

Dorval, le 27 septembre 2021

PAR COURRIEL

Madame Mireille Lapointe,
Gestionnaire de projet - Québec
Agence d'évaluation d'impact du Canada
901-1550 avenue d'Estimauville
Québec (Québec) G1J 0C1
Courriel : mireille.lapointe@iaac-aeic.gc.ca

Objet : Réponse à une demande de renseignements - Demande de désignation en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* pour le projet de bâtiment industriel proposé par Meltech Innovation Canada inc. à l'Aéroport International Montréal-Trudeau

Madame Lapointe,

Le 13 septembre 2021, vous adressiez à Aéroports de Montréal (« ADM »), une demande de renseignements conformément au pouvoir attribué à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact du Canada (« ACEI ») au paragraphe 9 (3) de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (« LEI »).

Cette requête s'inscrit dans le cadre de l'analyse d'une demande formulée auprès du ministre de l'Environnement et du Changement climatique (« le Ministre »), en vertu du paragraphe 9 (1) de la LEI, visant la désignation d'une activité concrète à titre de projet désigné au sens de cette loi.

L'activité concrète soumise à la discrétion du Ministre est un projet de construction d'un bâtiment industriel (« le Projet »), proposé par Meltech Innovation Canada inc. (« Meltech »). Cette installation sera vouée à la production de toiles non tissées pour masques chirurgicaux et respiratoires. Meltech deviendra locataire d'ADM qui lui octroiera l'usage du terrain (1,5 hectare) qui sera l'assise du Projet. Nous joignons une carte/photo aérienne qui permet de localiser le site en annexe I.

La présente lettre a pour objectif de répondre à votre demande de renseignements liée à ce Projet.

PRÉAMBULE

Il est utile de rappeler que la LEI vise à faire en sorte que l'environnement soit pris en compte lors de la réalisation de diverses activités concrètes. Cette prise en compte s'effectue de diverses manières.

Ainsi, les projets dits désignés seront soumis à l'ACEI conformément aux articles 10 et suivants de la LEI, afin de déterminer si une évaluation d'impact est requise et, le cas échéant, de mener la tenue d'une telle évaluation d'impact (avec ou sans examen par une commission).

Dans l'atteinte des objectifs de la LEI, d'autres activités concrètes, mais non désignées, feront l'objet d'une évaluation des effets environnementaux (« EEE ») conformément aux articles 81 à 91 de la LEI. Le Projet qui est l'objet de cette lettre est soumis à cette procédure.

Il est important de rappeler cette structure de la LEI dans l'analyse de la demande de désignation puisqu'il s'agit ici de désigner un projet qui est une activité concrète déjà soumise à la LEI. C'est ainsi que pour en arriver à la désignation, le Ministre devra non seulement être satisfait des justifications apportées en vertu de l'article 9 (1) LEI, mais également avoir des motifs raisonnables de croire que l'exercice fait à travers la procédure de l'EEE serait insuffisant. Il en va de l'esprit même de la LEI.

Rappelons qu'ADM est l'autorité responsable de la procédure d'EEE sur le territoire de l'Aéroport International Montréal-Trudeau (« l'Aéroport »). Dès l'entrée en vigueur de la LEI, ADM a mis en place les outils et pratiques requis pour la bonne tenue des EEE. ADM a déjà effectué plusieurs EEE et chapeaute présentement l'EEE du Projet.

PRÉSENTATION

Avant de fournir les renseignements que vous requérez et vous transmettre les réponses à vos questions spécifiques, nous estimons qu'il est essentiel de rappeler le cadre au sein duquel se retrouve la demande de désignation du Projet.

Aéroports de Montréal

ADM est une corporation à but non lucratif responsable de la gestion, de l'exploitation et du développement de l'Aéroport International Montréal-Trudeau et de L'Aérocité International de Mirabel.

À l'instar des autres administrations aéroportuaires locales, ADM est liée à Transports Canada par un bail à long terme intervenu entre elles et Sa Majesté La Reine du Chef du Canada qui précise ses obligations et certains aspects de son fonctionnement. Ainsi, en plus de respecter la réglementation en vigueur, ADM est tenue de verser un loyer à Transports Canada, lequel représente un pourcentage des revenus bruts de la Société. De plus, chaque année, ADM doit investir pour maintenir ses installations en bon état et les développer en fonction des besoins de la clientèle, passagers et transporteurs, et de la collectivité montréalaise.

