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

Liste par ministère ou organisme

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
1.	Agence de la santé et des services sociaux de Montréal	Direction de santé publique	Louis Drouin	10 mars 2009	2 pages.
2.	Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine	Direction de Montréal	Brigitte Jacques	24 janvier 2009	1 page.
3.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	12 mars 2009	1 page.
4.	Ministère de la Santé et des Services sociaux	Direction générale de la santé publique	Guy Sanfaçon	13 juin 2008	8 pages.
5.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides	Yvan Leroux	26 janvier 2009	1 page.
6.	Ministère de la Sécurité publique	Direction régionale de Montréal, Laval, Lanaudière et des Laurentides	Yvan Leroux	22 mai 2008	2 pages.
7.	Ministère des Affaires municipales et des Régions	Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales	Johanne Dumont	28 mai 2008	2 pages.
8.	Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire	Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales	Lucie Tremblay	13 février 2009	3 pages.
9.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Direction de l'aménagement de la faune de l'Estrie, de Montréal et de la Montérégie	Fay Cotton	26 mai 2008	3 pages.
10.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides	Paul André David	4 mars 2009	5 pages.
11.	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune	Directions générales de l'Estrie-Montréal-Montérégie et de Laval-Lanaudière-Laurentides	André B. Lemay	2 février 2009	5 pages.
12.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des évaluations environnementales	Carl Ouellet	7 janvier 2009	2 pages.

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
13.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des évaluations environnementales	Carl Ouellet	25 juillet 2008	4 pages.
14.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de l'air, Service de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	30 mai 2008	6 pages.
15.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	25 février 2009	1 page.
16.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère	Michel Goulet	10 février 2009	7 pages.
17.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés	André Paquet	4 juin 2008	6 pages.
18.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction des politiques en milieu terrestre, Service des lieux contaminés et des matières dangereuses	André Paquet	11 mars 2009	15 pages.
19.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises	Gilles Boulet	29 janvier 2009	2 pages.
20.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction du suivi de l'état de l'environnement, Service des avis et des expertises	Gilles Boulet	27 juin 2008	2 pages.
21.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Brigitte Bérubé	17 février 2009	8 pages.
22.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Stéfan Létourneau	13 juin 2008	2 pages.
23.	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs	Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, de Laval, de Lanaudière et des Laurentides	Yvon Goulet	9 juin 2008	1 page.
24.	Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation	Direction des sociétés d'État et de l'entrepreneuriat	Richard Carbonneau	26 février 2009	1 page.
25.	Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation	Direction régionale de Montréal	Pierre Hébert	24 février 2009	1 page.

no	Ministère ou organismes	Direction ou service	Signataire : Nom, prénom	Date	Nbre pages
26.	<i>Ministère du Tourisme</i>	<i>Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	<i>Serge Fournier</i>	<i>25 février 2009</i>	<i>1 page.</i>
27.	<i>Ministère du Tourisme</i>	<i>Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	<i>Serge Fournier</i>	<i>7 janvier 2009</i>	<i>1 page.</i>
28.	<i>Ministère du Tourisme</i>	<i>Direction régionale de la Capitale-Nationale</i>	<i>Serge Fournier</i>	<i>28 mai 2008</i>	<i>1 page.</i>



Le 10 mars 2009

Monsieur Guy Sanfaçon
Directeur
Direction de la santé publique
Ministère de la Santé et des Services sociaux
1075, chemin Ste-Foy, 2e étage
Québec, (Québec) G1S 2M1

Objet : Avis de recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot sur les territoires des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Monsieur,

Nous avons révisé l'ensemble de la documentation reçue à ce jour dans le cadre de l'étude d'impact sur le projet de reconstruction du complexe Turcot sur les territoires des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount. Nous attendons toujours l'évaluation de la sécurité routière du complexe Turcot qui a été effectuée par la firme CIMA+. En conséquence, nous vous donnerons nos commentaires sur l'analyse de la circulation (chapitre 8 de l'étude d'impact) et de l'évaluation de la sécurité routière en même temps suite à la réception de l'étude de CIMA+. En attendant, nous voulons partager avec vous les commentaires suivants.

Les études sur l'évaluation quantitative à l'aide du logiciel AQBAT et sur l'évaluation des impacts sur la santé humaine répondent à nos questions.

Le document sur l'évaluation de la modification de la qualité de l'air du Centre Gadbois produit par la firme Dessau fait référence à une étude sur la qualité de l'air intérieur du centre. Nous aimerions obtenir une copie de cette étude effectuée par le Consortium SNC-Lavalin-CIMA+. De plus, nous voudrions pouvoir discuter avec les auteurs de l'évaluation faite par Dessau afin de mieux comprendre certaines questions méthodologiques concernant les analyses effectuées. Notre avis de recevabilité n'est pas conditionnel à cette discussion, mais nous voudrions pouvoir échanger avec les auteurs de l'étude Dessau avant le début des audiences du BAPE.

Nous désirons émettre quelques commentaires concernant notre compréhension des mesures d'atténuation qui seront mises de l'avant lors de la phase de construction du projet. Selon les informations fournies par le promoteur, il n'y aura pas d'interruption du flot de circulation pendant les phases des travaux. Cependant, si jamais une telle interruption s'avérait nécessaire, même pour une période brève, il serait souhaitable de documenter les capacités résiduelles des systèmes de transport en commun actuels et des voies de circulation alternatives pour les automobiles afin d'éviter un débordement du trafic dans les secteurs limitrophes. Cette documentation des capacités résiduelles pourrait être déposée lors du BAPE si nécessaire.

De plus, le rapport final de l'étude d'impact mentionne que des mesures seront prises pour diminuer le volume du trafic pendant la phase de la construction (promouvoir des moyens alternatifs à l'utilisation de l'automobile solo, inciter les citoyens à effectuer leurs déplacements en dehors des heures de pointe si possible). Il serait souhaitable d'obtenir plus de détails sur les actions concrètes qui seront mises de l'avant pour faire la promotion des moyens alternatifs à

l'automobile solo. Si ces mesures s'avèrent efficaces, il serait intéressant de les étendre à la phase de l'exploitation.

Au sujet de la qualité de l'air, l'étude d'impact mentionne que les mesures de protection appropriées seront mises en place lors de la démolition des structures pouvant être recouvertes d'un enduit contenant de l'amiante. Nous tenons pour acquis que de telles mesures respecteront les consignes prévues par le Code de construction pour les travaux de construction de la CSST à ce sujet.

En ce qui concerne les mesures de surveillance pendant la phase de construction, le rapport principal de l'étude d'impact contient des dispositions pour la surveillance du climat sonore qui sont plus complètes que celles décrites pour la surveillance de la qualité de l'air. En effet, ce rapport mentionne qu'un suivi acoustique ponctuel et en continu devrait être effectué afin de s'assurer que les niveaux de bruit autorisés soient respectés. Bien que la section 11.1.2 aborde le respect de critères environnementaux de façon générale, il serait préférable de préciser à la section 10.3.2.2.3 que le suivi environnemental de la qualité de l'air vise le respect des normes.

De plus, le rapport final de l'étude d'impact mentionne que l'entrepreneur mettra en place une procédure de communication permettant aux citoyens d'être informés au sujet de la gestion du bruit du chantier et de formuler des plaintes ou des commentaires. Une telle procédure devrait être mise sur pied pour la qualité de l'air également.

Enfin, dans notre lettre du 28 janvier, nous avons mentionné que les réponses fournies par le MTQ à certaines de nos questions concernant les impacts sur la santé du bruit et de la qualité de l'air extérieur demeuraient incomplètes. Malgré ces lacunes, nous serions quand même en mesure de donner notre avis sur ces impacts lors des audiences prévues devant le BAPE. Par contre, des discussions avec différents intervenants ont soulevé une nouvelle préoccupation : l'effet d'une construction en talus sur l'enclavement des quartiers et les impacts de cet enclavement sur la santé psychosociale qui pourraient en résulter. Nous consulterons la littérature scientifique pour vérifier s'il existe des études à ce sujet et nous fournirons notre avis final en même temps que notre avis au sujet des études sur les débits de circulation et sur la sécurité routière.

En conclusion, il reste un document à nous fournir (l'évaluation de la sécurité routière) et une consultation de la littérature à faire par nous afin de nous permettre de donner notre avis sur la recevabilité de l'étude d'impact concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot sur les territoires des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount. Des informations techniques supplémentaires au sujet de l'étude sur la qualité de l'air au Centre Gadbois nous seraient très utiles également. Enfin, il serait souhaitable d'ajouter quelques précisions dans l'étude d'impact concernant les moyens de transport alternatifs à l'automobile solo et le programme de suivi environnemental de la qualité de l'air qui seront mis de l'avant pendant la phase de construction du projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.



Louis Drouin, M.D., M.P.H.
Responsable, secteur Environnement urbain et santé

Direction de Montréal

Le 24 janvier 2009



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

**Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire
des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
(3211-05-435) et avis de recevabilité**

Madame,

Nous accusons réception de votre demande d'avis ministériel du 14 janvier 2009, relatif à l'étude de recevabilité du projet de reconstruction du complexe Turcot situé sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, projet élaboré par Transports Québec.

Sur les sujets qui relèvent de notre champ de compétence et sur la base des documents soumis à notre attention, nous vous confirmons que cette étude répond de façon adéquate à nos préoccupations d'ordre patrimoniale.

Nous espérons que cette information vous sera utile et vous prions d'agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La directrice,



Brigitte Jacques

c. c. M^{me} Monique Barriault

Direction générale
de la santé publique

Québec, le 12 mars 2009



Madame Marie-Claude Théberge
Chef 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 : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités
de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount (3211-05-435)**

Madame,

Compte tenu des impératifs liés à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement voulant que la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs mandate le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour rendre disponibles au public l'étude d'impact et les autres documents relatifs au projet cité en objet, nous vous transmettons notre avis de recevabilité.

Nous acceptons de considérer l'étude d'impact soumise recevable d'un point de vue de santé publique, malgré le fait que nous n'ayons toujours pas reçu les documents demandés dans notre correspondance datée du 10 mars dernier. Toutefois, nous vous demandons de nous garantir qu'advenant des questionnements ou des commentaires relatifs au contenu des documents manquants, le promoteur s'engage à y répondre le plus rapidement possible, et ce avant la tenue des audiences publiques.

Dans l'attente que vous puissiez donner suite à nos demandes, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Guy Sanfaçon".

Guy Sanfaçon, Ph.D
Pharmacologue-Toxicologue
Coordonnateur en santé environnementale
Direction de la protection de la santé publique

GS/MS/lb

Québec, le 13 juin 2008



Madame Marie-Claude Thériège
Chef 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 : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount (3211-05-435)**

Madame,

En réponse à votre demande relativement à l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact concernant le « *Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount* » (3211-05-435), veuillez trouver ci-jointe l'analyse effectuée par la Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal.

L'ensemble des informations recueillies suite à la lecture de l'étude d'impact et à la visite sur le terrain organisée par le ministère des Transports du Québec (MTQ) le 5 juin dernier, a permis l'identification de plusieurs points qui nécessitent d'être clarifiés ou mieux développés avant de pouvoir considérer l'étude d'impact recevable. Ces points portent sur la qualité de l'air, le climat sonore, la sécurité routière, les débits de circulation, la relocalisation de certains locataires, et la sécurité urbaine de la piste cyclable envisagée par le promoteur. De plus, compte tenu de l'augmentation des gains en déplacements, telle que prévus par l'étude d'impact, le MTQ devrait prévoir des mesures d'atténuation comme la diminution de l'utilisation de l'automobile solo ou encore l'amélioration du transport en commun.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Guy Sanfaçon, Ph.D
Pharmacologue-Toxicologue
Coordonnateur en santé environnementale
Direction de la protection de la santé publique

GS/MS/sm

p. j.

Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal

**Avis de recevabilité de l'étude
d'impact concernant le projet de
reconstruction du complexe Turcot
sur les territoires des municipalités de
Montréal, Montréal-Ouest
et Westmount**

GARDER
notre monde
EN SANTÉ

**Avis de recevabilité de l'étude
d'impact concernant le projet de
reconstruction du complexe Turcot
sur les territoires des municipalités de
Montréal, Montréal-Ouest
et Westmount**

Avis rédigé par

Norman King, François Thérien, Patrick Morency

avec la collaboration de Louis Drouin, Sophie Paquin, Stéphane

Perron et Anne Pelletier du secteur Environnement urbain et santé

de la Direction de santé publique de l'Agence de la santé

et des services sociaux de Montréal et Audrey Smargiassi de l'INSPQ

12 juin 2008

Introduction

L'étude d'impact concernant le projet mentionné en rubrique est un document de bonne qualité qui analyse les impacts du projet et propose des mesures d'atténuation de la plupart de ces impacts. Nous avons pu assister à une rencontre et une visite sur le terrain organisées par le ministère des Transports du Québec (MTQ) en date du 5 juin où le projet et ses impacts ont été présentés. Ceci nous a permis de poser plusieurs questions concernant ce projet. L'ensemble des informations recueillies nous a permis d'identifier certains points qui ont besoin d'être clarifiés ou mieux développés avant de nous permettre de considérer que l'étude d'impact est recevable.

Avant de traiter chacun des différents impacts séparément, nous désirons mentionner l'importance d'une mesure d'atténuation qui aura un impact sur plusieurs problèmes en même temps. L'étude d'impact précise clairement que le projet de reconstruction du complexe Turcot sur les territoires des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount vise à maintenir la capacité du réseau autoroutier; c'est pour cette raison que le projet ne prévoit pas d'ajout de voies de circulation automobile supplémentaires. Par contre, à la page 240, le rapport principal de l'étude d'impact compare la capacité offerte par grands mouvements pour le statut quo et le scénario 4 : cette analyse démontre que selon le scénario 4, il y aura des gains de 100 à 600 unités de véhicules particuliers à l'heure en 2016 sur les différents tronçons de l'échangeur.

Le transport automobile dans la région montréalaise est à l'origine de plusieurs impacts environnementaux et sanitaires tels la pollution de l'air, le bruit et les traumatismes routiers. Ces impacts sont plus importants chez les populations défavorisées et chez celles vivant le long des structures autoroutières. Les gains en déplacements prévus par l'étude d'impact alourdira ce bilan. Il est donc nécessaire de prévoir des mesures d'atténuation visant à diminuer l'utilisation de l'automobile solo et à améliorer le transport en commun (voir aussi la section 1 du présent avis).

La qualité de l'air

1. Les résultats de la modélisation de la qualité de l'air projetée démontrent des concentrations maximales sensiblement plus élevées par rapport à la modélisation de la situation actuelle, soit une augmentation de 7 % à 45 % selon le contaminant et la durée de la lecture (p. 282 du rapport principal de l'étude d'impact)

Commentaires

Aucune mesure d'atténuation n'est prévue par l'étude d'impact. Cette dernière doit mentionner quelles mesures d'atténuation seront mises de l'avant par le MTQ afin d'améliorer la qualité de l'air pour les résidents vivant en proximité de l'autoroute.

De plus, il faudrait que le MTQ procède à une évaluation de l'impact sanitaire de l'implantation du projet à partir de fonctions de risque existantes (tel AQBAT ou Air Quality Benefits Assessment Tool) afin de nous permettre de connaître l'ensemble des impacts du projet.

2. Les projections actuelles des concentrations des polluants reliés au transport comparent la situation actuelle avec le scénario 4 en 2016. Lors de la rencontre du 5 juin, les représentants du MTQ ont précisé qu'une autre analyse reste à venir : la comparaison des concentrations des contaminants reliés au transport selon le débit de 2016 avec la structure actuelle et selon le scénario 4.

Commentaire : cette dernière analyse est importante pour nous permettre d'évaluer l'impact de l'abaissement des infrastructures sur la qualité de l'air. Tel que mentionné ci-haut, il faudrait que le MTQ évalue aussi les impacts sanitaires associés à ces modifications prévues au niveau de la qualité de l'air.

3. L'étude d'impact prévoit les mesures à prendre pour s'assurer du respect de la réglementation en vigueur dans le cas où des bâtiments qui pourraient potentiellement être acquis par le MTQ contiendraient de l'amiante ou des BPC. Lors de notre rencontre du 5 juin, nous avons posé une question sur la présence d'amiante dans les infrastructures de l'échangeur Turcot, et les représentants du MTQ nous ont assurés que des tests effectués ont démontré l'absence d'amiante dans ces infrastructures.

Commentaire : l'information écrite sur l'absence de l'amiante dans les infrastructures de l'échangeur Turcot doit faire partie de l'étude d'impact. Cette information doit comprendre les éléments suivants :

- le nombre et le lieu des échantillonnages des structures (y compris le revêtement) effectués
- le laboratoire ayant effectué les analyses
- le type de fibres recherchées (ex. : chrysotile, amosite, crocidolite)

4. L'étude d'impact prévoit des mesures d'atténuation pour diminuer une détérioration de la qualité de l'air pendant la phase de la construction, mais elle ne prévoit pas de mesures de surveillance de la qualité de l'air pendant cette période (voir p. 318 de l'étude d'impact).

Commentaire : il faudrait prévoir des mesures de surveillance de la qualité de l'air pendant la phase de la construction afin de pouvoir améliorer les mesures d'atténuation lorsque les normes de qualité de l'air sont dépassées.

5. Lors de la visite du terrain, les représentants du MTQ nous ont mentionnés qu'en raison de l'abaissement des structures, les prises d'air frais du Centre Gadbois se trouveront à la hauteur de l'autoroute. Ceci pourrait avoir un impact sur la qualité de l'air intérieur de ce centre qui accueille des milliers de visiteurs à chaque année.

Commentaire : il faudrait modéliser l'impact de l'abaissement des structures sur la qualité de l'air intérieur du Centre Gadbois et prévoir les mesures d'atténuation appropriées selon les résultats de la modélisation.

Le climat sonore

1. En raison de la nature du projet, les niveaux de bruit dégagés pendant la nuit risquent d'être élevés en raison de la destruction de l'infrastructure existante pendant cette période. L'étude d'impact prévoit la nécessité d'effectuer un suivi acoustique en continu.

Commentaire : afin d'éviter toute ambiguïté il faudrait être plus spécifique concernant le suivi acoustique pour préciser qu'il s'effectuera pendant la nuit aussi lorsqu'il y a des travaux pendant la période nocturne et que les bruits d'impacts seront évalués également.

2. Le paramètre utilisé pour présenter les niveaux de bruit actuels et simulés est le Leq_{24h} .

Commentaire : ceci n'est pas suffisant pour nous permettre d'évaluer les impacts en phase d'exploitation. Il faut aussi présenter les données sur le bruit pour les périodes jour et soir ($L_{Aeq,16h}$ (jour 6h à 22 h)) et nocturne ($L_{Aeq,8h}$ (nuit : 22h à 6h)).

3. L'étude d'impact identifie quelques secteurs où l'impact sonore résiduel du projet demeure moyen ou fort.

Commentaire : nous comprenons l'absence de moyens d'atténuation dans certains cas en raison de la difficulté d'installation d'un mur anti-bruit ou de l'inefficacité d'un tel mur, mais dans deux cas résidentiels nous croyons que des mesures d'atténuation doivent être implantées. Ce sont le 1667-1667B, rue Cabot et le 5590, rue Saint-Jacques.

4. Lors de la rencontre du 5 juin, il a été mentionné que le projet prévoit l'installation d'un mur antibruit dans le secteur de l'école Marie de l'Incarnation. Cette information n'est pas mentionnée dans les mesures d'atténuation décrites par l'étude d'impact.

Commentaire : il faudrait inclure cette information dans les mesures d'atténuation prévues par l'étude d'impact.

5. Nous avons également appris que les niveaux de bruit émis par les trains ne sont pas compris dans les évaluations du climat sonore dans les secteurs avoisinant le projet.

Commentaire : l'étude d'impact devrait inclure le bruit émis par les trains également.

La sécurité routière

1. En p. 24 de l'étude d'impact, il est mentionné que « ... malgré les lacunes observées, l'échangeur Turcot ne présente pas de problématique majeure comparativement à d'autres échangeurs du réseau montréalais ... ».

Commentaire : Aucune donnée sur les collisions, les blessés et les décès ne permet d'étayer cette affirmation. Une analyse du bilan de cette infrastructure (ex. : nombre et taux de collisions, blessés et décès) par rapport aux autres échangeurs du réseau montréalais ainsi que par rapport à des échangeurs comparables ailleurs serait essentielle pour nous renseigner sur la sécurité de l'infrastructure actuelle et les opportunités d'amélioration.

2. À la p. 309 de l'étude d'impact il est mentionné que « ... le raccordement des nouvelles infrastructures routières du complexe Turcot à la voirie locale soulève plusieurs problèmes... ».

Commentaire : Par delà l'identification sommaire des secteurs particulièrement sensibles, aucune donnée n'est fournie sur les volumes de circulation anticipés sur le réseau local ou sur les

problématiques potentielles de sécurité routière locale liées aux nouvelles infrastructures. L'appréciation de l'impact au niveau du réseau routier local est impossible sans de telles données.

