultant. D'autre part, en raison de la problématique particulière des PM2.5 dans le sud du Québec, nous recommandons d'employer un niveau de fond pour les PM2.5 (24 heures) de 36 µg/m³ dans la région de Vaudreuil-Dorion. Cette valeur correspond au 98^e percentile des valeurs observées à la station Sainte-Anne-de-Bellevue en 2002, 2003 et 2005. Le consultant devra tenir compte de ce niveau de fond et mettre à jour les tableaux 4.2, 4.3 et 5.2.

c) Enfin, nous tenons à mentionner que les concentrations modélisées sont valables en autant que les taux d'émissions utilisés sont représentatifs des taux réels. Or, il n'est pas de notre responsabilité de valider les taux d'émissions.

En espérant le *tout* a votre entière satisfaction. N'hésitez pas à me contacter pour toute information supplémentaire

A handwritten signature in black ink, reading "Gilles Boulet". The script is cursive and fluid, with a prominent flourish at the end of the name.

Gilles Boulet
Météorologue.

cc. Y.Grimard
P. Walsh

savex-63301521203328

Lamontagne, Ruth

De: Trepanier, Nicole
Envoyé: 12 septembre 2006 13:47
A: Lamontagne, Ruth
Objet: Vaudreuil-Dorion

Bonjour Ruth,

J'ai regardé le projet des boulevards à Vaudreuil-Dorion et je pense que l'étude d'impact est recevable. Cependant, les plans pourraient être mis à jour en localisant le futur tracé du cours d'eau Dorion et le marais près du boisé Charlot étant donné que l'on s'est entendu avec la ville sur le tracé.

Salutations!

Nicole Trépanier, ing.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

Direction régionale de l'analyse et de l'expertise

de l'Estrie et de la Montérégie

201, place Charles-Le Moyne, 2e étage

Longueuil (Québec) J4K 2T5

Tél. (450) 928-7607 #249

Télééc. (450) 928-7625

Courriel: nicole.trepanier@mddep.gouv.qc.ca <mailto:nicole.trepanier@rndeep.gouv.qc.ca>