ADM a pour principe de pratiquer la transparence dans ses relations avec ses clients et ses diverses parties prenantes et de communiquer ouvertement avec le public. En particulier, elle consulte ses diverses parties prenantes sur toute question pertinente, soit directement, soit par l'intermédiaire de comités mis sur pied expressément à cette fin.

Les principaux comités mis sur pied par ADM sont le Comité consultatif communautaire, le Comité consultatif sur le climat sonore, le Comité consultatif des compagnies aériennes et le Comité des exploitants de l'Aéroport.

Le Comité consultatif communautaire est un forum large composé de représentants d'une vingtaine d'organismes socio-économiques du Grand Montréal. Il est appelé à émettre des avis sur toute question pertinente.

Des représentants de la Ville de Montréal, de Dorval, de Pointe-Claire et de Saint-Laurent ainsi que du gouvernement du Québec siègent notamment sur le Comité consultatif sur le climat sonore. De plus, ADM effectue périodiquement une tournée des conseils de ville ou d'arrondissement des collectivités environnantes.

ADM est régie par un Plan directeur qui doit faire l'objet d'une consultation auprès de divers groupes, mais devant obligatoirement inclure le Comité consultatif communautaire. Ce plan doit être soumis au ministre des Transports du Canada. Quant au plan d'utilisation des sols (partie du plan directeur), un plan de consultations doit être déposé auprès de Transports Canada préalablement à sa modification. Ces consultations doivent être effectuées auprès du Comité consultatif communautaire ainsi qu'auprès de divers autres organismes, instances et ministères et il doit être approuvé par le ministre des Transports du Canada.

C'est ainsi que l'usage du site aux fins du Projet est permis en vertu du Plan directeur et du plan d'utilisation des sols qui sont le fruit d'un processus rigoureux qui s'appuie sur la participation de toutes les parties prenantes associées aux aéroports.

Statut du site assise du Projet

Au-delà des considérations propres au territoire de l'Aéroport, il est utile de mentionner que le terrain destiné au Projet est situé sur le territoire de la Cité de Dorval qui fait partie de l'Agglomération de Montréal, elle-même partie de la Communauté Métropolitaine de Montréal (« CMM »).

Chacune de la CMM, de l'Agglomération de Montréal et de la Cité de Dorval a adopté les outils réglementaires propres à leur juridiction visant l'usage du territoire. La CMM a adopté un Plan Métropolitain d'Aménagement et de Développement (« PMAD »), l'Agglomération de Montréal un Schéma d'aménagement, et la Cité de Dorval un règlement de zonage.

La CMM a choisi de ne pas retenir une désignation de territoire à protéger (corridors forestiers, bois, site de conservation) pour le secteur où est situé le Projet. Elle a plutôt défini ce secteur à titre de territoire voué à l'urbanisation optimale de l'espace (espaces à développer et espaces à redévelopper), tel qu'il appert de la carte 9 du PMAD, intitulée *Les territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace*

(https://cmm.qc.ca/wpcontent/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_aménagement_developpement.pdf).

Au schéma d'aménagement de l'Agglomération de Montréal, le site destiné au Projet est affecté à la catégorie *Industrie*, tel qu'il appert de la carte 20 du schéma, intitulée *Grandes affectations du territoire*

(http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/PROJ_URBAINS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/SCH_EMA20201201_CHAP3_3.1.PDF).

Quant au règlement de la Cité de Dorval, il est cohérent avec les dispositions du schéma d'aménagement. Ainsi, le site du projet fait partie de la zone I04-26, dite du groupe Parc industriel, dont les classes d'usages sont dites *Industrie* ou *Commercial et de services* (<https://www.ville.dorval.qc.ca/fr/la-cite/page/zonage>).