3. En p. 144, l'étude d'impact mentionne plusieurs aspects liés à la sécurité routière (ex. : géométrie, signalisation, comportements). L'impact sur le bilan routier du volume de voitures et de camions circulant sur l'infrastructure n'est aucunement discuté. De plus, aucune donnée sur le bilan routier projeté n'est fournie dans l'étude d'impact.

Commentaire : Nous avons besoin de données sur le bilan routier projeté, ainsi que sur l'impact du volume de circulation anticipé et des autres aspects pris en compte par le MTQ (ex. : géométrie) sur ce bilan, pour apprécier l'impact sur la sécurité routière du projet.

4. L'échangeur Turcot contribue actuellement de façon significative au volume de véhicules circulant dans le centre-ville de Montréal et, ainsi, au bilan routier observé dans ce secteur.

Commentaire : Au même titre que le traitement des lacunes géométriques identifiées (p. 144 et suivantes) vise à améliorer le bilan routier sur l'infrastructure, nous avons besoin de connaître dans quelle mesure le nouveau projet améliorera le bilan routier au centre-ville de Montréal.

Les débits de circulation

Commentaire : pour mieux comprendre la situation actuelle, en particulier pour l'échangeur le plus sollicité du complexe (Turcot avec ses 280 000 véhicules/jour) il serait utile de connaître les débits et secteurs d'origine pour chacune des approches (en période de pointe du matin), en chiffres absolus plutôt que simplement en pourcentage. Quelles sont les augmentations prévues pour chacun de ces mouvements à l'horizon 2016?

De plus, des données sur l'évolution des débits de circulation qui comparent la situation actuelle avec le scénario 4 en 2016 sur les rues bordant cette infrastructure devraient être fournies également.

La relocalisation de certains locataires

Commentaire : l'étude d'impact n'indique pas de quelle façon les locataires qui devront déménager en raison du projet seront indemnisés. Lors de la rencontre du 5 juin, les représentants du MTQ ont précisé qu'ils recevront trois mois de loyer. Or, les loyers des secteurs concernés sont probablement très faibles; une telle indemnisation n'est pas adéquate pour compenser l'ensemble des difficultés qui seront vécues par les locataires qui seront expropriés. L'étude d'impact devrait présenter une gamme plus complète de mesures d'atténuation possibles pour diminuer les impacts chez les locataires qui devront trouver un nouveau logement abordable.

La sécurité urbaine de la piste cyclable envisagée

L'étude d'impact mentionne la possibilité d'inclure des pistes cyclables et piétonnières au bas de la falaise Saint-Jacques et de les relier au réseau existant.

Commentaire : il va sans dire que nous trouvons intéressante l'idée d'ajouter des infrastructures pour le transport actif. Dans le cadre des discussions visant à évaluer la possibilité et la pertinence d'inclure de telles infrastructures, il faudra tenir compte de l'aspect de la sécurité des personnes selon les principes d'aménagement sécuritaire mis de l'avant par la Ville de Montréal. Par exemple, si le projet prévoit un long tronçon de la piste cyclable entre la falaise et les voies ferrées sur le site de l'ancienne gare de triage Turcot, ceci constituera un long corridor à déplacement prévisible, sans possibilité de sortie alternative, disposant d'une faible surveillance naturelle et d'aide potentielle par des usagers riverains. De plus, étant éloigné de toutes activités autres que celles du transport lourd (voies ferrées bordées des voies rapides de Turcot), cette piste serait peu connectée avec le tissu urbain du quartier, ce qui diminuerait son usage utilitaire pour du transport actif local.

Montréal, le 26 janvier 2009

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



**Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
Analyse de recevabilité de l'étude d'impact
(3211-05-435)**

Madame,

En réponse à vos lettres des 17 décembre 2008 et 14 janvier 2009 demandant à notre Direction de commenter les documents déposés en décembre 2008 par l'initiateur pour son projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, nous considérons, après examen de l'étude d'impact actualisée et de l'addenda 1, que le promoteur a répondu de façon satisfaisante à nos questions. Nous comprenons que l'initiateur incorporera à son projet les mesures de protection éventuellement dictées par les résultats de l'étude géotechnique que le Canadien National réalise actuellement sur la stabilité de la falaise Saint-Jacques. Nous souhaitons que ces résultats et mesures nous soient communiqués dès que possible afin de faciliter notre analyse subséquente quant à l'acceptabilité environnementale du projet.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Paul Lefebvre, responsable à notre Direction régionale du suivi des dossiers d'évaluations environnementales. Vous pouvez le joindre au numéro de téléphone 450 757-7994 ou par courriel à paul.lefebvre@msp.gouv.qc.ca.

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

A handwritten signature in cursive script, appearing to read "Yvan Leroux".

Yvan Leroux
Directeur régional par intérim

YL/PL/lis

c. c. Monsieur Éric Houde, directeur des Opérations
Monsieur Raynald Chassé, coordonnateur SSR
Monsieur Paul Lefebvre, conseiller en sécurité civile

Le 22 mai 2008

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



**Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
Analyse de recevabilité de l'étude d'impact
(3211-05-435)**

Madame,

En réponse à votre lettre du 5 mai 2008 demandant à notre Direction de commenter le document déposé en mars 2008 par l'initiateur pour son projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, nous considérons, après analyse, que l'étude d'impact est incomplète et conséquemment, irrecevable.

En effet, au sixième paragraphe de la section 10.5.2, l'initiateur du projet fait état que : « Le déplacement des voies ferrées au pied de la falaise entraînera possiblement une augmentation du bruit et des vibrations causés par le passage des trains. » et il ajoute : « Afin de limiter l'impact de ce déplacement et surtout pour protéger l'écoterritoire de la falaise... le MTQ étudie la possibilité de conserver une zone tampon entre la falaise et le corridor de transport. » L'aléa *glissement de terrain* n'est pas considéré alors que les vibrations peuvent en augmenter l'occurrence.

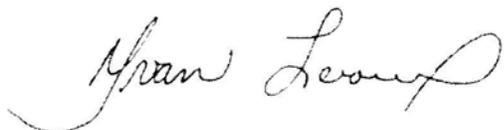
L'étude ne comporte pas de caractérisation des dépôts meubles retrouvés le long de la falaise St-Jacques et, de plus, l'initiateur n'a pas établi une cartographie des zones de contraintes relatives au risque de glissement de terrain. Afin de vérifier si le projet est conforme à l'approche gouvernementale en matière de gestion des risques de glissement de terrain dans les dépôts meubles, l'initiateur peut-il effectuer ces caractérisations et fournir cette

... 2

cartographie? Le cas échéant, l'initiateur prévoit-il se conformer aux bandes de protection ou aux marges de précaution prescrites dans le *Guide d'utilisation des zones de contraintes et d'application du cadre normatif* et, si oui, peut-il en faire la démonstration?

Pour toute demande de renseignements supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec M. Paul Lefebvre, responsable à notre Direction régionale du suivi des dossiers d'évaluations environnementales. Vous pouvez le rejoindre au numéro de téléphone 450 757-7994 ou par courriel à paul.lefebvre@msp.gouv.qc.ca.

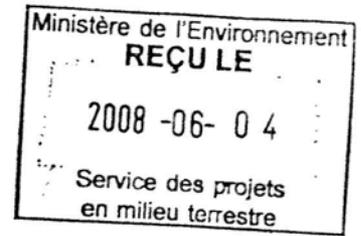
Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Yvan Leroux
Directeur régional par intérim

YL/PL/ls

c. c. Monsieur Éric Houde, directeur des Opérations
Monsieur Raynald Chassé, coordonnateur SSR
Monsieur Paul Lefebvre, conseiller en sécurité civile



Montréal, le 28 mai 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boul. René-Lévesque Est
Québec, Québec G1R 5V7

**Objet : Avis du ministère des Affaires municipales et des Régions
Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal**

Madame,

À votre demande, la Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales (DMAAM) de notre ministère a procédé à l'analyse de l'étude d'impact sur l'environnement produite par le consortium Dessau / Les Consultants S.M. concernant le projet cité ci-dessus. Rappelons que le présent avis s'inscrit à l'étape de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact.

De façon générale, la DMAAM considère que l'ensemble des éléments requis par la directive émise par votre ministre pour la réalisation de l'étude d'impact ont été traités et étudiés de manière satisfaisante. Par ailleurs, la DMAAM souhaite commenter les éléments de l'étude qui se rapportent à l'aménagement du territoire et à la consultation du milieu. On constate d'abord à la lecture de cette étude que le consortium a examiné les documents de développement et d'aménagement des principales instances régionales et locales concernées par ce projet soit, le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et le zonage municipal (municipalités et arrondissements). D'autre part, le consortium mentionne dans l'étude d'impact que le ministère des Transports a rencontré à plusieurs reprises depuis 2006 les représentants des municipalités et des arrondissements concernés par ce projet pour discuter notamment des enjeux liés à la réalisation du projet mais sans les identifier dans cette section du rapport.

.../2

Pour ce qui est de la présentation générale de l'étude d'impact, la qualité des figures cartographiques (précision de la trame urbaine en fond de carte, échelles appropriées, clarté des légendes) et des photographies (clarté) dans le rapport principal et les annexes mérite d'être soulignée. De plus, il y aurait lieu d'ajouter le titre du chapitre concerné au haut de chaque page de manière à mieux s'y repérer dans cette étude volumineuse.

Finalement, nous n'avons aucune question précise à formuler à l'initiateur de ce projet.

En espérant le tout conforme à votre demande, veuillez recevoir madame Théberge mes salutations distinguées.

La directrice par intérim,



Johanne Dumont

Direction métropolitaine de l'aménagement
et des affaires municipales



Montréal, le 13 février 2009

Madame Marie-Claude Théberge
Chef de service
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
675, Boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Objet : Commentaires du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire sur l'étude d'impact relative au projet de reconstruction du complexe Turcot sur l'île de Montréal (dossier numéro 3211-05-435)

Madame,

Pour faire suite à vos lettres datées respectivement du 17 décembre 2008 et du 14 janvier 2009 en rapport avec les documents sur le projet en objet, la présente est pour vous faire part des commentaires de la Direction métropolitaine de l'aménagement et des affaires municipales (DMAAM) du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire sur ces derniers.

D'emblée, la DMAAM tient à souligner la qualité de l'étude d'impact dans son ensemble. La présentation du projet est claire et facilite la compréhension de ses enjeux sous-jacents. La lecture qu'a faite la DMAAM des documents produits par le ministère des Transports dans le cadre de la présente analyse des impacts environnementaux a porté sur son champ de compétence, soit la description du milieu humain, laissant à d'autres ministères ou organismes gouvernementaux le soin de commenter les autres dimensions de l'étude d'impact.

Au terme de sa lecture, la DMAAM considère que la description du milieu humain est très complète et fort pertinente dans l'étude d'impact. Elle tient néanmoins à formuler deux commentaires.

En premier lieu, la DMAAM s'étonne de ne voir aucune référence au Cadre d'aménagement métropolitain dont le ministère des Transports a été l'un des principaux artisans. Cette absence de référence est d'autant plus surprenante que, contrairement à d'autres projets dont la conformité au Cadre a suscité plus de controverse, le projet de reconstruction du complexe Turcot s'inscrit entièrement à l'intérieur des orientations de ce dernier, plus précisément en lien avec les orientations numéro 2, portant sur l'optimisation des équipements et des infrastructures existants, et numéro 6, relative au soutien à une forme urbaine optimisant le réseau stratégique de transport de la région métropolitaine.

Ainsi, même si l'âge de l'échangeur en force la reconstruction, sa localisation au cœur du réseau routier supérieur de la région métropolitaine de Montréal justifie d'en revoir la reconfiguration pour assurer une desserte optimale en transport autant que son intégration au milieu urbain dans lequel il s'insère. Bien que l'étude d'impact ne constitue pas une analyse de conformité au Cadre d'aménagement en elle-même, l'adéquation entre les orientations de celui-ci et le projet dans la forme proposée mériterait d'être davantage soulignée.

Le second commentaire a trait à la qualité des données utilisées pour la description du milieu humain, soit plus précisément la section 6.3.2 de l'étude d'impact. Cette section porte sur les caractéristiques socioéconomiques de la population du territoire d'intervention.

La DMAAM constate d'abord que les caractéristiques socioéconomiques considérées ne sont pas présentées de façon uniforme et en fonction des mêmes années de référence. En effet, certaines données datent de 2000, d'autres de 2001, de 2004 ou de 2006. De même, certaines informations proviennent des recensements de Statistique Canada, alors que d'autres sont issues d'inventaires et d'analyses de la Ville de Montréal. Sans nier la valeur des documents utilisés par le ministère des Transports pour la production des différents tableaux, la DMAAM considère que ce recours à des sources d'information statistiques diverses rend difficile la lecture des caractéristiques du milieu récepteur et ne permet pas une appréciation de l'évolution de la situation à travers le temps.

Par exemple, alors que les données générales sur le nombre d'habitants par municipalité ou par arrondissement portent sur les années 2001 et 2006, les données utilisées pour décrire la composition des familles et des ménages sont celles de 2001. De même, les données utilisées pour décrire la composition et le mode d'occupation des logements datent tantôt de 2001, de 2004 ou de 2006. Par ailleurs, dans le cas des logements, on peut lire, à la page 76 de l'étude, que, à l'égard du nombre de logements privés, « ... ces informations ne sont pas disponibles pour la ville de Westmount ».

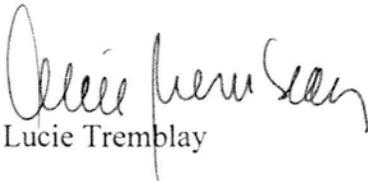
La DMAAM tient à rappeler que les données du recensement de 2006 de Statistique Canada sont entièrement disponibles depuis le printemps 2008 et ce, même pour les différents arrondissements de la ville de Montréal. Ainsi, selon les données de Statistique Canada, pour la ville de Westmount, en 2001, le nombre de logements privés occupés était de 8 460 et, en 2006, de 8 685, ce qui représente une augmentation absolue de 225 logements et une hausse relative de 2,6 %.

La DMAAM considère donc que le recours aux données de recensement de Statistique Canada de 2006, compte tenu de leur étendue et des détails qu'elles procurent, permettrait une description plus rigoureuse et plus complète des caractéristiques socioéconomiques de la population du territoire d'intervention. La DMAAM voit également un autre avantage au fait de recourir aux données des recensements de Statistique Canada, soit la possibilité de décrire une évolution des caractéristiques du milieu récepteur dans le temps. Par exemple, les données socioéconomiques et sociodémographiques pourraient être présentées pour les années 1996, 2001 et 2006 de manière à illustrer dans quelle mesure la croissance de population ou de main-d'œuvre et d'entreprises dans le secteur d'intervention est affectée par la croissance des déplacements dans l'échangeur Turcot, ce qui, mis en relief avec la dégradation observée de la structure de l'échangeur, en bonifierait la justification selon la forme proposée.

Également, dans un ordre d'idée complémentaire, les données d'analyse de déplacements de la sous-section 6.3.6.3, s'appuient sur des comptages qui datent de 2004, desquels des projections sont établies pour 2006. Sans être parfaites, complètes ou rigoureuses, les données sur les lieux de travail et le navettage du recensement de 2006 de Statistique Canada pourraient certainement faire l'objet d'une modélisation susceptible d'enrichir l'analyse des déplacements à ce chapitre.

Espérant le tout conforme, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

La directrice


Lucie Tremblay

Le 26 mai 2008

Madame Marie-Claude Théberge
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7



Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de
Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
N/Réf. : 5740.0028

Madame,

Voici les commentaires de la Direction de l'aménagement de la faune sur la recevabilité de l'étude d'impact avant que celle-ci ne soit déposée officiellement auprès du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

Dans l'ensemble, la faune et leurs habitats sont bien inventoriés et documentés dans cette étude. L'escarpement Saint-Jacques et le canal de Lachine sont des éléments clés du patrimoine naturel à prendre en compte.

On note toutefois l'absence de prise en compte des usages de la faune, soit des activités récréatives reliées à la faune, ainsi que des impacts socioéconomiques générés par ceux-ci. Parmi les activités existantes et à développer, il y a la pêche sportive dans le canal de Lachine (même dans le canal de l'Aqueduc malgré les clôtures défendant l'accès) et l'ornithologie.

Recommandations générales

Il y a lieu d'intégrer à cette étude, à la Figure 27 de la page 276 et au Tableau 66 à la page 283, le contenu pertinent du document suivant, lequel trace un portrait des activités reliées à la faune :

SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. 2003. Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la région métropolitaine de Montréal. Direction de l'aménagement de la faune de Montréal, de Laval et de la Montérégie, Longueuil, xviii + 158 pages.

http://www.mrnf.gouv.qc.ca/publications/faune/PDRRF_06_173p.pdf

...2

Le document suivant pourrait apporter des techniques à utiliser pour optimiser la sauvegarde et la mise en valeur des habitats d'oiseaux dans les espaces de préservation de l'aire d'étude :

Morneau, F., R. Décarie, M. St-Georges, J.-L.DesGranges et J.-P. Savard. 1995. Guide d'aménagement de l'avifaune en milieu urbain. Rapport technique préparé par G.R.E.B.E. inc. 160 pages + annexes +1 supplément

Recommandations à propos de la falaise Saint-Jacques

Page 65 6.3.4.1.2. Aires de préservation – Patrimoine naturel : Inclure la Falaise Saint-Jacques

Préserver la zone d'éboulis au pied de la falaise en tant qu'habitat important pour l'herpétofaune.

Maintenir un drainage en surface des eaux de ruissellement de la falaise. Préserver le fossé de drainage actuel de la falaise, y ajouter un bassin de rétention au besoin. Cela sert notamment à l'herpétofaune (couleuvre brune).

Ne pas utiliser le pied de la falaise comme site de dépôt à neige. En plus, des contaminants résiduels laissés sur place et la superficie soustraite à l'habitat de la couleuvre brune, le microclimat y est refroidi durant toute la période de fonte.

Séparer le réseau de drainage des eaux de surface provenant de la falaise et de l'autoroute. Les eaux de l'autoroute ne doivent pas être acheminées dans le réseau des eaux de la falaise.

Recommandations à propos du canal de Lachine

Les eaux de l'autoroute ne doivent pas être acheminées dans le canal de Lachine. Maintenir la qualité de l'eau excellente du canal de Lachine (page 167), à la fois pour protéger la faune ichthyenne diversifiée, abondante et d'intérêt pour la pêche sportive ainsi que pour protéger l'activité de pêche sportive actuelle, sous-développée. La qualité de l'eau de ce canal présente un grand potentiel pour une pêche urbaine, dont celle de type dépôt retraits au printemps, à la truite arc-en-cielensemencée de taille capturable. Voir le Programme de soutien financier pour l'ensemencement des lacs et des cours d'eau 2008-2009 <http://www.mrnf.gouv.qc.ca/publications/faune/programme/ensemencement-programme.pdf>

Il y a lieu d'intégrer des accès en bordure du canal pour la pêche sportive. Un accès par 10 mètres de rivage ne serait pas trop.

L'accès au canal de Lachine par les jeunes pêcheurs de Montréal est à améliorer, notamment, celui en bicyclette. L'éducation de milliers de jeunes à la pêche sportive à Lasalle et à Lachine se fait depuis presque 10 ans au cours des camps de jours d'été par le programme « Pêche en herbe » de la Fondation de la Faune du Québec. Voir le site internet sur le http://www.fondationdelafaune.qc.ca/initiatives/programmes_aide/3

Parmi les activités de mise en valeur à développer dans le secteur, si on en juge par les efforts pris pour éviter que les arbres des berges du canal ne soient coupés par les castors, il y a lieu de mettre en valeur la présence inévitable du castor dans ce territoire de Parcs Canada, en y faisant un lien culturel avec le Musée de la fourrure de Parcs Canada à Lachine. On peut prévoir des peuplements d'arbres et des mangeoires à castors pour attirer ces animaux à un site désigné pour le castor.

Les interstices entre les blocs de pierre naturelle des murs du canal servent d'aire de nidification pour des hirondelles des rivages à Lachine. Lors de la reconstruction des murs et des ponts, il y a lieu de protéger les aires de nidification sur ces structures s'il y a en ailleurs au canal de Lachine, et même d'en créer, afin d'encourager le bio contrôle de la manne à l'aide des cinq espèces d'hirondelles qui fréquentent le canal : hirondelles noires, bicolores, des granges, à front blanc et des rivages.

Autres recommandations

Page 23 Secteurs à protéger et mettre en valeur : La piste cyclable des berges du canal de Lachine est aussi utilisée par les cyclistes pour aller et revenir de leur travail, en tant que voie de transport alternatif à l'automobile, et non pas seulement par les baladeurs récréatifs en bicyclette (Page 91) Il y aurait lieu de profiter des travaux de l'échangeur pour réaliser le lien proposé à la Figure 8 entre le canal et le haut de la falaise au niveau du boulevard Girouard ou Décarie à proximité des stations de métro. Ce lien proposé est absent de la Figure 9 du projet de construction.

