

RÉPONSES À CERTAINES QUESTIONS LAISSÉES EN SUSPENS SUITE AUX AUDIENCES PUBLIQUES

Question : *Le dernier paragraphe de la page A-3 de l'annexe A du rapport d'évaluation environnementale indique, à propos des simulations sonores : «Pour ces simulations, le nombre de camions fut estimé à 600 pour les deux directions....». Ce chiffre de 600 semble contredire l'affirmation selon laquelle les simulations ont été réalisées avec le débit prévu en 2011, dont le nombre est estimé à 840 camions tel qu'indiqué au tableau 1 à la même page A-3. Qu'en est-il au juste?*

Réponse : Le chiffre de 600 indiqué dans le dernier paragraphe de la page A-3 décrit la situation à l'ouverture et non la situation en 2011 et est donc en ce sens erroné. Toutefois, nous avons vérifié les données de base avec lesquelles les simulations ont été effectuées. Nous confirmons par la présente que les simulations de niveaux sonores prévus en 2011 ont été effectuées avec 840 camions, auxquels nous avons ajouté 72 autobus (soit le nombre prévu pour une journée entière), pour un total de 912 véhicules lourds.

Question : *Le texte de la section 3.3.4.1 présente parfois des écarts d'augmentation de bruit et parfois des moyennes. Il y aurait lieu de fournir des données identiques pour tous les scénarios.*

Réponse : Les données demandées sont présentées au tableau suivant. Le ministère des Transports met en garde le lecteur contre une utilisation abusive de ces données et considère que ces moyennes sont peu utiles pour déterminer les impacts et les mesures d'atténuation du projet. Ainsi, bien que la moyenne indique une diminution des niveaux sonores du côté sud de la rue Laramée, le ministère prévoit tout de même implanter une butte-écran du côté sud à l'ouest de la rue Labelle, parce que les calculs détaillés indiquent qu'il y a nécessité d'intervenir à cet endroit particulier.

Tableau : Écarts et moyenne des écarts des niveaux sonores prévus avant atténuation pour les divers scénarios étudiés

SCÉNARIO	ÉCARTS MIN ET MAX dB(A)	MOYENNE DES ÉCARTS dB(A)
Côté nord de Laramée		
<i>Scénario avec carrefours giratoires</i>		
Sans circulation lourde	+2 à +6	+4
Avec 100 % de poids lourds	+6 à +11	+9
Avec 40 % de poids lourds	+4 à +9	+7
<i>Scénario avec feux de circulation</i>		
Sans circulation lourde	+1 à +7	+6
Avec 100 % de poids lourds	+6 à +12	+11
Avec 40 % de poids lourds	+4 à +10	+8
Côté sud de Laramée		
<i>Scénario avec carrefours giratoires</i>		
Sans circulation lourde	-6 à +1	-4
Avec 100 % de poids lourds	-2 à +6	+1
Avec 40 % de poids lourds	-4 à +4	-1
<i>Scénario avec feux de circulation</i>		
Sans circulation lourde	-3 à +2	-1
Avec 100 % de poids lourds	+2 à +7	+3
Avec 40 % de poids lourds	0 à +5	+1

Question : *Pourquoi le ministère des Transports n'a-t-il pas modélisé les émissions atmosphériques des composés organiques volatils, des hydrocarbures et des métaux?*

Réponse : Rappelons en premier lieu le contexte dans lequel se situe l'analyse des impacts sur la qualité de l'air faite par le ministère des Transports.

Au Québec, la qualité de l'air est régie par le Règlement sur la qualité de l'atmosphère, un des règlements accompagnant la Loi sur la qualité de l'environnement. Ce règlement s'applique aux sources fixes (usines, incinérateurs etc.). Les sources mobiles (automobiles, camions, avions, trains etc..) en sont spécifiquement exclues.