L'ensemble des autorités locales reconnaissent que la bande de terre où est prévu le projet n'a pas de caractère de protection particulier. Fondée sur une bonne connaissance du territoire, la réglementation est orientée vers une utilisation optimale de l'espace. Le terrain étant situé devant une rue pourvue des services municipaux (aqueduc, égouts, électricité et téléphonie). Dans une perspective de développement durable, il est sage de trouver un usage à ce terrain qui offre une contiguïté à la rue. Il s'agit d'une approche qui favorise la rentabilisation des investissements en infrastructures et contribue à la réduction du transport et de l'étalement urbain.

Contexte propre aux environs des aéroports

Au-delà du respect de son Plan directeur et des divers règlements locaux d'aménagement du territoire, ADM (et chacun des propriétaires de biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l'Aéroport) doit toujours respecter le *Règlement de zonage de l'Aéroport International Montréal-Trudeau* (DORS/2017-201); (<https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp1247f.pdf>).

Ce règlement vient encadrer certaines constructions (hauteur), usages (interférence avec les communications), végétation (hauteur) afin de les empêcher de nuire aux opérations de l'Aéroport et à la navigation aérienne. Ces restrictions s'appliquent au-delà de la zone réglementée de l'Aéroport). De façon plus particulière, l'article 6 de ce règlement prévoit;

6 (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds visé par le présent règlement pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages – notamment des oiseaux – qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Ce texte fait référence au concept de la gestion du péril aviaire, un des fondements de la prise de mesures pour assurer la sécurité du trafic aérien. L'environnement d'un aéroport est singulier et ne ressemble à aucun autre. Les aménagements et activités susceptibles de favoriser une vie faunique accrue ne sont pas les bienvenus.

Pour soutenir les aéroports dans leur devoir de protection des activités aériennes, et plus particulièrement la protection et la sécurité des passagers, le ministère des Transports du Canada émet des directives à travers diverses publications. L'une d'entre elles présente un intérêt tout particulier lorsque se posent des questions d'utilisations des espaces dans les environs des aéroports.

Le document intitulé *Aviation - Utilisation des terrains au voisinage des aérodromes - TP 1247* (« TP-1247 ») nous enseigne qu'il faut se soucier de l'utilisation des terrains situés près des aéroports dans le cadre de la gestion du péril aviaire. C'est ainsi que les environs de l'Aéroport sont divisés en zones de danger (primaires, secondaires et spéciales). Dans le but de réduire les risques que présentent les activités menées dans chacune de ces zones, le TP-1247 nous indique les usages qui sont acceptables dans ces zones.

À titre d'exemple, les refuges fauniques, les parcs municipaux et les terrains de golf ne sont pas jugés acceptables dans les zones primaires et secondaires (voir tableau 1 du TP-1247). Or, le Projet se situe en zone primaire.

Bien que le TP-1247 soit un outil de planification, il incarne à lui seul le cadre à l'intérieur duquel il faut évaluer l'arrivée de nouvelles activités ou installations dans les environs d'un aéroport. Les impacts d'un projet ne doivent pas être mesurés selon les paramètres environnementaux usuels, mais plutôt analysés à l'une des réalités de l'environnement propre aux aéroports et aux exigences qui en découlent.

Les administrations aéroportuaires connaissent mieux que quiconque les impératifs de la gestion des aménagements et activités liées au monde aérien. Ce n'est pas sans raison que le législateur a délégué aux aéroports l'évaluation des activités concrètes (non désignées) qui sont projetées sur leurs territoires par la procédure des EEE.

Questions particulières

Dans votre lettre du 13 septembre 2021, vous demandez certaines informations spécifiques. Voici ce qu'il est possible de fournir à titre de renseignement pertinent. Les réponses ci-après ne viennent pas se substituer à celles fournies par Meltech; elles expriment seulement la perspective d'ADM dans l'exercice de son rôle d'autorité au sens de la LEI.

Pour plus de clarté, nous répondons à vos questions selon les mêmes ordres et numérotations que vous avez utilisés.

1) Renseignements sur le régime foncier et sur le zonage au site du projet et du secteur environnant.

Le site du Projet est localisé à l'intérieur du périmètre du territoire dont ADM a le contrôle en vertu d'un bail intervenu entre ADM et Sa Majesté La Reine du Chef du Canada, en 1992 et en vigueur jusqu'en 2072. Il s'agit de terres appartenant à la Couronne fédérale. Plus spécifiquement, le Projet sera réalisé sur une partie du lot 5 599 104 du Cadastre du Québec.