Page 198 - Sections 6.5.2.2.1. Espèces fauniques présentes dans le secteur d'étude : Ajouter la présence de lapin à queue blanche.

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

Fay Cotton
Biologiste



Montréal, le 4 mars 2009

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

Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités
de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Madame,

Nos commentaires sur cette troisième consultation concernent le fait que les commentaires de nos premier et deuxième avis n'ont pas été intégrés aux « Tableaux 73a et b : Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation ». Par exemple, il ressort parmi les omissions à corriger dans ces tableaux, les exclusions suivantes :

- la faune avienne n'est pas mentionnée aux pages 343 et 351, rubrique Milieu naturel. À ce sujet, nous ajoutons ici les commentaires d'un spécialiste du MRNF (voir annexe) sur les considérations légales supportant la demande d'inclure l'avifaune dans cette étude d'impact (chapitres 6 et 10);
- le maintien des éboulis n'est pas mentionné à la page 367, rubrique Milieu naturel.

Il serait donc nécessaire de réviser les tableaux 73a et b du chapitre 10 en entier pour tenir compte des commentaires fournis dans nos deux avis précédents et de réviser les chapitres 6 et 10 pour tenir compte de nos commentaires (voir annexe).

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

Pour le directeur général, André B. Lemay,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Paul André David".

Paul André David, directeur
Direction des Opérations intégrées

p. j. : Annexe

ANNEXE - AVIS

Étude d'impact – Échangeur Turcot

Au sujet de la protection des hirondelles dans le cadre du projet mentionné en titre, les oiseaux insectivores dont, entre autres, les hirondelles, étaient particulièrement ciblés par la Convention sur les oiseaux migrateurs. Voici les extraits de cette Convention touchant cet aspect. Les passages pertinents sont **en caractères gras**.

Par ailleurs aucune hirondelle ne figure sur la liste des espèces en situation précaire. Ce groupe d'espèces connaît des déclinés importants à l'échelle nord-américaine depuis quelques années.

M-7.01 Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs **ANNEXE**

CONVENTION

(Article 2)

(Traduction)

Attendu que certaines espèces d'oiseaux traversent au cours de leurs migrations annuelles certaines parties du Canada et des États-Unis; et
Attendu qu'un grand nombre de ces espèces ont une valeur importante au point de vue alimentaire, ou au point de vue de la destruction des insectes qui nuisent aux forêts et aux plantes fourragères sur les terres publiques, ainsi qu'aux récoltes agricoles, tant au Canada qu'aux États-Unis, mais que ces espèces sont en danger d'être exterminées, à cause du manque de protection adéquate pendant la saison de la ponte ou pendant qu'elles se rendent à leurs terrains de reproduction ou qu'elles en reviennent;

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande et des Dominions britanniques d'outre-mer, Empereur des Indes, et les États-Unis d'Amérique, désireux de sauver du massacre général les oiseaux migrateurs qui sont utiles à l'homme ou inoffensifs, et d'assurer la conservation de ces oiseaux, ont décidé d'adopter un système uniforme de protection qui accomplira cet objet d'une façon efficace, et afin de pouvoir conclure une convention dans ce sens, ont nommé comme leurs plénipotentiaires respectifs :

Sa Majesté Britannique, le Très Honorable sir Cecil Arthur Spring-Rice, G.C.V.O., C.C.M.G., etc., ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de Sa Majesté à Washington; et

Le président des États-Unis d'Amérique, Robert Lansing, Secrétaire d'État des États-Unis;

Lesquels, après avoir respectivement échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, ont convenu des articles suivants qu'ils ont adoptés :

Article 1

Les Hautes Puissances contractantes déclarent que les oiseaux migrateurs compris dans les termes de cette Convention sont :

1. Les oiseaux migrateurs considérés comme gibier :

Anatidés ou sauvagine (canards, oies et bernaches, cygnes); gruidés ou grues (Petite Grue brune, Grue du Canada, Grue blanche d'Amérique); rallidés ou râles (foulques, gallinules, râles); charadriidés, haematopodidés; recurvirostridés et scolopacidés ou oiseaux de rivage (comprenant les pluviers et les vanneaux, les huîtres, les échasses et les avocettes, les chevaliers et les bécasseaux et espèces voisines); et columbidés (tourterelles et pigeons sauvages).

2. Les oiseaux migrateurs insectivores :

Aegithalidés (Mésanges à longue queue et Mésanges buissonnière); alaudidés (alouettes); apodidés (martinets); bombycillidés (jaseurs); caprimulgidés (engoulevents); certhiidés (grimpereaux); cinclidés (cincles); cuculidés (coulicous); emberizidés (comprenant les bruants, les parulines, les tangaras, les cardinaux et espèces voisines, le goglu, les sturnelles, les orioles, mais pas les carouges ni les vachers et les quiscales); fringillidés (comprenant les pinsons, les sizerins, les roselins, les chardonnerets, les gros-becs et durbecs); **hirundinidés (hirondelles)**; laniidés (pies-grièches); mimidés (moqueurs et espèces voisines); motacillidés (bergeronnettes et pipits); muscicapidés (comprenant les roitelets, les gobe-mouchérons, les merles et les grives); paridés (mésanges); picidés (pics et espèces voisines); sittidés (sitelles); trochilidés (colibris); troglodytidés (troglodytes); tyrannidés (tyrans et moucherolles); et vireonidés (viréos).

3. Les autres oiseaux migrateurs non considérés comme gibier :

Alcidés (pingouins, alques, guillemots, marmettes et macareux); ardeidés (hérons et butors); hydrobatidés (pétrels tempête); procellariidés (diablotins et puffins); sulidés (fous); podicipedidés (grèbes); laridés (goélands et mouettes, labbes et sternes); gaviidés (huarts).

1994, ch.22, ann., art.1; DORS/2000-189, art.1.

C.R.C., ch.1035 Règlement sur les oiseaux migrateurs

RÈGLEMENT CONCERNANT LA PROTECTION DES OISEAUX MIGRATEURS

RESTRICTIONS GÉNÉRALES

5. (1) Il est interdit de chasser un oiseau migrateur, à moins d'être le titulaire d'un permis délivré à cette fin.

(2) Sous réserve du paragraphe (8), seuls les résidents de la province de Terre-Neuve et du Labrador qui sont titulaires d'un permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier peuvent chasser la marmette, et ce uniquement pour consommation humaine.

(3) Il est interdit de chasser un oiseau migrateur considéré comme gibier, à moins d'être le titulaire d'un permis délivré à cette fin.

(4) Sous réserve de l'article 23.1, il est interdit, dans les régions visées à l'annexe I, de chasser toute espèce d'oiseau migrateur, sauf pendant la saison de chasse indiquée pour la région et l'espèce en cause.

(5) [Abrogé, DORS/79-544, art.2]

(6) Nonobstant le paragraphe (3),

a) un Indien ou Inuk, dans toute région du Canada, et
b) un résident des Territoires du Nord-Ouest qui est titulaire d'une licence générale de chasse délivrée sous le régime de la loi des Territoires du Nord-Ouest intitulée Wildlife Act, dans les limites de ces territoires, peuvent chasser des oiseaux migrateurs considérés comme gibier sans un permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier.

(6.1) [Abrogé, DORS/80-577, art.3]

(7) Le paragraphe (4) ne s'applique pas au titulaire d'un permis délivré en vertu de l'article 19.

(8) Nonobstant le paragraphe (4) mais sous réserve du paragraphe (9), un Indien ou un Inuk peut, sans permis et en tout temps, prendre des godes, des alques, des guillemots, des marmettes, des macareux et des macreuses, ainsi que leurs oeufs, pour se nourrir ou se vêtir.

(9) Il est interdit de chasser dans un refuge d'oiseaux migrateurs sans

a) détenir un permis spécial délivré à cette fin; ou
b) se conformer au Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs.

(10) Les paragraphes 5(1) et (3) ne s'appliquent pas dans le cas d'un Indien ou d'un Inuk.

(11) Malgré les paragraphes (1) et (3), une personne mineure peut chasser sans permis les oiseaux migrateurs visés à la colonne I.1 du tableau I figurant à l'une des parties de l'annexe I seulement pendant les journées qui y sont prévues et désignées comme « Journées de la relève », si elle satisfait aux exigences suivantes:

a) elle peut légalement chasser en vertu des lois de la province ou du territoire où aura lieu la chasse;

b) elle est accompagnée par une personne qui est titulaire d'un permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier et qui n'est pas une personne mineure.

(12) Il est interdit au titulaire d'un permis de chasse visé à l'alinéa 11b), pendant les journées prévues à la colonne I.1 et mentionnées au paragraphe (11):

a) d'avoir en sa possession ou d'utiliser une arme à feu lorsqu'il accompagne la personne mineure;

b) d'accompagner plus de deux personnes mineures à la fois.

DORS/78-490, art.2; DORS/79-544, art.2; DORS/80-577, art.3; DORS/81-641, art.1(F); DORS/82-703, art.3; DORS/94-684, art.5; DORS/99-147, art.2; DORS/2000-331, art.1; DORS/2000-347, art.2; DORS/2001-234, art.1; DORS/2005-186, art.3 (A).

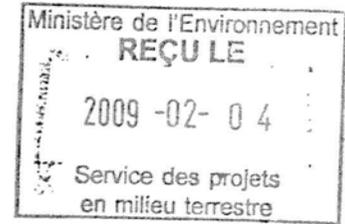
6. Sous réserve du paragraphe 5(9), il est interdit

a) de déranger, de détruire ou de prendre un nid, un abri à nid, un abri à eider, une cabane à canard ou un oeuf d'un oiseau migrateur, ou

b) d'avoir en sa possession un oiseau migrateur vivant, ou la carcasse, la peau, le nid ou les oeufs d'un oiseau migrateur à moins d'être le titulaire d'un permis délivré à cette fin.

DORS/80-577, art.4.

Enfin, si le projet touche les milieux humides et l'Écoterritoire de la Falaise Saint-Jacques, il faut que soit prise en compte la présence de la couleuvre brune, une espèce susceptible d'être désignée menacée ou vulnérable, puisqu'il s'agit d'une population importante de l'espèce sur ce site et que l'espèce n'est présente que dans la région de Montréal (à l'exception d'une mention isolée en Outaouais).



Montréal, le 2 février 2009

Madame Marie-Claude Théberge
Ministère du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 6^e étage
675, boulevard René Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**

Madame,

À la suite du premier examen de recevabilité que nous avons effectué, voici nos commentaires sur le document contenant les réponses aux questions et commentaires que vous avez transmis à l'initiateur du projet ainsi que sur l'étude d'impact bonifiée.

Nous avons examiné les 3 documents fournis (*Addendum 1, Étude d'impact – Rapport principal – Décembre 2008 et les Annexes*) et considérant les raisons évoqués dans l'annexe jointe, nous ne pouvons confirmer pour le moment que tous les renseignements demandés ont été traités de façon satisfaisante et valable dans le document.

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

Le directeur général,

André B. Lemay

p. j. : Annexe

Annexe

Il est très difficile de constater si nos commentaires ont été pris en compte pour les raisons suivantes :

- la pagination, la numérotation des tableaux, des figures et de la table des matières ont toutes été changées par rapport au document original d'étude d'impact;
- l'Addenda 1 ne nous indique pas précisément dans le nouveau document où on peut constater les modifications apportées. Par exemple, QC-38 « Les informations concernant les activités de pêche au niveau du canal de Lachine ont été ajoutées au tableau synthèse ainsi que dans les matrices des impacts potentiels et résiduels ». Quels sont le numéro et la page du tableau synthèse ? Quels sont les numéros des matrices des impacts potentiels et résiduels et à quelles pages se trouvent-ils ? Un autre exemple : QC-39, « La falaise Saint-Jacques sera incluse parmi les éléments du patrimoine naturel » à quelle page ? quel numéro de section ?;
- de plus, lorsqu'on peut repérer les changements apportés à l'étude d'impact, l'Addenda 1 ne présente pas correctement le changement. Par exemple, l'Addenda 1 précise « *Par contre, au niveau du canal de Lachine, il y a des activités de pêches urbaines dont celle de type dépôt retrait au printemps, à la truite arc-en-cielensemencée de taille capturable.* », ce qui est faux et ce qui contredit le texte de la section 10.3.1.3 Milieu biologique à la page 373 qui dit : « *Puisque la qualité de l'eau du canal de Lachine présente un grand potentiel pour une pêche urbaine, dont celle de type dépôt retrait au printemps...* »;
- l'Addenda 1 - Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE ne reprend pas correctement le texte de nos commentaires. Par exemple, à la page 26 de l'Addenda 1, le premier paragraphe fusionne deux de nos paragraphes indépendants « La zone d'éboulis... » et « Maintenir un drainage en surface » qui n'ont pas rapport l'un avec l'autre. Ainsi, la réponse fournie à la réponse QC-40 de l'Addenda, de même que l'étude d'impact, ne traite aucunement de la question de préservation de la zone d'éboulis.

QC-42 : La réponse est contraire à la recommandation du MRNF

Notre recommandation dit : « *Séparer le réseau de drainage des eaux de surface provenant de la falaise et de l'autoroute. Les eaux de l'autoroute ne doivent pas être acheminées dans le réseau des eaux de la falaise.* »

La réponse fournie dans l'Addenda 1 : « *Le texte de la section 10.3.1.3 : a été modifié comme suit : ... [point 3, p. 27] ...créer des milieux humides propices au maintien d'habitats fauniques, il serait possible d'amener un surplus d'eau en pompant du réseau de drainage de l'autoroute... Précisons que toutes ces*

considérations impliquent une mise en commun des réseaux de drainage de surface et non leur séparation. » !

Il est important que les bassins de rétention des eaux provenant de l'autoroute ou des marais filtrants pour le prétraitement des eaux de l'autoroute ne soient pas utilisés en tant que milieu humide pour la faune. Ces bassins nuisent à la survie des espèces rares qui pourraient les utiliser.

À propos du canal de Lachine, nous insistons sur notre recommandation initiale : « *Les interstices entre les blocs de pierre naturelle des murs du canal servent d'aire de nidification pour des hirondelles des rivages à Lachine. Lors de la reconstruction des murs et des ponts, il y a lieu de protéger les aires de nidification sur ces structures s'il y a en a ailleurs au canal de Lachine, et même d'en créer, afin d'encourager le bio contrôle de la manne à l'aide des cinq espèces d'hirondelles qui fréquentent le canal : hirondelle noire, bicolore, des granges, à front blanc et des rivages* ». Donc, il y a lieu de modifier le tableau 51 à la page 254 de l'étude d'impact pour inclure cette espèce.

De plus, trois espèces d'hirondelle (hirondelle à front blanc, l'hirondelle rustique et l'hirondelle de rivage) peuvent aussi nicher sur les ponts, sur le dessous de leurs structures. Ainsi, les ponts au dessus du canal de Lachine peuvent abriter des nids d'hirondelles.

La réponse fournie **QC-45** dans l'Addenda 1 n'est pas acceptable pour les raisons suivantes :

1. L'article 26 de la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune dit « *Nul ne peut déranger, détruire ou endommager le barrage du castor ou les oeufs, le nid ou la tanière d'un animal* » Il faut prévoir des mesures pour ne pas enfreindre à cette Loi.
2. Il est nécessaire de quantifier l'impact en fournissant les mesures des « *petites superficies* » par rapport à « *l'ensemble des parois actuelles* ».

Modifier la Section 6.4.7.1 (page 225) : Nature des rives

Les rives du canal de Lachine et de l'Aqueduc ne sont pas entièrement en béton. Préciser la nature exacte des matériaux des murs du canal de Lachine et de l'aqueduc aux endroits où il y aura des travaux et ailleurs pour connaître leur importance relative en tant qu'aire de nidification potentielle ou en tant qu'habitat pour l'herpétofaune, car les murs de pierre qui composent les rives du canal de Lachine et de l'Aqueduc sont aussi des habitats potentiels pour plusieurs espèces de couleuvres et peuvent leur servir d'hibernaculum.

Nous insistons sur cette recommandation à propos de la falaise Saint-Jacques : « *Préserver la zone d'éboulis au pied de la falaise en tant qu'habitat important pour l'herpétofaune.* ».

Il est important de noter qu'en plus de la couleuvre brune, une espèce susceptible d'être désignée en vertu de la Loi sur les espèces menacées ou vulnérables du Québec, la falaise et son boisé abritent d'autres espèces d'amphibien et reptile qui utilisent la zone d'éboulis.

Remplacer le paragraphe suivant à la section 6.5.2. Faune (page 247) :

« Aucun habitat faunique légalement désigné n'a été identifié dans la zone d'étude. La description du milieu faunique présente donc les espèces à statut précaire présentes ou potentiellement présentes ainsi que les autres espèces recensées dans le cadre de divers inventaires.... ».

par celle-ci :

« Le canal de Lachine, le canal de l'Aqueduc et la falaise Saint-Jacques constituent des habitats fauniques significatifs dans le milieu urbanisé de Montréal. En plus d'abriter plusieurs espèces à statut précaire, nombreuses autres espèces animales y trouvent des endroits essentiels à leur abri, à leur alimentation, à leur reproduction et à la croissance des jeunes.

*Parmi les onze types d'habitat faunique décrits dans le règlement sur les habitats fauniques pour l'application du **CHAPITRE IV.1** de la Loi sur la Conservation et la mise en valeur de la faune (LCMVF) du Québec, le site à l'étude n'abrite qu'un seul, l'habitat du poisson, qui rencontre la définition légale de ce règlement. Le canal de Lachine et le canal de l'Aqueduc sont donc des habitats du poisson au sens légal. La LCMVF stipule que « Nul ne peut, dans un habitat faunique, faire une activité susceptible de modifier un élément biologique, physique ou chimique propre à l'habitat de l'animal ou du poisson visé par cet habitat » à moins de disposer d'une autorisation écrite du ministre en vertu de la LCMVF. Cependant, les activités de démolition et de construction projetées dans cet habitat faunique ne sont pas assujetties au Règlement sur les habitats fauniques du Québec parce que le site de l'activité est considéré, au sens de la loi, comme appartenant au domaine privé. Or, le Règlement sur les habitats fauniques ne s'applique que dans les eaux et les terres du domaine public. Par conséquent, le promoteur n'est pas tenu d'obtenir une autorisation du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.*

Tout habitat du poisson est néanmoins protégé en vertu de la Loi sur les pêches du Canada. Une intervention dans le milieu aquatique ou riverain amenant une détérioration, une perturbation ou une destruction de l'habitat du poisson contrevient aux articles 34 et 35 de la Loi sur les pêches et peut entraîner une poursuite judiciaire. Étant donné que les activités de démolition et de construction amèneront au moins une perturbation de l'habitat du poisson, il est nécessaire de contacter le ministère des Pêches et Océans du Canada avant d'intervenir dans le canal de Lachine et dans le canal de l'Aqueduc afin d'obtenir un avis sur ce projet avant de procéder ».

Dans l'ensemble, le projet comporte des composantes intéressantes pour la faune et certaines améliorations comparativement aux conditions actuelles notamment par la « renaturalisation » de la cour Turcot et des abords des autoroutes.

Nous nous questionnons en ce qui a trait à la connectivité des habitats fauniques situés de part et d'autre des autoroutes. Quelles seront les mesures pour assurer le passage efficace et sécuritaire de la faune entre ces habitats et ainsi éviter le morcellement des habitats et les mortalités routières ? Tout lien entre les milieux verts contribue à augmenter la biodiversité.



DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 7 janvier 2009

OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot
(Dossier 3211-05-435)

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, la présente note concerne le second avis sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet en titre. Les réponses fournies par l'initiateur de projet à la deuxième série de questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), conjuguées aux éléments d'information contenus dans le rapport principal (mars 2008), répondent de manière satisfaisante aux exigences de la directive du MDDEP au regard des caractéristiques sociales de la population concernée et des enjeux sociaux ainsi que de l'évaluation des impacts sociaux. Des renseignements supplémentaires pertinents ont été fournis à propos :

- des impacts psychosociaux associés aux acquisitions et aux relocalisations résidentielles involontaires;
- des raisons pour lesquelles les travaux de démolition des ouvrages existants devront être effectués la nuit;
- du moment du dépôt des programmes de suivi détaillés;
- des engagements suivants : produire un rapport sectoriel à la fin de chacun des suivis et un document synthèse des résultats de tous les suivis effectués cinq ans après la mise en service des nouvelles infrastructures, diffuser les résultats des suivis environnementaux auprès de la population sur son site Web, d'informer trimestriellement le MDDEP de l'efficacité des moyens d'échange avec le milieu.