À cette absence d'encadrement réglementaire s'ajoutent l'absence d'encadrement méthodologique ainsi que l'absence de précédents : en effet, le ministère de l'Environnement du Québec impose au promoteur une méthodologie d'étude d'impact sur la qualité de l'air pour les projets de construction de sources fixes d'émissions atmosphériques mais ne dispose d'aucune méthode pour les projets routiers; pour sa part, le ministère des Transports n'a jamais, à notre connaissance, rendu publique jusqu'à maintenant d'étude exhaustive traitant de l'impact d'un de ses projets sur la qualité de l'air.

Dans ce contexte, on comprendra que l'étude sur la qualité de l'air qui a été réalisée pour le projet de construction de l'axe McConnell/Laramée constitue une initiative novatrice sur laquelle aucun intervenant ne peut prétendre posséder la vérité.

En ce qui a trait à la modélisation des COV, des HAP et des métaux, il a déjà été mentionné que ces substances ne sont pas identifiées à l'article 6 du *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* et que par conséquent elles ne sont pas réglementées. Même si on fait abstraction de cette absence d'obligation, l'étude de ces composés se bute à des difficultés qui, dans l'état actuel des connaissances, sont très difficiles voire impossibles à surmonter, la première étant l'absence de normes du gouvernement du Québec quant aux concentrations admissibles.

D'autres difficultés doivent être soulignées aux chapitres de la caractérisation de l'air ambiant et de la prévision des émissions futures.

Pour l'évaluation des émissions atmosphériques de projets de type «source fixe» (par exemple une usine), la méthodologie du ministère de l'Environnement dicte d'utiliser les données des stations d'échantillonnage de la qualité de l'air jugées les plus représentatives

des conditions de la région. Au Québec, le réseau de stations est mis en place et exploité par le ministère de l'Environnement (MENV), à l'exception du territoire de la Communauté urbaine de Montréal, où la CUM exploite son propre réseau parce que le MENV lui a délégué sa responsabilité. Il existe également quelques stations opérées par le gouvernement fédéral.

Pour son étude de la qualité de l'air du présent projet, le ministère des Transports a procédé de façon analogue à l'approche des projets de type «source fixe» et a utilisé les données de la station du MENV jugée la plus représentative. Cette station est située au 255 Saint-Rédempteur à Hull, soit sur le toit de l'école polyvalente de l'Île, donc à moins d'un kilomètre de la partie urbaine du projet. Cette station recueille des données sur les polluants suivants :

- les PST (poussières en suspension)
- l'ozone (O₃)
- l'oxyde de soufre (SO₂)
- les oxydes d'azote (NO et NO₂)
- le monoxyde de carbone (CO)

Pour sa part, la station fédérale située à l'angle Gamelin et Joffre compile des données sur le SO₂, le CO, le NO₂, les particules et le plomb ainsi que les ions SO₄ et NO₃.

On constate donc que les stations existantes ne recueillent pas de données sur la concentration dans l'air ambiant des trois composés dont il est ici question. Par conséquent, il n'est pas possible d'établir les caractéristiques de l'air ambiant pour ces composés.

À cette carence des données de base sur l'air ambiant s'ajoute le besoin de recherches additionnelles afin de trouver les facteurs d'émission appropriés afin de pouvoir prédire les émissions du trafic prévu. Les travaux requis sont majeurs et peuvent ouvrir la porte à des contestations sur les choix faits des facteurs d'émission (il faut les estimer pour chacune des marques de véhicules moteurs au cours des 25 dernières années et des dix prochaines années, pour diverses conditions de température et de régime d'opération des véhicules automobiles). Ensuite, il faut trouver des normes applicables en air ambiant pour chacun des contaminants. Cette approche est valable pour les composés stables. Elle se complique si les composés sont réactifs chimiquement. On comprendra donc qu'il est actuellement impossible de procéder à des prévisions.

En dernier lieu, il faut considérer que le principal outil d'action mis de l'avant par les gouvernements des États-Unis et du Canada réside avant tout dans le contrôle à la source par la réglementation des

émissions des véhicules et de la composition des carburants, alors que le Québec agira pour assurer un meilleur entretien des véhicules.