Tel que décrit plus en détail dans ce texte au chapitre de la présentation du Projet (voir: Statut du site assise du projet), le zonage du site est du groupe Parc industriel au règlement de zonage de la Cité de Dorval.

Plus particulièrement, le terrain se trouve à la limite nord-est du territoire d'ADM, face à une rue offrant tous les services, en continuité directe avec le territoire du parc industriel de la Cité de Dorval.

2) Liste des approbations réglementaires et de toute aide financière fédérale qui serait nécessaire pour le projet, toute composante ou activité connexe.

Pour cette question, nous vous référons aux renseignements fournis par Meltech.

3)

a) Pour chaque approbation réglementaire, fournir les renseignements suivants :

i. Le nom de chaque approbation, le cadre législatif associé et l'instance responsable:

Pour cette question, nous vous référons aux renseignements fournis par Meltech.

ii. Si une évaluation des effets est exigée, décrire cette évaluation et si des conditions seront exigées:

Du côté d'ADM, l'évaluation des effets du Projet est en cours à travers la procédure d'EEE. Si le Projet n'offre pas d'effets environnementaux négatifs importants, ADM permettra sa réalisation. Si c'est le cas et selon les résultats de l'exercice (EEE) qui se complétera sous peu, ADM formulera les mesures d'atténuation qui apparaîtront nécessaires ou utiles et exigera leur respect. Au moment d'écrire ces lignes, les mesures anticipées sont de l'ordre de l'aménagement paysager. Alors que la plantation d'arbres exigée par ADM, Meltech a proposé, de son propre chef, celle d'asclépiades (pour son utilisation par le monarque).

iii. Si une consultation du public ou des communautés autochtones est requise, décrire la démarche envisagée. Si des activités de consultation sont déjà en cours, décrire ces activités et les préoccupations soulevées à ces occasions:

Des démarches de communication ont eu lieu avec le public et avec les communautés autochtones. Les démarches, activités et préoccupations seront décrites dans ce texte en réponse à vos questions 5 (public) et 6 (autochtones).

b) Indiquer si une approbation réglementaire requise répondrait aux préoccupations soulevées suivantes:

Pour répondre à cette question, il faut d'abord analyser les préoccupations exprimées pour déterminer si elles sont fondées. Or, comme nous le verrons dans les prochains paragraphes, il s'avère que la plupart de ces préoccupations ne visent pas le site du Projet lui-même ou sont invalidées par l'organisation du secteur (par ex. zonage) et par les impératifs liés à l'exploitation d'un aéroport (par ex. péril aviaire).

Plusieurs éléments de réponses aux préoccupations exprimées sont fondés sur l'Étude écologique réalisée dans le cadre de l'EEE du Projet en cours de réalisation (en annexe).

- le site est un endroit sensible sur le plan environnemental:

D'entrée de jeu, il faut comprendre que le site du Projet lui-même n'est pas un milieu sensible sur le plan environnemental puisqu'il s'agit d'une zone abandonnée du terrain de golf adjacent. Il s'agit d'un relief anthropique en friche avec peu de qualité environnementale.

Le Projet améliorera la qualité du milieu. Entre autres, on sait déjà que les sols feront l'objet de réhabilitation et que la canopée qui est actuellement de 6% sera portée à plus de 25% dans le cadre des aménagements entourant le Projet.

En fait, les affirmations formulées sur la sensibilité de l'environnement dans ce secteur proviennent d'un amalgame confondant le site avec les zones situées à proximité. Le site a plus d'affinités avec la zone industrielle de laquelle il fait partie et qui est située de part et d'autre de la rue qui se trouve devant lui. Cependant, la partie arrière du site jouxte le terrain de golf qui, à son tour, longe une zone protégée par ADM. Cette dernière est adossée au TechnoParc de Montréal. Pour une bonne compréhension du site du Projet et des environs, nous vous référons à la carte/photo aérienne jointe en annexe I.

C'est ainsi que le site est vu comme partie d'un ensemble dont il n'a pas les caractéristiques. Il faut donc être vigilant à la lecture des préoccupations exprimées à l'égard du Projet puisqu'en fait, elles visent, la plupart du temps, d'autres secteurs du voisinage (par ex. pas de milieu humide sur le site, mais ailleurs dans le voisinage).