AUTRES PRÉCISIONS À OBTENIR

Quelques informations restent manquantes pour le moment, mais qui devront être présentées au plus tard à l'étape de l'analyse environnementale de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Premièrement, au sujet des mesures d'atténuation particulières qui pourraient être prises en vue des acquisitions résidentielles, en particulier pour les personnes locataires, afin de réduire au maximum les impacts négatifs de ces activités pour les résidents concernés, l'initiateur précise vouloir proposer une mesure novatrice pour laquelle les personnes expropriées auront préséance et il indique, en outre,

...2

travailler de concert avec la Société d'habitation du Québec et la Société d'habitation et de développement de Montréal afin d'identifier et de mettre en place des mesures qui permettront aux résidants déplacés involontairement de demeurer dans le quartier et d'avoir accès à un logement abordable. Dans ce contexte, l'initiateur devra, dès que possible, présenter, d'une part, la mesure novatrice dont il fait mention et, d'autre part, présenter l'ensemble des mesures qui seront prises pour favoriser la relocalisation des résidants touchés, et ce, à la lumière des pourparlers avec les instances nommées précédemment.

Deuxièmement, concernant les travaux de démolition des ouvrages existants qui seront effectués la nuit, l'initiateur indique ne pas être en mesure, à cette étape du projet, de présenter les mesures d'atténuation temporaires qui pourraient être mises en place pour limiter le plus possible les nuisances découlant des travaux en période de nuit, puisque les méthodes de travail et les équipements qui seront utilisés ne sont pas connus actuellement. Dès que cette information sera connue, l'initiateur devra informer le MDDEP des mesures d'atténuation temporaires des nuisances qui seront mises en place. Il devra également répondre à la question déjà posée, à savoir si les travaux de démantèlement prévus en période nocturne sont conformes aux règlements municipaux et aux arrondissements concernés.

ENGAGEMENTS NOUVEAUX OBTENUS ET SUIVIS DE CES DERNIERS

À la suite des questions que nous avons posées lors du premier avis sur la recevabilité daté du 25 juillet 2008, il importe de souligner les deux nouveaux engagements pris par l'initiateur, soit : 1) suivre les impacts psychosociaux (financiers et psychologiques) découlant des acquisitions des propriétés résidentielles et des relocalisations involontaires devant suivre ces acquisitions en raison, notamment, du nombre élevé de locataires concernés; 2) suivre, dans le cadre de ce dernier suivi, les perceptions des résidants en ce qui a trait au climat sonore avant et après la réalisation du projet et concernant l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place. Ainsi, advenant l'autorisation du projet par le gouvernement du Québec, la Direction des évaluations environnementales du MDDEP portera, entre autres, une grande attention au programme de suivi détaillé, déposé au moment de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement (LQE), touchant les suivis sur le milieu humain (en particulier, celui sur les impacts psychosociaux et celui sur les perceptions quant au climat sonore). Des commentaires sur les protocoles des démarches d'enquête pourront à ce moment-là être portés à l'attention de l'initiateur de projet.

En terminant, nous voulons signaler notre intérêt à être de nouveau consulté à l'étape de l'analyse environnementale du projet.



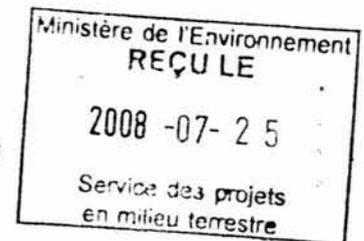
Carl Ouellet, B. Sc. Sociologie
Spécialiste en évaluation des impacts sociaux
Direction des évaluations environnementales



DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Thérberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 25 juillet 2008

OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot
(Dossier 3211-05-435)



MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, vous trouverez ci-après mon premier avis sur la recevabilité de l'étude d'impact sur l'environnement (ÉIE) du projet en titre. De manière générale, les informations présentées dans l'ÉIE répondent de façon relativement satisfaisante à la directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), émise en mai 2007, au regard des caractéristiques sociales de la population concernée et des enjeux sociaux ainsi que de l'évaluation des impacts sociaux. Toutefois, quelques renseignements complémentaires doivent être fournis par l'initiateur de projet en prévision de la période d'information et de consultation publiques. Ces renseignements ont trait essentiellement à la problématique des acquisitions nécessaires au projet et aux impacts pouvant en découler à la fois pour les propriétaires et les locataires des immeubles touchés de même que pour la communauté. Les autres demandes supplémentaires portent sur le programme de suivi propre au milieu humain. Précisons que ces informations complémentaires seront également considérées à l'étape de l'analyse environnementale du projet, prévue dans le cadre de la procédure.

CHAPITRE 10 : IDENTIFICATION ET ÉVALUATION DES IMPACTS

Question. En règle générale, une acquisition de résidences ou d'immeubles à logements implique une relocalisation résidentielle involontaire¹ de personnes. Or, selon les informations présentées par l'initiateur, au tableau 62 de son ÉIE, le projet aura comme conséquence l'acquisition de 22 propriétés résidentielles, dont 13 immeubles à logements permettant à environ 136 personnes locataires de se loger. En contrepartie, l'ÉIE ne comprend aucun détail quant aux impacts psychologiques et sociaux pouvant découler de cette conséquence, hormis une possible perte de la richesse de la vie de quartier dans le secteur du village des Tanneries et d'un éventuel bouleversement de la vie à la suite de la perte d'un logement (annexe F de l'ÉIE, 2008). Ainsi, sur la base de la littérature existante, l'initiateur doit présenter une synthèse des impacts psychosociaux associés aux acquisitions

¹ Nous empruntons cette expression aux auteurs responsables de la réalisation du suivi des impacts psychosociaux associés au processus d'acquisition dans le cadre du projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 à Stoneham-et-Tewksbury. Ce suivi est en cours de réalisation.



et aux relocalisations résidentielles involontaires. À la lumière des données recueillies, il doit aussi présenter les mesures d'atténuation ou de compensation qu'il entend mettre en place afin de limiter les impacts psychosociaux liés aux acquisitions résidentielles et aux relocalisations involontaires, considérant entre autres le nombre important de locataires.

Question. En ce qui concerne plus précisément le processus d'acquisition, l'initiateur mentionne que les « propriétaires et locataires des immeubles touchés par les acquisitions seront indemnisés » (rapport principal de l'ÉIE, 2008 : 283) en appliquant la procédure officielle d'acquisition. Pour ce qui est des locataires résidentiels, il est indiqué « que, légalement, [l'initiateur] n'était contraint qu'à verser trois mois de loyer pour les résidences, [mais qu'il] s'engage à rencontrer chacun des locataires touchés et à évaluer leur situation de la même façon que les propriétaires » (annexe F de l'ÉIE, 2008 : 8). L'initiateur doit indiquer si d'autres mesures particulières seront prises en vue des acquisitions résidentielles, tant pour les propriétaires que pour les personnes locataires, afin d'atténuer les impacts négatifs de ces activités pour les résidents concernés. En outre, si des pourparlers ont lieu entre le ministère des Transports (MTQ), la Ville de Montréal, les arrondissements et autres instances concernés afin de faciliter la relocalisation résidentielle, avec un souci particulier pour les locataires (incluant ceux ayant un logement à loyer abordable), l'initiateur doit faire état de ces échanges et des solutions possibles en prévision de la période d'information et de consultation publiques.

Question. Au tableau 66 de l'ÉIE de même qu'à la section 8.5.3.2, il est indiqué que les travaux de démolition des ouvrages existants seront effectués la nuit. Ces sources de dérangement (nuisances attribuables aux bruits, aux vibrations et aux poussières) pourraient engendrer des impacts majeurs sur la qualité de vie des résidents de la zone d'étude, particulièrement durant la nuit. L'initiateur doit clairement expliquer les raisons pour lesquelles ces travaux de démolition des ouvrages existants doivent être réalisés la nuit. Il doit également présenter les mesures d'atténuation particulières qu'il prévoit mettre en application pour limiter le plus possible les nuisances de ces travaux en période de nuit, le cas échéant. Enfin, il doit mentionner si les travaux de démantèlement prévus en période nocturne sont conformes aux règlements municipaux et aux arrondissements concernés.

CHAPITRE 11 : PROGRAMMES DE SURVEILLANCE ET DE SUIVI ENVIRONNEMENTAL

Question. À la section 11.2 de l'ÉIE, l'initiateur propose de réaliser différents suivis pour un certain nombre d'enjeux relatifs au milieu humain, advenant l'autorisation du projet par le gouvernement du Québec. Ces programmes de suivi comprennent l'évaluation des impacts réels suivants :

- Impact des travaux de construction et de démantèlement sur le climat sonore.
- Climat sonore en phase d'exploitation.
- Impact sur le paysage.
- Impact sur les commerces et les industries de la zone d'étude pendant les travaux et après la mise en service des nouvelles infrastructures.
- Impact réel de la reconstruction des nouvelles infrastructures routières sur le transport en commun et le transport actif.

Les informations présentées dans l'ÉIE concernant le programme de suivi sont de nature préliminaire et permettent difficilement une compréhension des activités de suivi qui seront éventuellement entreprises. L'initiateur doit indiquer à quel moment il entend déposer son programme de suivi détaillé. Ce dernier pourra comprendre, pour chacun des suivis, une série d'éléments que l'on retrouve, à titre d'information, à la page 20 de la directive du MDDEP, émise en mai 2007.

Question. Généralement, les travaux de construction relatifs aux aménagements routiers et l'exploitation subséquente de ceux-ci ont des effets sur le climat sonore qu'il importe de mesurer et d'en suivre l'évolution dans le temps. Ces effets directs découlant d'un projet routier sont, par ailleurs, susceptibles d'engendrer des impacts individuels et sociaux chez les résidants vivant à proximité des sites concernés. Dans cette optique, il devient tout aussi pertinent de documenter ces impacts potentiels en vue, d'une part, d'« améliorer les connaissances des impacts réels des autoroutes sur les humains » (rapport principal de l'ÉIE, 2008 : 338) et, d'autre part, d'ajuster ou de mettre en place de nouvelles mesures d'atténuation. Ainsi, en ce qui concerne les suivis sur le climat sonore, l'initiateur doit préciser s'il entend compléter son programme de suivi en élaborant une démarche d'enquête de perceptions auprès des résidants de la zone d'étude, en ciblant les zones les plus sensibles et où l'on prévoit des augmentations des niveaux sonores, afin de connaître les impacts ressentis par rapport aux bruits émergeant du projet à l'étude.

Question. Au plan humain, l'une des principales conséquences du projet est l'acquisition de plusieurs propriétés résidentielles, qui pourraient causer divers impacts individuels et sociaux pour les propriétaires et les locataires concernés de même qu'à l'échelle de la communauté. Selon les informations présentées au tableau 62 de l'ÉIE, 22 propriétés résidentielles devraient être nécessairement acquises, alors qu'approximativement 136 personnes locataires sont touchées. Le programme de suivi environnemental ne propose aucune mesure d'évaluation des impacts psychosociaux associés aux acquisitions et aux relocalisations résidentielles involontaires en raison du projet. À ce titre, nous rappelons que le « suivi environnemental [...] a pour but de vérifier par l'expérience sur le terrain la justesse de l'évaluation de certains impacts et l'efficacité de certaines mesures d'atténuation ou de compensation prévues à l'étude d'impact et pour lesquelles subsiste une incertitude » (directive du MDDEP, 2007 : 20). Dans ce contexte, l'initiateur doit indiquer s'il prévoit proposer un suivi des impacts psychosociaux découlant des acquisitions des propriétés résidentielles et des relocalisations involontaires devant suivre ces acquisitions, en raison notamment du nombre élevé de locataires concernés.

ANNEXE F : DÉMARCHE D'INTERACTION AVEC LE MILIEU – RAPPORT DE CONSULTATION

Commentaire. La page-titre du rapport de consultation indique que la révision de ce dernier remonte au 29 janvier 2007. Pourtant, à la partie 2 du rapport, il est indiqué que l'ensemble des rencontres d'information-rétroaction ont été tenues entre le 18 septembre et le 19 novembre 2007.

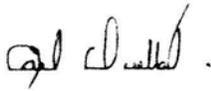
Question. À la section 3.2.2, ayant trait à la synthèse des préoccupations de la population par rapport au processus d'acquisition et de relocalisation, il est fait mention que l'initiateur « organisera une rencontre spécifique dans le secteur du village des Tanneries pour expliquer

les travaux, le processus d'acquisition et les solutions possibles» (annexe F de l'ÉIE, 2008 : 5). L'initiateur doit indiquer si cette rencontre a déjà eu lieu depuis le dépôt du rapport de consultation, en janvier 2008. Dans l'éventualité où cette rencontre n'aurait pas encore été tenue, l'initiateur doit préciser à quel moment il compte la tenir, qui y sera convié et quels mécanismes d'invitation seront privilégiés. Enfin, à titre de complément à son ÉIE et considérant cet enjeu de premier ordre, l'initiateur doit indiquer s'il entend réaliser et déposer au MDDEP, pour information, une synthèse écrite des échanges entre le MTQ et les citoyens qui auront lieu lors de cette rencontre.

Question. La section 3.2.12 porte sur la communication entre le MTQ et le milieu d'accueil. En réponse à certaines préoccupations soulevées par la population lors de la démarche de consultation initiée par l'initiateur, ce dernier précise qu'il entend maintenir les échanges entre lui et les résidants de la zone d'étude, notamment en mettant en place un système de communication comprenant trois principaux moyens d'échange :

- Un site Internet sur lequel seront décrits le projet et son évolution.
- Un journal local dédié aux travaux, adressé aux voisins du projet.
- Un numéro de téléphone disponible pour permettre aux citoyens de faire part de leurs commentaires.

L'initiateur doit indiquer les moments où ces moyens seront en vigueur. Il doit par ailleurs mentionner s'il fera rapport périodiquement au MDDEP de l'efficacité de ces moyens d'échange.



Carl Ouellet, B. Sc. Sociologie, analyste
Direction des évaluations environnementales



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 30 mai 2008

OBJET : **Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire
des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**

V/Réf. : 3211-05-435

N/Réf. : SQA 734

Suite à votre demande, vous trouverez ci-joint le rapport d'expertise de l'ingénieur Jean Pierre Lefebvre concernant le projet mentionné en rubrique.

Prenez note que j'appuie la conclusion de M. Lefebvre.

Nous avons attribué un numéro de dossier « SQA », je vous prierais d'y référer dans toute correspondance relative à ce dossier afin de faciliter notre gestion.

Le chef de service,

Michel Goulet

MG/sv

p. j.





EXPERTISE TECHNIQUE

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

EXPÉDITEUR : Jean Pierre Lefebvre, ing.

DATE : Le 29 mai 2008

OBJET : **Avis de recevabilité de l'étude d'impact sonore du projet de reconstruction du complexe Turcot par Transports Québec**

V/ Réf. : 3211-05-435
N/ Réf. : SQA 734

COMMANDE REÇUE

Le 5 mai 2008, Mme Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre à la Direction des évaluations environnementales, nous transmettait une demande dans le but de vérifier *la recevabilité* du projet identifié en objet pour le volet bruit communautaire de l'étude d'évaluation environnementale.

On nous demande de constater que l'information requise à la prise de décision a été mise à notre disposition en ce qui touche le climat sonore et d'indiquer « *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 mai 2007. En plus de la préoccupation du développement durable, l'initiateur doit porter attention dans son évaluation environnementale sur :

- Le climat sonore de départ pour l'ensemble de la zone d'étude;
- La description du milieu humain, soit des zones ayant un caractère sensible au regard des questions acoustiques;
- Les nuisances causées par le bruit pendant la durée des travaux;
- l'ampleur des modifications au climat sonore attendu à la suite du projet;
- L'atténuation des impacts par l'intégration d'écran sonore;
- Le suivi environnemental effectué, le cas échéant.

...2

Le rapport principal de l'analyse des impacts a été réalisé par « Consortium Dessau/Les Consultants S.M. » et comporte une *étude d'impact sonore* en annexe.

NATURE DU PROJET

Le projet consiste à reconstruire une série de 28 structures (principalement des ponts étagés) du complexe Turcot ainsi qu'un tronçon de 7 km de l'autoroute 20-720 et d'un autre tronçon de 3 km dans l'axe de l'autoroute 15 dans les territoires de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount (chapitre 1.). Un flot de circulation majeur caractérise le trafic routier dans cette portion du réseau routier métropolitain.

La zone d'étude est complexe puisqu'elle regroupe sept grandes affectations du sol, de résidentielle à grand équipement institutionnel et entreprises de transport (chapitre 6.3.4.3) en plus d'être traversée par deux chemins de fer. Au moins cinq sous-zones sensibles distinctes font l'objet d'une analyse poussée (figure 10). Il est souligné qu'en vertu de son plan d'urbanisme : *la ville de Montréal favorise le réaménagement des échangeurs Turcot et Angrignon*, ce que comprend le projet actuel.

ÉLÉMENTS AU DOSSIER

Le projet choisi a été sélectionné parmi quatre scénarios. Une variante a d'ailleurs été apportée à l'autoroute 720 (plus longue d'un kilomètre plus à l'est) afin de créer de plus grandes possibilités d'amélioration au regard du climat sonore (chapitre 8.4, tableau 61).

L'étude sonore a été réalisée sur une bande de 300 mètres de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute (chapitre 6.3.7.1.2). Le bilan de l'ampleur des perturbations actuelles et attendues a été effectué selon une méthode appliquée par le MTQ. Transports Québec a élaboré sa propre classification des perturbations occasionnées par le bruit à l'aide de l'indicateur $L_{Aeq,24h}$, soit un niveau de gêne qualifié d'acceptable – faible – moyen – fort (annexe C, chapitre 1.2). Ainsi, tout environnement sonore où l'indice $L_{Aeq,24h}$ est égal ou inférieur à 55 dB est considéré soumis à un degré de perturbation acceptable. Chaque tranche de 5 dB supplémentaire augmente l'importance de la cote du degré de perturbation. Au-delà de 65 dB, le MTQ considère qu'une intervention est nécessaire afin de corriger la situation.

La pertinence de réaliser des mesures d'atténuation dans ce projet est basée sur les prescriptions identifiées dans la *Politique sur le bruit routier* de l'initiateur (annexe C, chapitre 1.2). Enfin, les auteurs de l'étude font état de l'intention de la Ville de Montréal (chapitre 6.3.4.3) *d'atténuer les nuisances générées, notamment celle attribuable au bruit*, soit par :

« ... la mise en œuvre de la Politique d'atténuation du bruit en milieu urbain ... dans le but de réduire les nuisances sonores au sein des milieux résidentiels ainsi que la mise en place de mesures d'atténuation le long des corridors autoroutiers et ferroviaires ».

- **Procédure de collecte des données**

L'instrumentation utilisée, la calibration de l'appareillage et les conditions météo rencontrées pendant la prise des mesures sonores respectent les règles de l'art (annexe C, chapitre 1.4). Les simulations sonores effectuées à l'aide d'un modèle informatique reconnu par le MTQ font en sorte que les résultats présentés soient considérés fiables (annexe C, chapitre 1.5). Les relevés sonores de trois heures réalisées concordent avec les prévisions des simulations informatiques effectuées.

- **Climat sonore actuel**

Plusieurs points aux abords du tracé ont fait l'objet de mesures du bruit ambiant entre 2002 et 2007 (tableaux 2 à 6). Le bilan fourni indique que l'essentiel de l'environnement sonore est déjà dominé par le bruit routier. Près des voies ferrées, le passage du train vient s'imposer dans l'environnement sonore pendant de brefs intervalles. La localisation des résidences les plus affectées par le bruit a eu lieu et, selon le nombre d'étages du bâtiment visé, la mesure du bruit est compilée pour chacun des logements de l'immeuble. La multitude de logements aux abords du tracé sous étude rend difficilement justifiable un bilan complet pour chacun d'entre eux.

- **Climat sonore à l'ouverture**

Des simulations du climat sonore futur, pour le trafic prévu en 2016, ont été effectuées pour les différents points localisés à l'intérieur des cinq sous-zones choisies. Leur localisation apparaît sur des cartes. Cette estimation de l'environnement sonore a aussi été faite dans le cas où le projet ne serait pas réalisé (annexe C, chapitre 2.1, tableau 13).

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

Cette question est abordée de façon succincte (chapitre 10.3.2). L'initiateur annonce que : « *Les entrepreneurs devront respecter l'ensemble des mesures d'atténuation identifiées dans le Cahier des charges et devis généraux* ». Les travaux de démolition auront lieu la nuit et les travaux auront lieu cinq jours par semaine pendant 10 heures. La gestion du bruit pendant les travaux fait l'objet d'une description précise (chapitre 10.3.2.4.5). La forte urbanisation des zones traversées explique la priorité donnée à ce sujet. Le *tableau 66* identifie les activités qui seront sources du bruit.

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

Des changements au profil des tracés, le décalage vers la zone industrielle d'une partie de l'autoroute 15, l'addition de remblais paysagés et de murs antibruit sont les interventions proposés pour minimiser la détérioration du climat sonore des zones sensibles (chapitre 8.4). L'initiateur confirme ainsi l'ajout de quatre murs antibruit et le rehaussement d'un autre déjà en place, à la hauteur de la rue Elm (chapitre 10.3.1.9).

- **Suivi environnemental**

Le bruit des travaux de construction (chapitre 11.1.2) fait partie d'un programme de surveillance prévu. Celui-ci doit faire l'objet d'une *attention particulière*, selon les précisions apportées. Les auteurs de l'étude ne réfère à aucun seuil sonore maximum auquel les entrepreneurs seront restreints pendant les travaux de construction. Les clauses pertinentes, en rapport au contrôle du bruit sur ses chantiers faisant partie du devis spécifique destiné à l'adjudicataire, ne sont cependant pas fournies.

Le MTQ confirme qu'un suivi des impacts sonores sera fait. Ceci vraisemblablement à partir de ses propres stations de relevés sonores (chapitre 11.2).

- **Développement durable**

La liste des préoccupations que l'initiateur associe au développement durable pour ce projet est fournie (annexe F, chapitre 3.2.13). Bien qu'un effort notable soit fait, la vocation même d'une infrastructure routière de cette importance au cœur d'une zone habitée est difficilement associable à un *environnement sain*. Celle-ci est donc un mal nécessaire hérité de choix historiques impossibles à corriger.

CONCLUSION

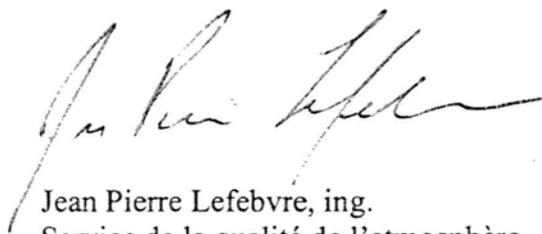
Nous confirmons la présence de l'essentiel de l'information nécessaire à la prise de décision, la qualité et la quantité des données fournies selon les prescriptions de la directive ministérielle. Nous concluons que cette étude d'impact sur l'environnement est donc recevable. Nous constatons cependant que les données fournies sur l'environnement sonore ne comporte pas les résultats de tous les indices sonores spécifiés à la directive. Ceux trouvés sont pertinents pour l'analyse du dossier.

C'est normalement à l'étape de l'analyse de la *conformité environnementale* que sera évaluée la concordance aux critères de bruit ambiant de nos politiques sectorielles et pratiques administratives. Nous pouvons dès maintenant confirmer qu'il est impossible de respecter l'ensemble des critères du MDDEP dans le contexte décrit : que ce soit, les *Limites et lignes directrices préconisées par le ministère relativement aux niveaux*

sonores provenant d'un chantier de construction, comme les critères de notre politique administrative relatifs au bruit routier en zone sensible.

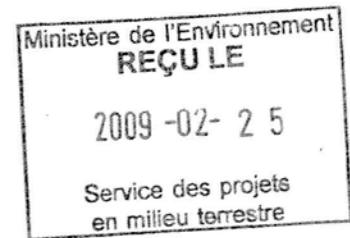
Enfin, dans le but de tirer le maximum de la planification de cette reconstruction, le SQA recommande d'obtenir de l'initiateur plus de précision sur les sujets suivants :

- Quelle seront les seuils sonores limites imposés à l'adjudicataire, en zone sensible, pendant la durée des chantiers de construction selon la période de la journée, jour/ soir?
- La réduction de bruit effectivement obtenue à l'aide du mur transparent expérimental de la rue Abbott?
- Quelles sont les mesures d'atténuation qui devraient être réalisées par les municipalités et pour quelles sections du territoire, en rapport avec l'engagement identifié dans ce projet de la *Politique municipale de réduction du bruit*?
- Les logements qui vont continuer à être exposés à 65 dB après les travaux vont-ils faire l'objet de mesures de compensation?
- La combinaison de murs antibruit transparents et « végétalisés » a-t-elle été envisagée là où l'effet de barrière visuelle d'une mesure d'atténuation du bruit a été jugée difficilement acceptable pour les riverains?



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

JPL/



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 25 février 2009

OBJET : **Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire
des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**

V/Réf. : 3211-05-435

N/Réf. : DPQA 734

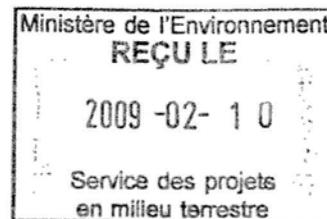
Suite à votre demande du 13 février dernier, je tiens à vous informer qu'aucun commentaire additionnel ne sera formulé en ce qui concerne les émissions atmosphériques. Les résultats présentés au chapitre 8 de l'étude d'impact bonifiée n'ont pas de conséquence sur le premier examen de recevabilité fait précédemment.

Le directeur,

Michel Goulet

MG/sv

c. c.M^{mc} Vicky Leblond



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge, chef de service
Service des projets en milieu terrestre

DATE : Le 10 février 2009

OBJET : **Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire
des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**

V/Réf. : 3211-05-435

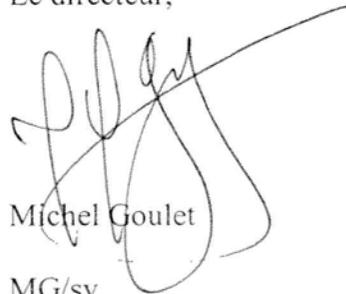
N/Réf. : DPQA 734

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

Prenez note que j'appuie la conclusion de M^{me} Leblond.

Nous avons attribué un numéro de dossier « DPQA », je vous prierais d'y référer dans toute correspondance relative à ce dossier afin de faciliter notre gestion.

Le directeur,



Michel Goulet

MG/sv

p. j.

EXPERTISE TECHNIQUE

DESTINATAIRE : Monsieur Michel Goulet, directeur
Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère

EXPÉDITEUR : Vicky Leblond, ing.

DATE : Le 9 février 2009

DOSSIER : SQA- 734

OBJET : Avis de recevabilité – Demandes de renseignements

Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
(3211-05-435)

Commandes reçues

Le 17 décembre 2008, Mme Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales, transmettait à la Direction des politiques 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.

Le 14 janvier 2009, une autre demande a été transmise à la DPQA relativement au même projet, mais avec une étude d'impact bonifiée. Il nous a alors été demandé si tous les renseignements demandés avaient été traités de façon satisfaisante et valable dans les documents transmis. L'étude d'impact sur l'environnement du projet de reconstruction du complexe Turcot a été réalisée par Dessau, en date de décembre 2008.

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.

...2

Nature du projet

Le projet de reconstruction du complexe Turcot vise à augmenter la durée de vie des infrastructures, à maintenir la capacité du réseau autoroutier au niveau actuel et à améliorer la sécurité sur les infrastructures. Le complexe Turcot est situé sur l'île de Montréal, aux limites de la ville de Montréal ainsi que dans les villes de Montréal-Ouest et Westmount. Le complexe Turcot, constitué d'échangeurs et d'autoroutes, permet les échanges entre les réseaux autoroutier et local. Ce dernier joue un rôle essentiel dans le réseau routier montréalais.

Le projet de reconstruction du complet Turcot vise à remplacer les structures existantes qui arrivent à la fin de leur vie utile. Ces dernières sont fortement sollicitées par l'important volume de véhicules qui y circulent et certaines structures sont en mauvais état. Les sommes investies par l'initiateur du projet, le ministère des Transports du Québec, sont de plus en plus importantes et les travaux nécessitent un nombre croissant de fermetures partielles ou totales des voies de circulation.

La solution retenue entraîne la reconstruction complète du complexe Turcot permettant entre autres, la réduction du nombre de structures aériennes ainsi que l'abaissement général du profil des voies de circulation. Les conséquences de ces transformations sur la qualité de l'air ont été évaluées grâce aux données d'émissions atmosphériques estimées à l'aide d'un logiciel informatique.

Éléments marquants du dossier

Les répercussions environnementales sur la qualité de l'air de ce projet sont une diminution des émissions atmosphériques dans ce secteur, mais une légère augmentation des concentrations des polluants atmosphériques dans ce secteur. Cette augmentation est due à l'abaissement du réseau autoroutier si ces résultats sont comparés avec la situation où le complexe Turcot n'est pas reconstruit. Les auteurs de l'étude concluent que ces augmentations seront peu perceptibles pour les habitants des zones résidentielles situées à proximité.

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.

Par la suite, deux modèles sont utilisés afin de calculer la concentration de contaminants dans la zone d'étude, soit CAL3QHCR pour le monoxyde de carbone (CO) et les particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) et CALINE4 pour les oxydes d'azote (NO_x).

Thèmes associés à la directive

Voici les thèmes associés à la Directive pour le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount (3211-05-435) pour lesquels notre compétence a été requise.

1. Paramètres applicables

- Les paramètres retenus pour l'évaluation de la qualité de l'air, soit le monoxyde de carbone (CO), le dioxyde d'azote (NO₂), les particules en suspension totales (PST), les particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns (PM₁₀), les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM_{2,5}), le benzène et le formaldéhyde sont suffisants.
- 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. Il n'est pas nécessaire de tous les lister, mais ceux dont l'influence sur le résultat est importante devraient l'être.
- Afin de tenir compte des fluctuations saisonnières, les taux d'émissions ont été calculés pour chaque mois de l'année, mais plus d'une donnée par mois est présentée à l'annexe 3 de l'annexe 5 de l'étude d'impact sur l'environnement. Il ne faudrait présenter que les données utilisées lors de la modélisation ou donner des explications plus complètes sur ces données.

2. Émissions atmosphériques actuelles

- L'hypothèse selon laquelle il a été décidé de ne pas intégrer les épisodes de congestion dans l'étude d'impact du projet pourrait avoir des conséquences importantes sur la modélisation des émissions. Il est vrai que les concentrations actuelles sont fort probablement sous-estimées par rapport à la réalité. Les émissions de contaminants atmosphériques sont directement liées au temps pendant lequel les véhicules fonctionnent au ralenti, comme pendant un épisode de congestion. Cette

variable devrait normalement être ajoutée à l'estimation des émissions atmosphériques.

- Les facteurs d'émission estimés par le modèle Mobile 6.2C semblent pertinents pour les contaminants suivants : monoxyde de carbone (CO), particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns (PM₁₀), composés organiques volatils (COV), benzène et formaldéhyde. 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'émissions pour les particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM_{2,5}) semblent sous-évalués comparativement aux données de référence, soit les facteurs d'émission calculés par Environnement Canada pour la province de Québec. La proportion entre les PM_{2,5} et les PM₁₀ est relativement basse. La grande majorité des émissions de particules fines provenant du transport routier devraient être inférieures à 2,5 microns, ce qui n'est pas reflété dans les facteurs d'émissions des PM_{2,5} présentés dans cette étude d'impact.
- Les facteurs d'émissions pour les oxydes d'azote (NOx) semblent sous évalués. Il serait important de connaître les variables utilisées afin de valider les valeurs des facteurs d'émissions.
- Les facteurs d'émission 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 la situation actuelle devraient être présentées pour les points de calculs les plus pertinents à l'évaluation des concentrations dans l'air ambiant.

3. *Émissions atmosphériques futures*

- L'hypothèse selon laquelle le nombre d'épisodes de congestion sera réduit avec la réalisation de ce projet est très importante pour la modélisation des émissions atmosphériques futures. S'il s'avérait que cette hypothèse soit fautive, le total des émissions serait sous-estimé et cela pourrait avoir d'importantes conséquences sur la modélisation des concentrations et le respect des critères d'air ambiant pour certains polluants.
- L'estimation des facteurs d'émissions de contaminants atmosphériques par le modèle Mobile 6.2C en utilisant des taux de consommation de carburant diminuant avec le temps est une hypothèse réaliste.

- Les facteurs d'émission estimés par le modèle Mobile 6.2C semblent pertinents pour les contaminants suivants : monoxyde de carbone (CO), particules en suspension de diamètre inférieur à 10 microns (PM₁₀), particules en suspension de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM_{2,5}), composés organiques volatils (COV), benzène et formaldéhyde. 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'émissions pour les oxydes d'azote (NOx) semblent sous évalués. Il serait important de connaître les variables utilisées afin de valider les valeurs des facteurs d'émissions. Des valeurs plus élevées de NOx pourraient avoir une grande influence sur le respect des critères d'air ambiant.
- Les facteurs d'émission 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 la situation future devraient être présentées pour les points de calculs les plus pertinents à l'évaluation des concentrations dans l'air ambiant.

4. *Suivi environnemental*

Aucun programme de suivi environnemental n'est prévu.

Questions et commentaires du MDDEP

N'ayant soumis aucune des questions traitant des émissions atmosphériques et n'ayant pas pris connaissance de la première étude d'impact, il est impossible de valider les réponses fournies.

Conclusion

Il est fortement recommandé que certains éléments importants de l'étude d'impact soient revus afin de mieux connaître leur impact sur les concentrations dans l'air ambiant.

Dans le cadre du processus d'acceptabilité de ce projet, il est possible que d'autres 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.



VL/

Vicky Leblond, ing.
Direction des politiques de la qualité de
l'atmosphère



EXPERTISE TECHNIQUE

NATURE DE LA DEMANDE : Demande d'avis concernant la recevabilité de l'étude d'impact du projet de reconstruction du complexe Turcot (Montréal)

EXPERTISE DEMANDÉE PAR : Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre

EXPERTISE ÉMISE PAR : André Paquet, ing. M.Sc.

DATE : Le 4 juin 2008

N/RÉFÉRENCE : 2008-02

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous vous faisons parvenir nos commentaires concernant l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact déposée pour le projet mentionné ci-dessus.

2. ÉNONCÉ DU PROJET

Localisé sur l'île de Montréal, ce projet de reconstruction du complexe Turcot vise à contrer le problème de vieillissement des structures composant ce complexe. Les travaux, qui s'échelonnent jusqu'en 2016, permettront d'augmenter la durée de vie des infrastructures, de maintenir la capacité du réseau routier au niveau actuel et d'améliorer la sécurité sur et à proximité de celles-ci.

3. CONSULTATIONS EFFECTUÉES POUR ÉMETTRE L'EXPERTISE TECHNIQUE

Les commentaires de M. Bernard Gaboury, coordonnateur, ont été intégrés au présent avis technique.

...2



4. INFORMATIONS FOURNIES

Les documents fournis pour analyse sont les suivants :

- « Projet de reconstruction du complexe Turcot », Rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement (mars 2008) du Consortium Dessau / Les Consultants S.M.
- « Projet de reconstruction du complexe Turcot », Annexes de l'étude d'impact sur l'environnement (mars 2008) du Consortium Dessau / Les Consultants S.M.

5. COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

Description du milieu

Compte tenu de la localisation de ce projet ainsi que de la forte probabilité d'y retrouver des sols contaminés ou des matières résiduelles, nous croyons que les terrains ou parcelles de terrains potentiellement contaminés sont des composantes importantes du milieu et qu'ils doivent être décrits de façon exhaustive.

À notre avis, toutes les informations sur ce sujet doivent être présentées dans l'étude d'impact, notamment la caractérisation préliminaire des terrains ciblés. Ainsi, l'ensemble des résultats des divers travaux de caractérisation des sols et des eaux souterraines réalisés sur le site de la cour Turcot a été présenté dans un rapport de Dessau-Soprin de 2003 (étude non fournie et non évaluée par SLC). Selon ces travaux, l'ensemble du terrain de la cour Turcot a été remblayé avec des matériaux d'origine et de caractéristiques diverses. L'évaluation environnementale de Phase 1, réalisée en 2004 (étude non fournie ni évaluée par SLC) aurait permis d'identifier des secteurs possiblement problématiques, ainsi que de confirmer des secteurs dont la contamination avait été établie lors d'études antérieures. Il aurait été nécessaire de préciser, ne serait-ce que de façon sommaire, quelles sont les quantités respectives de sols contaminés (niveau A-B, B-C, supérieur à C et dépassant les valeurs limites du RESC en fonction des contaminants organiques et inorganiques identifiés) ainsi que leurs caractéristiques géotechniques.

En effet, une connaissance la plus précise possible à l'étape de l'étude d'impact permet une meilleure évaluation des options de gestion optimale des matériaux présents (estimation adéquate des quantités de matériaux devant être extraits ou traités in situ, meilleur contrôle des dépassements de coûts de réhabilitation, exploitation maximale du potentiel de décontamination des technologies et optimisation de la valorisation environnementale et géotechnique).

Par ailleurs, l'information communiquée est incomplète et ne nous permet pas de confirmer que la caractérisation réalisée est conforme aux prescriptions du guide de caractérisation en terme de maillage d'échantillonnage, du nombre d'échantillons prélevés en profondeur, etc.

Identification et évaluation des impacts

L'étude d'impact précise que la gestion des sols et des eaux souterraines contaminés s'effectuera en respectant la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés qui prévoit plusieurs options possibles pour la gestion des sols contaminés (utilisation sans restriction, comme matériaux de recouvrement, traitement, etc.) et pour la réhabilitation des terrains contaminés (décontamination aux critères génériques d'usage, gestion du risque, etc.). Quoique l'intention du MTQ soit louable, elle manque cruellement de détails. De plus, plusieurs règlements devront être considérés de même que divers guides et lignes directrices. Un engagement plus ferme et précis est requis. Afin d'évaluer les impacts du projet, il nous apparaît essentiel que des renseignements supplémentaires relatifs aux options de gestion des sols contaminés et aux mesures de réhabilitation préconisées soient inclus dans l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne le traitement des sols contaminés.

En effet, puisqu'un volume important (environ 1,0 M de m³) de matériaux de remblayage sera nécessaire, vraisemblablement issus d'autres terrains, nous croyons que les options de traitement (enlèvement) sur place devraient être favorisées dans la mesure du possible, et cela inclut les contaminants non reliés aux hydrocarbures que le MTQ entend apparemment laisser sur place si l'évaluation de risques toxicologiques et écotoxicologiques et des impacts sur les eaux souterraines le permet. *« La cour Turcot, selon le MTQ, constitue un exemple de terrain où l'analyse de risques pourrait être appliquée afin de maintenir en place les importants volumes de sols contaminés en place. »*

Il est indiqué à la page 306 de l'étude que : « Dans une perspective de développement durable, le maintien en place des contaminants, particulièrement dans le contexte de quantités importantes de sols contaminés, constitue une solution plus acceptable que l'excavation de masse et l'enfouissement de ces sols dans des sites d'enfouissement. » Nous sommes d'accord que l'enfouissement devrait être une option de dernier recours. Toutefois, toujours dans une optique de développement durable, il est grandement préférable de décontaminer un terrain (au lieu d'y maintenir des quantités importantes de contaminants), ainsi que de décontaminer optimalement les sols (traitement par enlèvement des contaminants) à des fins de réutilisation sous une infrastructure permanente évitant l'exposition à l'humain et l'écosystème. Nous croyons que des technologies éprouvées et disponibles permettent de valoriser (environnementalement et géotechniquement) les sols et de répondre à la demande importante de matériaux de

remblayage. C'est ainsi que le MTQ devrait privilégier la décontamination et la valorisation des sols disponibles au complexe Turcot afin de réduire au maximum les besoins de transport de sols contaminés issus d'autres terrains. Si des sols non contaminés excédentaires sont disponibles, ils devraient être offerts sur le marché.

Bien plus, du fait qu'il s'agit d'un projet public, nous croyons qu'il se doit d'être exemplaire des façons de faire reconnues du domaine. Il n'est pas vain, en effet, de rappeler que le rapport d'analyse environnementale qui a donné lieu au décret du projet de la rue Notre-Dame, mentionnait explicitement que : « *le MENV favorise le traitement, le recyclage et la réutilisation des sols contaminés [...] que le MTQ se doit à titre de représentant du Gouvernement du Québec, de donner l'exemple et de prévoir une gestion des sols contaminés qui implique le traitement de ceux-ci et leur réutilisation lorsque possible.* » La même recommandation s'impose dans le présent projet.

Le Plan de développement durable du Québec « Briller parmi les meilleurs » du gouvernement du Québec propose 16 principes pour guider l'action de l'administration publique québécoise. Ces principes doivent être considérés dans les actions des ministères et organismes, ces derniers devant agir à titre de promoteurs du développement durable dans leur sphère d'intervention. Parmi ceux-ci, notons l'équité sociale (intra et intergénérationnelle), l'efficacité économique (innovation et prospérité économique favorable au progrès social de même que respectueuse de l'environnement), la prévention (l'utilisation des meilleures techniques disponibles à un coût économique acceptable) et la précaution (l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir une dégradation de l'environnement). Le maintien de contaminants dans un terrain constitue un passif environnemental pour la société et le gouvernement.

Sept principes de base guident la Politique sur l'environnement du MTQ. Cette dernière vise à « *définir les domaines où le MTQ peut intervenir le plus efficacement possible tout en contribuant à l'atteinte des objectifs gouvernementaux en matière d'environnement* ». Cette politique, qui s'appuie sur le concept de développement durable, a retenu comme principes fondateurs la responsabilité environnementale (le MTQ assume sa part de responsabilité dans la résolution des problèmes environnementaux liés au transport, notamment par la recherche de l'harmonie entre les considérations techniques et environnementales), la sécurité et la santé publique (par la prise en compte des problèmes de sols contaminés et du transport de matières dangereuses dès la conception des projets) et la recherche et le développement en matière d'environnement lié au transport afin d'atténuer certains effets indésirables.