Il faut garder à l'esprit que le site du projet fait 1,55 hectare que la zone étudiée dans l'Étude écologique (accessoire à l'EEE) est de 4,95 hectares, que le terrain voué au golf (souvent appelé le lot 20) est de 138,6 hectares, que la zone de protection par ADM située plus à l'est est de 23 hectares et finalement que le TechnoParc de Montréal situé beaucoup plus loin est d'approximativement 60 hectares.

-la présence de l'habitat du monarque:

Le site est utilisé par le monarque de manière opportuniste. Il ne constitue pas une aire d'habitat connue, unique ou particulière. La population reproductrice bénéficie d'habitat suffisant dans la région, selon les experts consultés. Les changements climatiques, la déforestation au Mexique (lieu d'hibernation), de même que les herbicides et pesticides sont les réelles menaces pour ce papillon. Malgré ce fait, il est prévu de planter de l'asclépiade (plant favorable à l'espèce) sur le site et dans les environs.

-l'attrait du site pour les animaux sauvages:

Le site lui-même n'a pas d'attrait pour les animaux sauvages et ne doit en aucun cas acquérir de tels attraits par l'application du principe de précaution retenu dans le cadre de la gestion du péril aviaire, tel que décrit précédemment.

-le refuge que constitue le site pour diverses espèces animales:

Le site n'est pas un refuge pour les animaux. Les animaux qui le fréquentent sont principalement ceux que l'on retrouve souvent en ville (par ex. raton laveur). Encore une fois, par l'application du principe de précaution dans la gestion du péril aviaire et animalier, le site ne doit pas devenir un refuge animalier.

-la création d'une aire de conservation dans le secteur:

Cette préoccupation rejoint le commentaire formulé précédemment au sujet de la perception du public à l'égard du milieu. Le site n'offre pas les qualités pour faire partie d'une aire de conservation. Par ailleurs, bien que le schéma d'aménagement de Montréal projette une aire dite *espace vert ou de récréation* dans les environs, le site du Projet n'en fait clairement pas partie selon son Schéma d'aménagement.

-la nécessité et pertinence d'utiliser ce site pour l'usage proposé:

Bien que la justification du Projet ne soit pas un élément qui devrait être pris en compte pour la désignation du Projet par la Ministre, il est clair que le Projet est opportun. Cette préoccupation sera plus amplement traitée par Meltech.

-les effets potentiels pour les oiseaux migrants:

ADM respecte rigoureusement la législation et réglementation qui concerne les oiseaux migrants sur l'ensemble de son territoire. C'est ainsi qu'elle exige que la coupe d'arbres se fasse hors des périodes de migration ou de nidification.

-les effets potentiels pour le poisson et son habitat:

Le site n'aura aucun effet sur le poisson et son habitat. Il n'y a aucun plan d'eau sur le site. Le premier est situé à plus de 60 mètres du terrain. Il s'agit d'un petit bassin artificiel créé dans le cadre de l'aménagement du golf. Quant aux eaux de ruissellement qui pourraient se rendre jusqu'au ruisseau Bertrand, elles seront prises en compte dans les aménagements afin de limiter les apports potentiels de matières en suspension.

-les effets potentiels pour le papillon monarque;

Nous vous référons au commentaire formulé à l'égard de la préoccupation visant la présence de l'habitat du monarque traitée précédemment.

-les effets sur les communautés autochtones et leurs droits:

À venir jusqu'ici dans l'histoire d'ADM, jamais une communauté autochtone n'a manifesté de préoccupations à l'égard des activités menées sur le site de l'Aéroport. De même, aucun effet sur les communautés ou leurs droits découlant des aménagements n'a jamais été révélé.