La cour Turcot, située au centre de la zone d'étude, est la propriété du MTQ. L'étude déposée mentionne que la portion de cette propriété de 89 hectares non requise dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot et du réaménagement des voies ferroviaires sera éventuellement remise sur le marché. En tant qu'entité publique, nous croyons que le MTQ devrait éviter tout transfert d'un problème à d'autres intervenants et plutôt contribuer à l'implantation de solutions avantageuses pour ses autres projets et ceux des autres propriétaires fonciers privés et publics.

La Stratégie de développement de l'industrie de l'environnement et des technologies vertes¹ (mai 2008) que vient de déposer le ministre Raymond Bachand (MDEIE) mentionne que le principal enjeu de notre siècle est sans doute la question environnementale, et qu'il faut relever cinq défis dont le développement et la mise en marché accélérée des technologies, la contribution des marchés locaux à la croissance de cette industrie ainsi que la convergence des initiatives et des efforts de développement du secteur :

- le soutien au développement des technologies vertes figure dans les axes d'intervention, objectifs et moyens dans la Stratégie. En effet, « le gouvernement du Québec entend appuyer l'utilisation d'expertises en R-D et apporter son soutien **pour que les technologies deviennent réalité sur les marchés...** un programme assumant les frais reliés aux projets de démonstration viendra combler la lacune notée à la phase de la démonstration des technologies. »;
- les marchés publics et les marchés industriels locaux jouent un rôle important dans le développement de l'industrie de l'environnement et des technologies vertes, rappelle également la Stratégie. En tant que clients, ces marchés peuvent non seulement bénéficier d'une écoefficacité, mais également servir de vitrines technologiques et ainsi aider les entreprises à accroître leurs expertises, à augmenter leurs volumes de production et à être plus compétitives sur les marchés étrangers;
- enfin, la Stratégie entend favoriser la concertation de l'action gouvernementale en mettant sur pied une table interministérielle visant à assurer une convergence des objectifs environnementaux et de développement de l'industrie de l'environnement et des technologies vertes.

¹ *L'industrie de l'environnement se compose des entreprises qui produisent des biens et des services visant à évaluer, prévenir, limiter ou corriger les dommages environnementaux relatifs à l'eau, à l'air, au sol et aux écosystèmes, ainsi que les problèmes liés à la gestion des matières résiduelles et des eaux usées. Les technologies vertes englobent, quant à elles, les technologies permettant de diminuer l'utilisation des matières premières et des matériaux, de réduire la consommation d'énergie, de récupérer des sous-produits utiles, de réduire les émissions polluantes ou de restreindre les problèmes d'élimination des matières résiduelles.*

Le projet de reconstruction du complexe Turcot du ministère des Transports du Québec offre une excellente opportunité de valider le potentiel des technologies applicables aux sols contaminés. En fait, pour le MTQ, nous croyons que l'occasion serait propice :

- d'assurer un leadership dans ce domaine;
- de concrétiser son appui au développement durable;
- d'appuyer les efforts du gouvernement en matière d'environnement, de création d'emplois et d'activités économiques;
- de même que de rassurer les entreprises éventuellement utilisatrices de ces services, en aidant à diminuer les coûts et les risques perçus à l'égard de technologies pourtant utilisées commercialement en Europe, aux États-Unis et dans d'autres provinces canadiennes.



André Paquet, ing. M.Sc.



EXPERTISE TECHNIQUE

- NATURE DE LA DEMANDE** : Recevabilité de l'étude d'impact du projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
- EXPERTISE DEMANDÉE PAR** : Marie-Claude Théberge, chef du Service des projets en milieu terrestre
- EXPERTISE ÉMISE PAR** : André Paquet, ing. M.Sc.
- DATE** : Le 11 mars 2009
- N/RÉFÉRENCE** : 2008-02-B
- V/RÉFÉRENCE** : 3211-05-435

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, nous vous faisons parvenir nos commentaires concernant les réponses du MTQ aux questions et commentaires formulés par le MDDEP, ainsi que sur les autres documents soumis par le MTQ.

2. ÉNONCÉ DU PROJET

Localisé sur l'île de Montréal, ce projet de reconstruction du complexe Turcot vise à contrer le problème de vieillissement des structures composant ce complexe. Les travaux, qui s'échelonnent jusqu'en 2016, permettront d'augmenter la durée de vie des infrastructures, de maintenir la capacité du réseau routier au niveau actuel et d'améliorer la sécurité sur et à proximité de celles-ci.

...2

3. CONSULTATIONS EFFECTUÉES POUR ÉMETTRE L'EXPERTISE TECHNIQUE

Les commentaires de M. Bernard Gaboury, coordonnateur, ont été intégrés au présent avis technique.

4. INFORMATIONS FOURNIES

Les documents fournis pour analyse sont les suivants :

- « *Projet de reconstruction du complexe Turcot* », Rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement (décembre 2008) du Consortium Dessau / Les Consultants S.M.
- « *Projet de reconstruction du complexe Turcot* », Annexes de l'étude d'impact sur l'environnement (décembre 2008) du Consortium Dessau / Les Consultants S.M.
- « *Projet de reconstruction du complexe Turcot* », Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE sur l'étude d'impact sur l'environnement (décembre 2008) du Consortium Dessau / Les Consultants S.M.

Certains documents informatisés demandés dans l'expertise précédente (4 juin 2008) ont également été examinés :

- « *Vérification diligente : Acquisition de la cour Turcot du Canadien National, Montréal, Québec* », Rapport final par Dessau-Soprin Inc., Août 2003.
- « *Évaluation environnementale de site Phase 1 : Complexe Turcot – de la Vérendrye – Angrignon, Montréal* », Rapport final par Dessau-Soprin Inc., Mai 2004.
- « *Mise à jour d'une évaluation environnementale de Phase 1 : Projet de reconstruction du complexe Turcot* », Rapport sectoriel par le Consortium Dessau / Les Consultants S.M., Mars 2008.
- « *Caractérisation environnementale complémentaire : Secteur Cour Turcot* », Rapport final par Dessau, Novembre 2008.
- « *Caractérisation environnementale complémentaire des sols, Terrain de la Cour Turcot à Montréal : secteur des échangeurs (Québec)* », Lettre de M. Nicolas Sbarrato à M. Alain-Marc Dubé, 5 décembre 2008.

5. ANALYSE ET COMMENTAIRES

Notre analyse a été effectuée document par document selon l'ordre de présentation de la section précédente. Les sujets à la base de nos commentaires sont présentés en caractères italiques. Par la suite, des questions/commentaires seront formulés de façon à couvrir certains aspects du projet.

Commentaire général

Concernant spécifiquement l'aspect caractérisation/réhabilitation des terrains de la cour Turcot, on constate que celui-ci n'est pas évalué avec autant de rigueur que d'autres aspects. À notre avis, le but du processus d'évaluation des impacts sur l'environnement est de fournir toute l'information requise pour bien cerner une problématique et justifier le scénario retenu en réponse à celle-ci.

Malgré l'importance économique de ce projet et que celui-ci fait l'objet de travaux de caractérisation depuis plusieurs années, le rapport principal ne présente pas toute l'information relative à la contamination (ex : caractérisation toujours incomplète en 2009, identification et localisation 3D imprécises des sols et matières résiduelles, volumes et quantités en cause à préciser, résultats partiels établissant les propriétés des matières et contaminants, données manquantes, dispersées et non présentées, synthèse ardue...), de même qu'une évaluation comparative de divers scénarios de réhabilitation établissant les justifications environnementales, sociales et économiques du scénario retenu.

Étude d'impact sur l'environnement : Rapport principal (novembre 2008)

- Section 5.1.5 - Coûts (page 63) : « *Le coût total du projet (1,5G \$) [...] inclut les coûts de décontamination des terrains* ».

Questions/Commentaires : Les termes « décontamination des terrains » impliquent que la contamination est enlevée (ex :. excavation des sols ou matières résiduelles) ou dégradée (ex : traitement *in situ* ou *ex situ* des sols ou eaux souterraines) du terrain. Une réhabilitation comportant le maintien des contaminants dans un terrain ne décontamine pas celui-ci.

Le rapport principal doit présenter clairement les intentions du MTQ. Des présentations PowerPoint consultées en disent plus. En ce sens, préciser la nature des travaux de décontamination (localiser les secteurs visés, les matrices et contaminants visés, l'ordonnancement des actions et une ventilation des coûts associés). Préciser également la problématique visée par le maintien des contaminants via une évaluation des risques (localiser les secteurs visés, les matrices et contaminants visés, les mesures de mitigation envisagées). Donner un aperçu des travaux de réception/entreposage/traitement/manutention des matières résiduelles et sols contaminés excavés du terrain ou provenant d'ailleurs (localiser le secteur visé, ordonnancement des actions, quantités en cause, mesures de contrôle de la qualité chimique et géotechnique des arrivages, techniques de préparation/décontamination des sols et autres matières pour fins

de réutilisation, mesures d'atténuation/contrôle des émissions particulières et de drainage).

- Section 6.3.4.4.1 - Arrondissement du Sud-Ouest (page 93) : « *Afin de stimuler le développement économique sur son territoire, elle [l'arrondissement] envisage de développer la cour Turcot et, à cette fin, compte travailler avec le MTQ afin de déterminer des mesures facilitant son accessibilité ainsi que son développement (Ville de Montréal, 2007 p.)* ».

Questions/Commentaires : Les travaux de réaménagement des infrastructures dégageront une importante superficie de terrain à des fins d'un futur développement immobilier. Le rapport principal doit clairement localiser ce terrain et préciser que le MTQ a l'intention de ne pas le décontaminer, de l'utiliser comme aire de chantier durant les travaux, d'y maintenir les contaminants et les déchets s'y trouvant, et de transférer le tout (passif environnemental) à une autre entité (ville de Montréal ou promoteur).

Le choix de ne pas décontaminer ce terrain découle-t-il de la réalisation d'une étude de faisabilité (technique, économique, etc.) de divers scénarios de réhabilitation ? Le rapport principal doit présenter sur la base de quel(s) critère(s) l'option maintien des contaminants dans le terrain a été évaluée et retenue. De plus, une évaluation des impacts de ce choix doit être présentée tenant compte, notamment, de la valeur et du potentiel de développement de ce terrain et des propriétés environnantes, du transfert d'un passif gouvernemental et des responsabilités associées à une autre entité publique ou privée, du prolongement des nuisances aux citoyens du secteur dû à la réalisation de travaux de réhabilitation post-chantier (au lieu de les réaliser dans le cadre du projet MTQ), du potentiel perdu de valorisation de certains sols (ou fractions de) présents dans le terrain pour le projet du MTQ (au lieu de provoquer l'expédition hors site de matériaux en excès puisque non requis pour un projet de construction immobilière), du potentiel perdu de favoriser l'implantation de technologies adaptées à une contamination mixte...).

- Section 6.3.4.4.1 - Arrondissement du Sud-Ouest (page 96) : « *Le secteur Turcot fait l'objet des sept balises d'aménagement suivantes : [...] Point 2. Effectuer la caractérisation des sols et évaluer les coûts inhérents à leur réhabilitation* ».

Questions/Commentaires : La directive du MDDEP demande que les informations nécessaires à l'évaluation soient fournies de manière à cerner complètement les divers aspects d'un projet. Concernant spécifiquement l'aspect réhabilitation des terrains, l'étude ne présente pas les scénarios évalués et comparés (avantages et inconvénients), ni les justifications des choix. L'étude.

pour être considérée recevable, doit être complétée pour présenter la démarche conduisant le MTQ à opter pour un mode de réhabilitation plutôt qu'un autre.

- Section 6.3.4.5 - Projets de développement (page 111) : « *La cour Turcot est maintenant la propriété du ministère des Transports. La portion de cette propriété qui ne sera pas requise dans le cadre du projet de reconstruction du complexe Turcot et du réaménagement des voies ferroviaires sera éventuellement remise sur le marché* ».

Questions/Commentaires : Tel que mentionné précédemment, le rapport principal doit préciser si cette portion de terrain sera décontaminée par le MTQ avant, pendant ou après le projet de reconstruction et de réaménagement. Si la décontamination n'est effectuée qu'à la suite du projet du MTQ, les matériaux en excès (ex : excavation pour des fondations ou stationnements souterrains) ne pourront plus être utilisés dans le projet du MTQ (besoin de 1 million de m³ de sols) et devront être expédiés dans des lieux autorisés, causant ainsi des nuisances supplémentaires.

- Section 6.3.5.10.4 - Sites de gestion des matières résiduelles et recyclables (page 161) : « *Exploité par la compagnie Cintec, le site d'enfouissement de déchets dangereux est situé dans l'arrondissement Lasalle.* »

Questions/Commentaires : Remplacer « site d'enfouissement de déchets dangereux » par « lieu d'enfouissement de sols contaminés ». L'enfouissement des déchets spéciaux y est autorisé, mais représente une faible proportion des quantités enfouies. Aucune matière dangereuse (anciennement « déchets dangereux », terme remplacé depuis 1997) au sens du RMD n'y est recevable.

- Section 6.4.8 - Qualité des sols et des eaux souterraines (page 229) : « *Les horizons de remblais hétérogènes composés de plus de 50 % de sols ont montré des niveaux de contamination variables, allant de concentrations inférieures aux critères B à supérieures aux critères C de la Politique...* »

Questions/Commentaires : L'information donnée ici est partielle et doit être complétée. La démarche de caractérisation doit être présentée, les études réalisées synthétisées, et les informations les plus récentes sur la localisation (plans lisibles et profils à l'échelle), la qualité et les quantités de sols contaminés, de matières solides et matières dangereuses regroupés dans un tableau (résultats comparés aux critères A, B, C, les normes du RESC, du REIMR et du RMD) avec le niveau d'incertitude associé à ces informations (ex : nombre d'échantillons analysés par rapport au volume en cause). Dans les zones où les incertitudes demeurent encore importantes (ex : zones ou horizons hétérogènes

caractérisés par peu d'échantillons ou par un grand espacement des stations de caractérisation ne permettant pas une estimation précise des limites horizontales et verticales), expliquer pourquoi les études de caractérisation subséquentes (2008 et en cours) ne visent pas à préciser l'ampleur, la nature et le comportement de la contamination (pour un éventuel transfert de propriété en toute connaissance de cause), à définir des alternatives au maintien des sols et matières résiduelles en place, et à réduire les imprévus.

« Sur la base des informations cumulées dans le cadre de l'ÉES phase I réalisée en 2004, différents secteurs avaient été identifiés comme nécessitant la réalisation d'évaluations environnementales de site phase II... »

Questions/Commentaires : Tous les résultats disponibles (phase I et II), notamment ceux du secteur sous l'échangeur Turcot, doivent être présentés dans le rapport principal et le tableau 16 dûment complété.

- Section 6.4.8 - Qualité des sols et des eaux souterraines (page 234) : *« [...] selon la nature de ces activités, certaines peuvent correspondre à des activités visées dans le cadre des articles 31.51 et 31.53 de la Loi 72... »*

Questions/Commentaires : Remplacer « Loi 72 » par « LQE ». Ce remplacement est également nécessaire au tableau 46 (aux pages 235 et 236).

- Section 9.2 - Identification des composantes valorisées de l'écosystème (page 304) : *« Les préoccupations de la population concernée par le projet, combinées aux commentaires des autorités responsables ainsi qu'aux connaissances des spécialistes qui ont étudié le territoire dans le cadre de l'avant-projet, ont permis d'identifier différents enjeux desquels découlent six (6) composantes valorisées de l'écosystème (CVE), soit celles jugées importantes dans le contexte du projet... »*

Questions/Commentaires : Sachant que le sol est le produit d'interactions complexes entre le climat, la géologie, la végétation, l'activité biologique, le temps et l'utilisation des terres, la composante « sol » doit être considérée parmi les « composantes valorisées de l'écosystème » (CVE). Une section complète regroupant et présentant clairement toute l'information connue doit être ajoutée au rapport principal. Les terrains (sols et eaux souterraines s'y écoulant) doivent être considérés comme une ressource à protéger et à réhabiliter et ce, pas seulement pour les besoins d'utilisation humaine.

En effet, la réhabilitation des terrains contaminés constitue un enjeu environnemental, social et économique d'importance. La non décontamination

des terrains contaminés (conserver un passif au lieu de créer un actif) contribue directement à l'étalement urbain. De plus, une évaluation imprécise de la contamination (caractérisation préliminaire) entraîne une incertitude élevée quant à l'ampleur des travaux, au respect des échéanciers et des coûts de réhabilitation¹. Voilà pourquoi l'étude d'impact doit étudier l'aspect contamination des terrains avec autant de rigueur et de précision que les autres aspects.

La démonstration n'est pourtant plus à faire quant aux multiples bénéfices procurés par une connaissance approfondie (caractérisation exhaustive de phase III) sur le respect des estimations des travaux de réhabilitation et pour éviter les réclamations. Une réhabilitation prompte d'un terrain augmente sa valeur, rassure les investisseurs et facilite grandement son développement avec moins de contraintes. Le bilan au 31 mars 2006 du programme Revi-Sols indique que sur 305 projets acceptés, un investissement de 313 M\$ en travaux de réhabilitation a généré un investissement de 4,5 G\$ dans des projets de développement (ex : bâtiments privés ou sociaux, municipaux, commerciaux ou industriels). Juste pour la ville de Montréal, un montant annuel de 94 M\$ a été généré en taxes municipales. Selon un bilan 1998-2006 réalisé par la ville de Montréal, basé sur 198 projets ayant bénéficié de l'aide financière du programme, le coût moyen pour la réalisation des études de caractérisation fut de seulement 6 % du coût moyen de réhabilitation, lequel n'a représenté que de 4 à 10 % des coûts d'investissement ou développement.

Dans le cadre du présent projet du complexe Turcot, une caractérisation poussée de la nature, du comportement et des limites spatiales des sols (selon les pratiques usuelles de cartographie stratigraphique), eaux souterraines, matières résiduelles et leurs composantes, en respectant le plus possible les prescriptions du guide de caractérisation (et d'autres guides), permettrait d'établir avec précision la problématique de contamination de ces terrains et ce, quelque soit le scénario de réhabilitation (décontamination aux critères, maintien des contaminants dans le terrain ou la combinaison des deux). Noter qu'une caractérisation exhaustive (ex. tranchées d'exploration rapprochées permettant de

¹ L'analyse d'impact, effectuée conformément aux orientations de la Commission européenne et sur la base des données disponibles, montre que la dégradation des sols pourrait coûter jusqu'à 38 milliards d'euros par an. L'expérience acquise en Europe et aux États-Unis montre que la dépollution ou la remise en état d'écosystèmes endommagés peut, coûter des milliards d'euros. Les coûts de dépollution futur (non actualisés) des sites Superfund aux États-Unis représentent d'après les estimations entre 100 milliards et 300 milliards USD sur 30 ans. En Europe, les mesures prises par les pouvoirs publics ont été quelque peu différentes, mais les coûts de l'inaction face aux sols contaminés sont d'une ampleur tout à fait comparable : les coûts non actualisés de l'assainissement des sites représentent entre 2 % et 4 % du PIB annuel dans les pays pour lesquels des données sont disponibles.

bien suivre les horizons) n'implique pas obligatoirement le prélèvement et l'analyse de tous les échantillons récoltés. En ce sens, l'étude d'impact doit clairement énoncer les raisons justifiant le choix du MTQ, lequel doit être comparé à d'autres scénarios de réhabilitation.

- Tableau 73 : Synthèse des impacts et des mesures d'atténuation (page 345) : « ...Étape : Préconstruction et construction; Activité : Construction des nouvelles infrastructures; Élément environnemental : Sol; Description et évaluation des impacts : Les travaux de construction des composantes du nouveau complexe génèreront des quantités importantes de déblais et de matériaux résiduels potentiellement contaminés. La mauvaise gestion de sols contaminés serait source de contamination potentielle sur des sols non contaminés. »

Questions/Commentaires : Le rapport principal doit indiquer pourquoi le MTQ ne considère pas requis d'effectuer une caractérisation exhaustive des sols et matières résiduelles constituant les terrains visés. Une caractérisation des sols (nombre de tranchées d'exploration respectant le maillage maximum de 625 m², sans obligation systématique d'analyser tous les échantillons), couplée à une caractérisation minéralurgique d'échantillons choisis de sols mélangés à des matières résiduelles, permettrait de mieux ségréguer certaines fractions contaminées², diminuant d'autant la quantité et le niveau de contamination devant être gérés par analyse de risque et maximisant la réutilisation des matériaux dans les remblais prévus. De plus, les fractions granulométriques décontaminées, qui peuvent représenter jusqu'à 80 % de la masse de sols, peuvent être recombinaées pour donner un matériel qui respecte ou surpasse les exigences géotechniques et environnementales du MTQ.

- Section 10.3.1.1.2 - Gestion des déblais contaminés (pages 370 et 371) : « La cour Turcot est un lieu pour lequel des volumes de sols contaminés ont été identifiés par des études de caractérisation antérieures. Un volume d'environ 32 000 m³ de sols contaminés par des hydrocarbures serait notamment présent sur cette propriété. »

Questions/Commentaires : Le tableau 16 de l'étude de caractérisation complémentaire (Dessau, novembre 2008) évalue plutôt le volume de sols

² D'autant plus que, comme le souligne le rapport final de la vérification diligente (Dessau-Soprin, août 2003), « Pour ce qui est des matières résiduelles, elles se composent principalement de scories de bouilloires, de charbon et de cendre avec un peu de traces de débris tels que de la brique, du verre, du fer, du bois et du béton de ciment. Il est important de noter que, contrairement aux conclusions d'études antérieures, les matières résiduelles constituent des couches distinctes ségréguables à plusieurs endroits sur le site » (page 46).

contaminés supérieur au critère C à 39 136 m³, dont 5 053 m³ excèderaient les valeurs limites du RESC. Expliquer l'écart ?

« Les contaminants non reliés aux hydrocarbures et montrant des concentrations excédant les normes applicables peuvent être laissés en place si une analyse de risques toxicologique et écotoxicologique et des impacts sur l'eau souterraine est effectuée et conclut que le maintien de ces contaminants ne constitue pas un risque à la santé humaine ou à l'environnement, ni un impact sur les eaux souterraines. Cette approche est particulièrement utile dans le cas des terrains où d'importants volumes de sols contaminés sont présents. »

Questions/Commentaires : Tel qu'il est mentionné dans l'avis précédent (4 juin 2008), dans une optique de développement durable, il est grandement préférable de décontaminer un terrain (au lieu d'y maintenir des quantités importantes de contaminants, surtout dans la zone destinée à un redéveloppement urbain), ainsi que de décontaminer optimalement les sols (traitement par enlèvement/dégradation des contaminants) à des fins de réutilisation. Le principe est simple : plus le niveau de contamination maintenu en place est élevé, que les sols ou matières résiduelles soient sous une structure ou recouverts d'une couche de terre, plus le passif environnemental (légué à d'autres intervenants ou repoussé à plus tard par le MTQ) est une source de préoccupations à moyen/long terme pour le gouvernement ou la société.

Nous croyons que des technologies éprouvées et disponibles permettent de valoriser (environnementalement et géotechniquement) les sols et de répondre à la demande importante de matériaux de remblayage. Le rapport principal doit contenir une évaluation adéquate d'options de décontamination et valorisation des sols ou matières résiduelles afin de réduire au maximum les besoins de transport de sols contaminés issus d'autres terrains. Une telle approche de réhabilitation du complexe Turcot est très envisageable puisque les techniques de tamisage (à employer après une caractérisation appropriée par approche minéralurgique) sont pratiquées couramment par le MTQ sur ses chantiers. De plus, des entreprises spécialisées dans le domaine du traitement des sols n'attendent qu'une telle opportunité pour implanter au Québec des équipements (mobiles et fixes) adaptés..

Étude d'impact sur l'environnement : Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE (décembre 2008)

- Commentaire du SLC (page 4) - Avis du SLC formulé le 4 juin 2008 : « Il aurait été nécessaire de préciser, ne serait-ce que de façon sommaire, quelles sont les quantités respectives de sols contaminés (niveau A-B, B-C, supérieur à C et

dépassant les valeurs limites du Règlement sur l'enfouissement des sols contaminés (RESC) en fonction des contaminants organiques et inorganiques identifiés) ainsi que leurs caractéristiques géotechniques. »

Questions/Commentaires : Un tableau actualisé des différents types de matériaux (sols et matières résiduelles), des quantités et leur qualité (à comparer aux critères et normes) doit être incorporé au rapport principal.

- QC-1 - Présenter les informations sur ce sujet, notamment la caractérisation préliminaire des terrains ciblés (Page 4) : *« Pour le terrain de la cour Turcot, plusieurs études de caractérisation ont été réalisées et les besoins de caractérisation complémentaire sont actuellement évalués notamment sur la base d'une étude statistique visant à optimiser le nombre d'échantillons à prélever en fonction de la couverture existante et de la distribution de la contamination déjà effectuée à l'aide des travaux de caractérisation complétée. »*

Questions/Commentaires : Rappelons que le site Turcot est un site où s'est déroulée une activité visée dans le RPRT. Le respect des prescriptions du Guide de caractérisation des terrains permettrait de mieux cerner les incertitudes du projet, élargir les options de gestion des sols contaminés et matières résiduelles et, par là même, éviter les surprises et mieux contrôler les coûts du projet. Tel que mentionné précédemment, une caractérisation conforme au Guide n'implique pas obligatoirement l'analyse de tous les échantillons prélevés dans toutes les tranchées d'exploration. Il est, par contre, essentiel d'établir avec le plus de certitude possible la nature et les propriétés des matières résiduelles et de cartographier précisément en 3D, les limites des sols contaminés et matières résiduelles.

Quoiqu'il en soit, pour que l'étude statistique mentionnée puisse remplacer certaines prescriptions du Guide de caractérisation, elle devra recevoir l'approbation du MDDEP. Noter que les études de caractérisation doivent être attestées par un expert habilité selon des documents d'attestation basés sur le respect du Guide de caractérisation. Quant aux autres propriétés impliquées dans ce projet, actuellement à l'étape de caractérisation phase I, elles devront être caractérisées conformément aux prescriptions du Guide de caractérisation des terrains et l'attestation par un expert habilité des études de caractérisation s'effectuera au cas par cas. Nous recommandons que ces études soient reçues et acceptées par le MDDEP avant la délivrance du décret.

- QC-18 - Page 305, section 10.3.1.1 Gestion des déblais et des résidus de démolition (Page 8) : *« Le MTQ se propose d'utiliser les rebuts de démolition*

ainsi que les déblais contaminés (niveau C) ou non contaminés comme remblais pour le complexe Turcot. »

Questions/Commentaires : Nous comprenons que les rebuts de démolition seront essentiellement du béton concassé provenant des infrastructures présentes sur le site, et que les déblais seront des sols excavés du site. Préciser si c'est exact ? Remplacer « niveau C » par « niveau <C ».

Étude d'impact sur l'environnement : Annexes (décembre 2008)

- Aucun commentaire

Vérification diligente : Acquisition de la cour Turcot du Canadien National (Dessau-Soprin Inc., Août 2003).

- Sommaire exécutif (page iii) : *« Plusieurs secteurs de la cour Turcot montrent des horizons composés majoritairement de résidus de combustion du charbon. Seul un échantillon a révélé une concentration en plomb supérieure à la norme du Règlement sur les matières dangereuses. Un volume de 4 500 m³ de matières résiduelles dangereuses a été évalué sur le site dans le secteur de l'échantillon analysé. Le volume interprété est tributaire de la faible densité de sondage dans le secteur du sondage où la matière dangereuse a été retrouvée. Un resserrement de la maille autour du sondage TP-02-62 permettrait probablement de préciser, voire de diminuer, le volume de matières dangereuses présentes sur le site ».*

Questions/Commentaires : Combien d'échantillons ont été prélevés et analysés pour caractériser ces horizons de résidus ? Le rapport principal doit présenter un plan à l'échelle localisant les stations d'échantillonnage, de même qu'un tableau identifiant (numéro et nature de l'échantillon) tous les échantillons prélevés et présentant tous les résultats d'analyse. Le nombre d'échantillons est-il suffisant compte tenu du volume (500 000 m³ avec des résidus de bouilloire) ?

Si le volume de 4 500 m³ n'a pas été confirmé, le rapport principal doit préciser la stratégie de caractérisation qui sera appliquée.

Évaluation environnementale de site Phase I : Complexe Turcot – de la Vérendrye – Angrignon, Montréal, (Dessau-Soprin Inc., Mai 2004)

- 2.6.1 - Cour Turcot (page 36) : *« Les horizons de remblais hétérogènes composés de plus de 50 % de sols ont montré des niveaux de contamination variables, allant d'inférieurs aux critères B à supérieurs aux critères C de la Politique du MENV. Les*

horizons de scories de bouilloire ont généralement été classifiés comme déchets solides ou spéciaux et rarement comme matières dangereuses ».

Questions/Commentaires : Un tableau spécifique aux matières résiduelles (dangereuses ou non), présentant tous les résultats des différentes études de caractérisation, doit être fourni dans le rapport principal d'impact. Ce tableau doit préciser : le numéro de la station d'échantillonnage, la date de prélèvement, le numéro de tous les échantillons prélevés, une description de leur nature, les paramètres analysés ainsi que tous les résultats d'analyse. Combien d'échantillons ont été analysés par rapport au volume de matières résiduelles? Est-ce que ces résultats sont suffisants pour établir le statut de ces matières avec une bonne certitude ?

Préciser les quantités de remblais classés déchets solides, déchets spéciaux et matières dangereuses. Noter que le REIMR en vigueur depuis 2006 utilise le terme « matières résiduelles » au lieu de déchets. De plus, la catégorie des déchets spéciaux n'a plus d'application. Le rapport Dessau-Soprin Inc. (Août 2003) indique qu'un volume d'environ 4 500 m³ dans le secteur de TP-02-62 devait être éliminé hors site (page 76).

Mise à jour d'une évaluation environnementale de Phase I : Projet de reconstruction du Complexe Turcot » (Consortium Dessau / Les Consultants S.M., Mars 2008)

- Conclusions et recommandations (page 24)

Questions/Commentaires : Remplacer « Loi 72 » par « LQE » dans le tableau de cette page.

Caractérisation environnementale complémentaire : Secteur Cour Turcot », (Dessau, Novembre 2008)

Cette étude ne fait aucune mention du volume estimé d'environ 4 500 m³ de matières dangereuses au sud du secteur 7 (près de l'échantillon TP-02-62) et qui devait être éliminé hors site. Y a-t-il d'autres endroits contenant des matières résiduelles dangereuses ? Quelle caractérisation complémentaire a été effectuée autour de cet échantillon et quelles sont les conclusions ?

- 5.2 - Impact des matières résiduelles sur les sols et les eaux souterraines (page 27) : « *Les scories de bouilloire et cendres d'incinération sont observées mêlées aux sols ou composant des couches distinctes dans les remblais. Certains des échantillons de remblais hétérogènes contenant des scories de bouilloire ou cendres ont montré des concentrations en métaux, généralement du cuivre, du*

plomb ou du zinc, supérieures aux critères A mais aucune concentration n'a excédé le niveau C des critères de la politique du MDDEP. Les scories de bouilloire analysées comme matières résiduelles ont montré de très faibles concentrations en métaux dans le lixiviat ce qui suggère un faible impact potentiel sur les eaux souterraines. »

Questions/Commentaires : Les figures 8 et 9 (Dessau-Soprin, 2003) indiquent pourtant des dépassements du critère C et des valeurs limites du RESC dans les résidus de combustion. Préciser ce revirement des informations d'autant plus qu'il est mentionné, en page 30, que « les scories de bouilloire et différents matériaux mêlés aux remblais recouvrant les dépôts naturels sont à l'origine des concentrations en métaux ou en HAP excédant les normes de l'annexe II (C) du RPRT. » De plus, identifier les échantillons de remblais hétérogènes en cause (« certains des échantillons de remblai... ») et fournir les certificats d'analyse ainsi qu'un plan localisant les stations d'échantillonnage de chacun.

Caractérisation environnementale complémentaire des sols, Terrain de la Cour Turcot à Montréal : secteur des échangeurs (Québec) (Lettre de M. Nicolas Sbarrato à M. Alain-Marc Dubé, 5 décembre 2008)

- 2.2 - Travaux de terrain (page 2) : « *La stratégie d'échantillonnage retenue est de type aléatoire et ciblée avec des sondages espacés d'environ 80 à 100 mètres entre eux. Ce maillage est plus large que celui recommandé dans le « Guide de caractérisation des terrains » du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) (25 mètres). Il faut toutefois garder à l'esprit que le mandat octroyé en est un de caractérisation préliminaire et que les données obtenues doivent être interprétées à la lumière des données couvrant l'ensemble du terrain pour lequel plus de 200 sondages ont été réalisés. »*

Questions/Commentaires : Cela confirme que la connaissance de la contamination est imprécise. En ajoutant les sondages effectués dans cette étude aux sondages précédents, la densité moyenne de la maille d'échantillonnage est d'environ 1 échantillon par 3 000 mètres carrés de surface (comparativement à 1 échantillon par 625 mètres carrés prescrit par le Guide). Compte tenu que le rapport indique que le secteur est considéré comme hétérogène, que nous notons que des données sont subséquemment écartées, nous notons que la densité calculée est près de 5 fois inférieure aux recommandations du Guide, ce qui est non recevable. Une caractérisation complémentaire est requise. Celle-ci doit permettre de localiser en 3D les unités stratigraphiques avec une bonne précision. Pour ce faire, des tranchées d'exploration (foreuses ou pelles) peuvent être réalisées avec ou sans analyse d'échantillons. L'espacement entre chaque tranchée est tributaire de la distribution des divers types de remblais (sols, sols et

matières résiduelles, matières résiduelles). Plus c'est complexe, plus l'espacement devrait être resserré. Un espacement de 80 à 100 mètres représente une incertitude beaucoup plus grande que des tranchées aux 25 mètres. Quelle que soit l'option de réhabilitation retenue, le but est d'établir avec précision le portrait 3D de la contamination, d'établir les volumes dépassant les seuils prescrits et l'incertitude associée.

Le MTQ proposent de réaliser une étude statistique des données disponibles pour établir l'ampleur (en terme de nombre de stations et nombre d'échantillons analysés) que devrait avoir la caractérisation complémentaire des sols et matières résiduelles. Le rapport de Qsar (janvier 2009) est en évaluation au SLC. Des informations complémentaires ont été demandées.

L'étude d'impact doit contenir un plan à l'échelle lisible localisant toutes les stations de sondages (forages et tranchées) réalisés dans et hors des sept zones ciblées. Les données doivent être évaluées en fonction de la nature et de la composition des unités de remblais ou dépôt non remanié et ce, afin de ne pas mélanger les données d'unités constituant des populations différentes. En conséquence, le rapport principal doit présenter visuellement les différentes horizons rencontrés (non remaniés, différents types de remblais...), de renseigner sur les volumes contaminés ainsi que sur l'incertitude rattachée aux estimations..

- 8. - Discussion et recommandations : « [...] les sols caractérisés dans la partie sous les échangeurs présentent des concentrations supérieures aux limites acceptables pour l'usage du site (valeur C de la Politique et/ou valeurs de l'Annexe II du RPRT) pour les C_{10} - C_{50} ou le cuivre dans 2 des 15 sondages réalisés dans le cadre de la présente étude. [...] Les volumes de sols non conformes estimés [...] sont respectivement de $3\,350\text{ m}^3$ pour les sols de la tranchée TE-08-21 et de $3\,950\text{ m}^3$ pour ceux de la tranchée TE-08-19. Par ailleurs, le volume de matières résiduelles dangereuses estimé dans le secteur de la tranchée TE-08-16 s'élève à $14\,080\text{ m}^3$. »

Questions/Commentaires : Le rapport principal doit présenter ces données (tableau et plan). Une caractérisation complémentaire est requise afin de se conformer aux prescriptions du Guide de caractérisation puisque le maillage utilisé est insuffisant.

Selon le MTQ, environ 1 million de m^3 de sols seront nécessaires pour le projet Turcot et devront être importés du projet Notre-Dame situé à proximité. Le rapport principal doit fournir toute l'information disponible sur ces sols, notamment la qualité géotechnique et chimique (concentrations et contaminants

présents). Comment et où ces derniers seront-ils gérés, et démontrer enfin comment l'article 4 du RSCTSC sera respecté.

Quel est l'impact de cette importation massive de sols sur les activités de reconstruction? Notamment, comment les poussières et autres nuisances (contaminants) seront contrôlées lors des activités sur le site?

6. RECOMMANDATIONS

Compte tenu de l'état d'avancement des études réalisées à ce jour et des questions soulevées dans le présent avis (nombreuses puisque l'aspect « terrain contaminé » n'a pas été abordé à sa juste valeur), nous considérons que toutes les informations disponibles et demandées à la présente doivent être fournies dans une section spécifique du rapport principal, idéalement avant la période d'information du public et sans faute avant le tenue de l'audience publique. Si le MTQ consent à s'engager à fournir les informations aux points indiqués précédemment, le SLC considère que l'étude d'impact est recevable et que la suite des procédures peut être entamée.

Pour orienter le débat et éclairer les décisions des divers intervenants, le rapport principal d'étude d'impact doit présenter clairement l'ensemble des données connues sur le site, tout en demeurant suffisamment vulgarisé pour être accessible à tous, qu'ils soient spécialistes ou citoyens.



André Paquet, ing. M.Sc.



Note

DESTINATAIRE : Mme Danielle Dallaire
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEUR : Gilles Boulet
Direction du suivi de l'état de l'environnement

DATE : 29 janvier 2009

OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot
Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE
V/réf. : 3211-05-435 N/réf. : Savex-8283

J'ai pris connaissance des documents suivants relatifs au projet de reconstruction du complexe Turcot :

- *Addenda 1 – Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE, décembre 2008*
- *Annexe E – Rapport sectoriel – Qualité de l'air, décembre 2008*

Mes commentaires sont les suivants :

- a) Les informations contenues dans les documents cités plus haut fournissent des réponses satisfaisantes aux questions que nous avons posées concernant la qualité de l'air et la modélisation de la dispersion des polluants atmosphériques (c.f. note de service de Gilles Boulet datée du 27 juin 2008 – savex 7866). Toutefois, nous recommandons que les spécialistes du Service de la qualité de l'atmosphère (SQA) du MDDEP, se prononcent sur la validité des taux d'émission des véhicules qui ont été employés pour modéliser la dispersion atmosphérique. En fait, les résultats de la modélisation sont valables en autant que ces taux d'émission sont représentatifs des conditions réelles.
- b) D'autre part, il est intéressant de souligner que l'étude d'impact produite en mars 2008 concluait à une détérioration de la qualité de l'air en 2016 (scénario 2016 avec projet de reconstruction) par rapport au scénario actuel (scénario 2007). Or, la plus récente mise à jour de cette étude d'impact (décembre 2008)

...2

montre plutôt le contraire. En effet, il ressort que les concentrations des différents contaminants atmosphériques seront plus faibles en 2016 (scénarios 2016 avec ou sans projet de reconstruction) comparativement à la situation actuelle (scénario 2007). Ce changement dans les résultats de la modélisation est donc très important et s'explique par le fait que, dans la plus récente version de l'étude d'impact, les taux d'émissions des véhicules ont été revus à la baisse par le consultant pour l'année de modélisation 2016.

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



Gilles Boulet
Météorologue

c. c. M. P. Walsh, DSÉE
Mme V. Leblond, DPQA

savex-8283/521203399



Note

DESTINATAIRE : Mme Danielle Dallaire
Direction des évaluations environnementales

EXPÉDITEUR : Gilles Boulet
Direction du suivi de l'état de l'environnement

DATE : 27 juin 2008

OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount
V/réf. : 3211-05-435 N/réf. : Savex-7866

J'ai pris connaissance des documents relatifs au dossier pré cité. Veuillez prendre note que mes domaines d'expertise sont la modélisation de la dispersion atmosphérique et la qualité de l'air ambiant. En conséquence, mes commentaires ne se rapportent qu'à ces sujets.

Mes commentaires sont les suivants :

- a) À la page 13 de l'annexe E (rapport sectoriel – qualité de l'air), il est mentionné que le modèle de dispersion CAL3QHCR a été utilisé pour calculer les concentrations de CO, PM_{2.5} et PM₁₀ en tenant compte d'une année complète de données météorologiques. En ce qui concerne le NO₂, le modèle de dispersion qui a été utilisé est CALINE4.

Le consultant doit expliquer pourquoi la modélisation de la dispersion du NO₂ n'a pas été réalisée avec le même modèle que les autres contaminants (CO, PM_{2.5} et PM₁₀). Il nous semble que, pour simplifier l'interprétation des résultats, le même modèle (CAL3QHCR) aurait dû être utilisé pour simuler l'ensemble des contaminants. L'utilisation du modèle CAL3QHCR aurait permis, par surcroît, de modéliser les concentrations maximales quotidiennes (24 heures) de NO₂ et de comparer ensuite les résultats avec le critère d'air ambiant correspondant ce qui n'a pas été fait. Enfin, le consultant doit indiquer quelle année de données météorologiques a été retenue pour effectuer les simulations avec le modèle CAL3QHCR.

...2



- b) D'après les résultats de la modélisation, il appert que les modifications proposées au complexe Turcot se traduiront par une augmentation des concentrations maximales des différents contaminants dans l'air ambiant. Cette augmentation est-elle attribuable à un débit horaire plus élevé ou au fait que les voies de circulation se retrouveront plus près du sol ou encore à une combinaison des deux facteurs ?
- c) La modélisation de la dispersion atmosphérique a-t-elle été réalisée en utilisant les mêmes taux d'émission (par véhicule) pour les deux scénarios (situation actuelle et situation projetée en 2016) ? Compte tenu du renouvellement prévisible du parc automobile au cours des prochaines années, serait-il plus réaliste d'employer des taux d'émission (par véhicule) différents d'un scénario à l'autre ?
- d) Les concentrations maximales modélisées qui sont présentées dans l'étude d'impact se produisent-elles à des résidences ou sur des terrains non habités actuellement ? Pour permettre de poursuivre notre évaluation du projet, nous souhaitons connaître quelles sont les concentrations maximales modélisées (CO, NO₂, PM_{2.5} et PM₁₀) aux résidences les plus impactées (scénarios actuel et projeté) ?