Dans le cadre du Projet, des communications ont eu lieu avec une communauté autochtone et les préoccupations alors exprimées ont été prises en considération (voir réponse à votre question 6). Elles le seront également dans le cadre de la décision qui sera prise à l'issue du processus d'EEE. Il faut noter que la communauté n'a pas choisi de demander la désignation du Projet.

ii. Exigences et normes qui seront respectées:

Sous réserve des conclusions de l'EEE, ADM exigera le respect de l'ensemble des normes et exigences présentes dans le permis qu'elle délivrera à Meltech pour le Projet, de même que celles apparaissant dans les divers guides et autres textes relatifs à l'aménagement du territoire et à l'environnement, diffusés auprès de ses locataires par ADM.

iii. Si des changements permanents ou des effets cumulatifs sont anticipés, comment seront-ils gérés?

À la lumière des connaissances acquises, aucun changement permanent ou effet cumulatif nécessitant une gestion particulière n'est anticipé.

4) Pour tous permis, licences, autorisations émises ou aides accordées, décrire les éventuels effets directs ou accessoires pouvant en découler.

Pour cette question, nous vous référons aux renseignements fournis par Meltech.

5) Décrire les démarches de communication avec le public; mesures prises à cet égard; préoccupations du public et façon de les traiter.

Conformément aux dispositions de la LEI, ADM a placé un avis présentant le Projet sur le site de l'ACEI, conformément à l'article 86 LEI. ADM a aussi rendu disponible l'inventaire écologique qui a été réalisé sur le site et ses environs immédiats et qui apporte réponse à plusieurs préoccupations du public.

ADM a également tenu des rencontres avec le Conseil régional de l'environnement de Montréal, avec le député fédéral de Lac-Saint-Louis, M. Francis Scarpaleggia, de même qu'avec des représentants de TechnoParc Oiseaux.

ADM a reçu 239 questions et commentaires. Certains à travers le canal internet offert à l'affichage, d'autres soumis directement à ADM par lettre ou par téléphone.

La très grande majorité des préoccupations exprimées portent sur la préservation de l'ensemble du territoire aéroportuaire situé au nord des pistes, soit les lots 3, 4, 5 et de l'ensemble du lot 20 ainsi que sur la protection des milieux humides.

Or, il s'avère que les travaux en cours pour l'EEE, dont les visites terrains ont déjà permis plusieurs constats permettant de répondre aux questions soulevées par le public. Nous ne les reprendrons pas ici puisque nous les avons déjà exprimés dans ce texte en réponse à la question 3.

À la lumière des commentaires exprimés, ADM a requis certaines informations complémentaires auprès de Meltech. Une réponse sera transmise à toutes les personnes qui ont soumis un commentaire ou une question dans le cadre des communications entourant le Projet. Une réponse leur sera transmise lorsque toutes les démarches de cueillette de données et de renseignements seront complétées dans le cadre de l'EEE.

6) Décrire les démarches de communication avec les collectivités autochtones; mesures prises à leurs égards; préoccupations de ces communautés et façon de les traiter.

ADM a communiqué avec le Mohawk Council of Kahnawake (« MCK ») qui avait pris contact avec Transports Canada. Dès lors, une rencontre a été organisée et s'est tenue le 8 juillet 2021.

L'objectif était de présenter le projet, d'écouter les préoccupations de la communauté et de répondre aux questions, ceci dans un objectif d'améliorer le projet. Les principales préoccupations exprimées portaient sur la protection de l'environnement du secteur, la sauvagine et en particulier, des milieux humides.

Or, tel que mentionné précédemment, il n'y a pas de milieux humides sur le site du Projet. Malgré cela, un mandat a été donné à un expert externe pour s'assurer que le Projet n'aurait pas d'impact sur les milieux humides présents sur le lot 20 ou à l'extérieur du site de l'Aéroport. Cet élément sera évidemment pris en compte lors de prise de décision découlant de l'EEE.

À la suite de la rencontre du 8 juillet, nous avons reçu deux correspondances de la part de MCK. Nous avons alors transmis des informations complémentaires pour répondre aux préoccupations exprimées. De plus, suite aux préoccupations soulevées par MCK en lien avec la sauvagine, ADM a mandaté WSP afin d'étudier la question. Un rapport confirmant l'absence d'impact quelconque sur la sauvagine est en voie d'être finalisé et sera transmis à MCK prochainement.

MCK sera avisé de la décision prise à l'issue de l'EEE avant que celle-ci ne soit rendue publique. MCK recevra également l'ensemble de la documentation soutenant cette décision.

7) Autres commentaires.