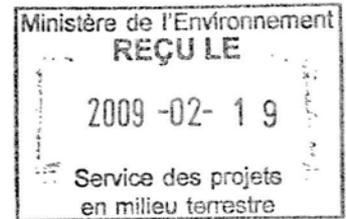
En espérant le tout à votre entière satisfaction. N'hésitez pas à me contacter pour toute information supplémentaire.



Gilles Boulet
Météorologue

c. c. MM. Y. Grimard et P. Walsh, DSÉE

savex-7866/521203399



NOTE

DESTINATAIRE : Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations environnementales

DATE : Le 17 février 2009

OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot
Situé sur le territoire des villes de Montréal, de Westmount et
de Montréal-Ouest
N/Réf : 7610-06-01-06138-00

Vous trouverez joint à la présente note les commentaires de notre Direction régionale concernant les réponses du promoteur aux questions et commentaires qui lui ont été adressés.

Pour toute information, veuillez communiquer avec monsieur Yvon Goulet au numéro de téléphone suivant (514) 873-3636 poste 255.

La directrice adjointe de l'analyse et de
l'expertise de Montréal et Laval,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Brigitte Bérubé".

Brigitte Bérubé, chimiste, M. Sc.

BB/YG/sc

p.j.

NOTE

DESTINATAIRE : Brigitte Bérubé, chimiste, M.SC
Directrice adjointe de l'analyse et de
l'expertise de Montréal et Laval

DATE : Le 10 février 2009

OBJET : Projet de reconstruction du Complexe Turcot
Situé sur le territoire des ville de Montréal, de Westmount et
de Montréal-Ouest
V/Réf. : 3211-05-435
N/Réf. : 7610-06-01-0613800

Vous trouverez, dans la présente note, les différents commentaires des secteurs de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot soumis à l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement. Les documents suivants ont été consultés :

Addenda 1

Projet de reconstruction du complexe Turcot
Réponses aux questions et commentaires du MDDEP et de l'ACÉE
Décembre 2008

Rapport Principal

Projet de reconstruction du complexe Turcot
Rapport principal
Décembre 2008

...2

Bureau de Montréal
5199, rue Sherbrooke Est, bureau 3860
Montréal (Québec) H1T 3X9

Téléphone : 514 873-3636

Télécopieur : 514 873-5662

Courriel : brigitte.berube@mddep.gouv.qc.ca

Internet : www.mddep.gouv.qc.ca

Bureau de Laval
850, boulevard Vanier

Laval (Québec) H7C 2M7

Téléphone : 450 661-2008

Télécopieur : 450 661-2217

Bureau de Lanaudière

100, boulevard Industriel

Repentigny (Québec) J6A 4X6

Téléphone : 450 654-4355

Télécopieur : 450 654-6131

Bureau des Laurentides

300, rue Sicard, bureau 80

Sainte-Thérèse (Québec) J7E 3X5

Téléphone : 450 433-2220

Télécopieur : 450 433-1315

COMMENTAIRES DU SECTEUR MUNICIPAL

(Analysé et préparé par Stéfan Létourneau et Dominique Normandin)

Questions 27 et 28 – Section 8.5.2.3.3 Pile du canal de l'Aqueduc

Les réponses à ces deux questions sont présentées dans l'Addenda 1 mais ne sont pas présentées dans le rapport principal. Pourtant, il est mentionné qu'un texte a été ajouté dans le rapport principal pour répondre aux questions 27 et 28.

En fait, on ne retrouve aucune section 8.5.2.3.3 dans le rapport principal et la page 258 de ce même rapport ne parle pas de la pile du canal de l'Aqueduc.

La section 8.5.2.3.3 décrit que la reconstruction d'une voie d'accès (bretelle d'accès) nécessitera la construction d'un mur variant de 0 à 6 mètres de hauteur dans la rive du canal sur une longueur de 275m. Or, l'impact temporaire de ces travaux sur la qualité de l'eau est pris en compte mais pas l'impact permanent. Il faudrait, à notre avis, ajouter une analyse du risque que représente la proximité de cette voie avec le canal de l'Aqueduc, qui approvisionne en eau brute l'usine Atwater, représentant elle-même 47% de la capacité de production totale des usines situées sur l'île de Montréal.

Cette analyse devrait prendre en compte les risques de déversements et d'accidents pouvant survenir dans cette zone ainsi que prévoir un drainage permanent et des mesures éloignant toute possibilité de contaminants acheminés vers le canal.

Question 29 – Section 10.3 Mesures d'atténuation

Le rapport principal présente une sous-section concernant le Canal de Lachine mais ne présente aucune sous-section concernant le Canal de l'Aqueduc. Pourquoi ?

Étant donné que ce canal est la source d'approvisionnement en eau brute de l'usine Atwater, qui alimente plus de 700 000 personnes en eau potable, une telle sous-section devrait être présente.

À la page 16 de l'Addenda 1, il est mentionné que « Le texte suivant a été ajouté : Afin de minimiser les impacts des travaux de démantèlement des ouvrages existants et de construction pouvant affecter la qualité de l'eau du canal de l'Aqueduc, il est proposé de : ...Définir conjointement avec les représentants de la Ville de Montréal... »

Pourtant, à la page 384 du rapport final, on ne retrouve pas le même libellé. Il est libellé « Définir conjointement avec les autorités compétentes... ».

Le MDDEP recommande que les mesures d'atténuation pour le Canal de l'Aqueduc soient approuvées par le responsable des usines de production d'eau potable de la Ville de Montréal.

Il faudrait également examiner plus en profondeur la problématique de la qualité des eaux souterraines à proximité du canal et, si présence de contamination, vérifier la perméabilité des sols avant et après les travaux, afin de s'assurer qu'aucun chemin préférentiel de la nappe d'eau ne soit créé vers le canal de l'Aqueduc et n'en altère la qualité.

Enfin, il convient de souligner que le MDDEP, dans le cadre de la mise aux normes des usines d'eau potable (Opération 200), a demandé à la Ville de Montréal de prévoir des mesures afin de diminuer le risque de contamination du canal de l'Aqueduc.

Question 30 – Section 10.3 Mesures d'atténuation

Étant donné qu'à l'heure actuelle, les usines de production d'eau potable Des Bailleurs et Atwater ne rencontrent pas les normes minimales de traitements édictés par le *Règlement sur la qualité de l'eau potable*, la Ville de Montréal a l'obligation de prélever à chaque semaine au moins un échantillon des eaux brutes à chaque lieu de captage des eaux de surface et transmettre ces échantillons aux fins d'analyse des bactéries *Escherichia coli* à un laboratoire accrédité en vertu de l'article 118.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (articles 5,6 et 53.01 du *Règlement sur la qualité de l'eau potable*).

Étant donné que le projet de reconstruction du complexe Turcot nécessitera des travaux majeurs dans le littoral du canal de l'Aqueduc, et provoqueront par conséquent des changements à la qualité de l'eau brute (turbidité, mise en suspension de sédiments, etc.), un programme de suivi de la qualité de l'eau brute **complémentaire** devrait être mis en place par le ministère des Transports durant la réalisation des travaux.

À la page 17 de l'Addenda 1, il est proposé un programme de suivi de la qualité de l'eau brute. Pourtant, on ne retrouve nulle part ce programme dans le rapport principal. Ne devrait-on pas retrouver la description de ce programme au Tableau 73 à la page 341 ainsi qu'à la page 347 du rapport principal ?

À la page 17 de l'Addenda 1, il est mentionné « ...à l'exception des paramètres microbiologiques qui peuvent être corrigés par le traitement des usines Des Bailleurs et Atwater... ». Cette affirmation est fautive, les usines de production d'eau potable Des Bailleurs et Atwater ne rencontrent pas les normes minimales de traitements édictés par le *Règlement sur la qualité de l'eau potable*. La Ville de Montréal est en train d'élaborer une nouvelle chaîne de traitement pour ces usines afin de rencontrer, entre autres, les paramètres microbiologiques. La réalisation des travaux de mise aux normes de ces usines devrait, selon la Ville de Montréal, se terminer en mars 2012.

À la page 17 de l'Addenda 1, il est mentionné « ...la fréquence d'échantillonnage sera établie en fonction de la durée des travaux ». La fréquence doit être fixe et à période récurrente. Comme fréquence, le MDDEP recommande une analyse par semaine telle qu'édictée à l'article 53.01 du *Règlement sur la qualité de l'eau potable*.

Quant à la durée du programme d'échantillonnage, celle-ci doit être la même que la durée des travaux.

On devrait également retrouver dans la description du programme, le lieu de prélèvement des échantillons.

Section 10.3.1.2 Gestion des eaux de ruissellement

À la page 19 de l'Addenda 1, nous avons noté que des ouvrages de rétention emmagasinent des volumes afin de limiter le ruissellement à 35 l/s/ha au collecteur Saint-Pierre. Ces mesures peuvent permettre de ne pas surcharger le réseau en aval (refoulements) mais risquent de ne pas répondre aux exigences du MDDEP et augmenter les débordements d'eaux combinées, en fréquence et en volume.

Les exigences du MDDEP se traduisent pour la conception des ouvrages par aucun ajout de territoire ou augmentation d'imperméabilisation générant une augmentation des débits qui aurait pour conséquence une augmentation des débordements en volume et en fréquence, non pas le long de l'infrastructure, mais plutôt au cours d'eau récepteur (canal de Lachine et fleuve Saint-Laurent).

COMMENTAIRE DU SECTEUR INDUSTRIEL

(analysé par Yvon Goulet)

Question 1

Présenter l'évaluation statistique permettant l'optimisation du nombre de stations d'échantillonnage (échantillon) supplémentaires.

NOUVEAUX COMMENTAIRES

SECTEUR MILIEUX NATUREL

(Analysé et préparé par Virginie Bolduc)

Section 10.3.1.2 "*Gestion des eaux de ruissellement*",

Il est mentionné que des bassins de rétention seront conçus dans le cadre du projet et que la conception de ces ouvrages devra "intégrer d'autres fonctions en lien avec l'aménagement urbain et faunique". Cela pourrait être effectué au moyen de l'aménagement écologique de ces bassins, par exemple via la plantation d'espèces herbacées et arbustives indigènes ainsi que via la création de zones humides à l'intérieur des bassins. Un contrôle des sédiments devrait être effectué en amont des bassins aménagés afin d'y assurer la qualité de l'eau et la préservation à long terme des milieux naturels qui y seront créés.

Section 10.3.1.5 "*Transport en commun et transport actif*"

Il est mentionné que des pistes cyclables et piétonnières seront aménagées au pied de la falaise Saint-Jacques. Cet aménagement devrait être effectué de façon à minimiser le morcellement du milieu naturel, par exemple en conservant une largeur minimale pour les pistes ainsi qu'en localisant celles-ci, autant que possible, en périphérie de la zone tampon.

Section 10.3.2.3.2 "*Faune terrestre, avienne et ichthyenne*"

Il est mentionné que les travaux en eau devront être effectués en dehors des périodes de reproduction ou d'alevinage de la faune ichthyenne, soit entre le 15 mars et le 30 juin. Or, selon un tableau du MRNF adapté de Scott et Crossman (1974), la période

...6

de protection pour les espèces de poissons inventoriées dans le canal Lachine devrait plutôt s'étendre du 1er avril au 15 septembre. La période proposée par les consultants est donc moins restrictive, ce qui peut s'expliquer par le fait qu'aucune frayère reconnue ne se trouve dans le canal Lachine (référence : page 255). Il y aurait toutefois lieu de vérifier ce point auprès du MRNF.

SECTEUR INDUSTRIEL

(Analysé par Yvon Goulet)

Section 6.3.5.10.4

Le MTQ doit également remplacer à la première phrase « site d'enfouissement de déchets dangereux » par « site d'enfouissement de sols contaminés ».

SECTION 10.3.1.1.2

Le MTQ doit, dans le cadre de l'étude d'impact, préciser davantage son approche pour se conformer à la LQE. Par exemple, pour la cour Turcot, le MTQ semble préconiser l'utilisation de l'évaluation des risques permis en vertu de l'article 31.55 de la LQE. Quel aménagement est prévu dans son plan de réhabilitation, un chantier de construction pour une période de X années? Qu'en est-il des terrains où les infrastructures permanentes seront implantées? Qu'en est-il pour les autres terrains visés par la section IV.2.1 de la LQE (voir tableau 46)?

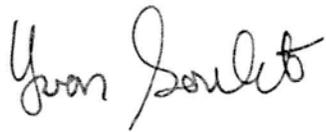
Est-ce que les travaux de reconstruction du Complexe Turcot se dérouleront exclusivement sur des terrains appartenant au MTQ? S'il y a lieu, pour les terrains n'appartenant pas au MTQ, comment entend-il orienter la gestion des sols contaminés?

Est-ce que le MTQ peut identifier sur un plan les superficies des secteurs où l'excavation des sols sera nécessaire pour permettre la mise en place des différentes infrastructures pour réaliser le projet? Pour ces secteurs, comment le MTQ orientera-t-il la caractérisation des sols?

Le MTQ doit prévoir partout où il désire utiliser des sols (sauf pour les sols déposés sur leurs terrains d'origine) importés d'autres terrains avec des contaminants en concentration inférieure aux valeurs limites de l'annexe I du *Règlement sur le stockage et les centres de transferts de sols contaminés* (RSCTSC), pour se conformer à l'article 4 du RSCTSC, avoir une connaissance précise des

concentrations des contaminants des sols du terrain récepteur. Pour ces secteurs, comment le MTQ orientera-t-il la caractérisation des sols?

Tous les rapports déjà transmis sur disque compact et ceux à venir devront être transmis sur format papier et signés.

A handwritten signature in black ink, reading "Yvon Goulet". The signature is written in a cursive, flowing style.

Yvon Goulet, ing.

YG/sc

DESTINATAIRE : Danielle Dallaire

DATE : Le 13 juin 2008

OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot

V/Réf. : 3211-05-435



Paragraphe 8.5.2.3.3 Pile du canal de l'Aqueduc

Il faudrait spécifier la superficie du littoral du canal de l'Aqueduc qui sera affectée par les travaux de démolition des piles (étendue des travaux).

Il faudrait expliquer pourquoi un mur sera construit, quelle est la localisation de celui-ci (rive, littoral) et quelles sont ses dimensions approximatives.

Chapitre 10.3 Mesures d'atténuation

On ne retrouve nulle part dans ce chapitre des mesures d'atténuation pour minimiser les impacts des travaux de démantèlement des ouvrages existants et de construction pouvant affecter le canal de l'Aqueduc. Étant donné que ce canal est la source d'approvisionnement en eau brute de l'usine de production d'eau potable Atwater, de telles mesures devraient être décrites.

Il faudrait spécifier également que ces mesures d'atténuation devront être approuvés par le responsable des usines de production d'eau potable de la Ville de Montréal.

Étant donné qu'à l'heure actuelle, l'usine de production d'eau potable d'Atwater ne rencontre pas les normes minimales de traitements édictés par le *Règlement sur la qualité de l'eau potable*, un programme de suivi de la qualité de l'eau brute devrait être mis en place durant la réalisation des travaux. Les paramètres à analyser ainsi que les fréquences d'échantillonnages devront être approuvés par le MDDEP.



Paragraphe 10.3.1.2 Gestion des eaux de ruissellement

Il faudrait spécifier qu'en plus de répondre aux exigences de la Ville de Montréal, la conception des ouvrages de rétention devra satisfaire les exigences du MDDEP. Les exigences du MDDEP se traduisent pour la conception des ouvrages par aucun ajout de territoire ou d'augmentation d'imperméabilisation générant une augmentation des débits qui aurait pour conséquences une augmentation des débordements en volume et en fréquence.

Également, tous les travaux concernant la mise en place de conduites d'aqueduc, d'égout sanitaire et pluvial ainsi que les ouvrages de rétention devront faire l'objet d'une demande d'autorisation en vertu de l'article 32 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

Stéfan Létourneau, ing.

Analyste

Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du
bureau de Montréal

Téléphone : (514) 873-3636 poste 269



DESTINATAIRE : Danielle Dallaire

DATE : Le 9 juin 2008

OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot

V/Réf. : 3211-05-435

Mes commentaires concernent strictement les sols contaminés, les autres volets seront traités par une autre personne.

Paragraphe 6.3.5.10.4 Sites de gestion des matières résiduelles

Il faudrait changer ce titre par Sites d'élimination de sols contaminés.

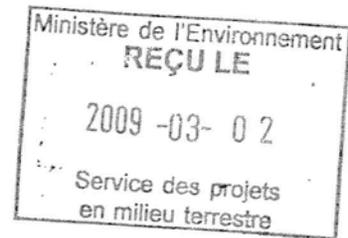
Paragraphe 6.4.8 ou 10.3.1.1 Qualité des sols et des eaux souterraines

Il n'est pas mentionné que le site de la Cour Turcot est un site où s'est déroulé une activité visée à l'annexe III du RPRT et de ce constat, le projet de reconstruction est soumis à l'application de l'article 31.53 de LQE et éventuellement à l'article 31.54 de la LQE.



Yvon Goulet, ing.
Analyste
Direction régionale de l'analyse et de l'expertise du
bureau de Montréal
Téléphone : (514) 873-3636 poste 255





Québec, le 26 février 2009

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

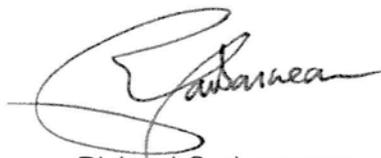
OBJET : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount

Madame,

La présente fait suite à votre demande de commentaires du 13 février dernier
concernant le *Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.*

Après examen, le ministère du Développement économique, de l'Innovation et
de l'Exportation n'a aucun commentaire ou suggestion spécifique additionnel à
formuler à l'égard de ce projet.

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



Richard Carbonneau
Directeur

Montréal, le 24 février 2009



Madame Marie-Claude Théberge
Chef du Services 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
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

**Objet : Projet de reconstruction du complexe Turcot
sur le territoire des municipalités de Montréal,
Montréal-Ouest et Westmount (3211-05-435)**

Madame,

Nous accusons réception, en date du 23 février 2009, de votre lettre accompagnée des documents relatifs au chapitre 8 de l'étude d'impact bonifiée.

Nous faisons suivre vos documents à M. Georges Roberge, de la Direction des politiques économiques de notre Ministère, en vue d'obtenir son avis sur le sujet.

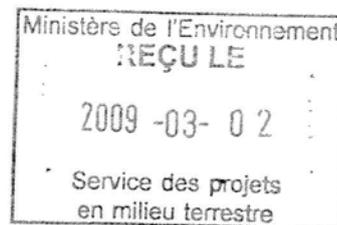
Veuillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments distingués.

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

Pierre Hébert
Directeur régional

PH/hdc

Québec, le 25 février 2009



Madame Marie-Claude Théberge
Chef 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 : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**
V/dossier : 3211-05-435
N/dossier : 096846

Madame,

Je donne suite à votre lettre du 13 février dernier nous demandant des commentaires additionnels sur le chapitre 8 de l'étude d'impact bonifiée concernant le projet cité en rubrique.

Après examen, nous n'avons pas de commentaires à formuler.

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

Le secrétaire du ministère,



Serge Fournier



Québec, le 7 janvier 2009

Madame Marie-Claude Théberge
Chef 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 : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**
V/dossier : 3211-05-435
N/dossier : 096147

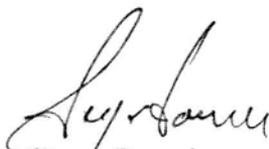
Madame,

Je donne suite à votre lettre du 17 décembre dernier nous demandant des commentaires sur les réponses obtenues par l'initiateur du projet cité en rubrique à la suite des questions et des commentaires qui lui ont été adressés.

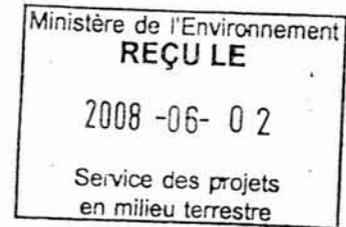
Après analyse, nous n'avons pas de commentaires à formuler.

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

Le secrétaire du ministère,


Serge Fournier

Québec, le 28 mai 2008



Madame Marie-Claude Théberge
Chef 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 : Projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des
municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount**
V/dossier : 3211-05-435
N/dossier : 094772

Madame,

Je donne suite à votre lettre du 5 mai dernier nous sollicitant des commentaires sur l'étude d'impact du projet mentionné en rubrique.

Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact, nous sommes d'avis que les éléments relevant de notre compétence et prévus à la directive ont été traités de façon satisfaisante et valable.

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

Le secrétaire du ministère,



Serge Fournier