La réalisation du Projet rejoint des objectifs d'optimisation de l'espace urbain par l'usage d'un terrain situé en zone industrielle, le long d'une rue desservie. Le Projet est cohérent avec son milieu d'implantation et s'y intègre parfaitement. Ce milieu, ne l'oublions pas, comprend le quartier industriel qui fait face au site et pas seulement le territoire de l'Aéroport duquel il fait partie.

Aucun effet négatif sur les conditions sanitaires, sociales ou économiques n'a été identifié. S'il en est, ces effets sont positifs. Quant aux effets potentiels sur l'environnement, les données recueillies jusqu'ici indiquent qu'elles ne sont pas importantes et que des mesures de mitigation peuvent être apportées, notamment sur le plan de la végétalisation. La conclusion de l'EEE confirmera si, et quelles exigences environnementales devront accompagner le Projet.

Aucune répercussion préjudiciable sur les droits des peuples autochtones n'a été révélée à ce jour.

Informations supplémentaires

Pour mieux comprendre le processus d'EEE présentement à l'œuvre à l'égard du Projet, nous joignons à cette lettre divers textes pertinents :

Annexe I : Carte du site. Cette carte-photo aérienne permet de localiser le site, d'identifier la zone à laquelle ADM a donné un statut de protection et de bien voir le secteur étudié dans le cadre de l'Étude écologique.

Annexe II : Étude Écologique. Étude portant sur le site et les espaces voisins.

Annexe III : Plan paysage. Plan d'aménagement projeté (avec perspective de la canopée).

Annexe IV : Inventaire - nids d'oiseaux.

Annexe V : Inventaire – couleuvres.

Annexe VI : Avis - asclépiades et monarques.

Annexe VII : - Carte - asclépiades.

COMMENTAIRES ET CONCLUSIONS

Le Ministre doit décider si le Projet mérite de se voir attribuer le statut de *projet désigné* par l'application de l'article 9 (1) LEI. Avant de procéder à la désignation, le Ministre doit être assuré que des effets négatifs à prévoir ou des préoccupations du public à l'égard de ces effets justifient sa décision.

La procédure de désignation en cause ici n'a pas été amorcée à l'initiative du Ministre mais fait suite à une demande formulée par un groupe nommé *Green Coalition/Coalition verte*.

À la lecture de cette demande de désignation, il est clair que le groupe est préoccupé par un vaste territoire qui inclut le TechnoParc, la zone de protection d'ADM et le Golf Dorval. Un ensemble de plus de 200 hectares qui inclut une grande variété de biotopes et aux qualités environnementales très diverses.

Or, la décision du Ministre doit s'adresser au Projet spécifiquement; soit une activité concrète à être réalisée sur un espace défini de 1,5 hectare. Ce sont les qualités propres à cet endroit et les effets spécifiques du Projet qui sont en cause. Ramenés à cette échelle et au regard des informations disponibles, ni les effets négatifs à prévoir ni les préoccupations du public à l'égard de ces effets ne justifient une désignation du Projet par le Ministre.

De surcroît, la désignation ne porte pas sur une activité qui serait réalisée sans forme d'évaluation de ses effets. Le Ministre doit se rassurer du fait que le Projet fait l'objet d'une EEE conformément à la LEI. La désignation d'une activité par ailleurs soumise à une EEE mérite une attention particulière.

Désigner un projet assujetti à une EEE équivaut à dire immédiatement qu'il mérite une évaluation d'impact, sans que l'ACEI n'ait à se prononcer selon les articles 10 à 16 de la LEI. En effet, comment peut-on imaginer qu'une EEE soit jugée insuffisante pour évaluer les effets d'un projet par le Ministre et que par l'ACEI conclut, par ailleurs, qu'une évaluation d'impact n'est pas requise pour ce même projet?

Le Ministre doit donc être très prudent. Décider, sans motif exceptionnel, qu'une activité soumise à une EEE mérite le statut de projet désigné détourne l'esprit de la LEI. Une telle décision aura pour effets de dévaloriser le mandat de l'autorité chargée de l'EEE tout en remettant en cause le rôle de l'ACEI au moment de déterminer si le projet désigné par le Ministre doit être assujetti à l'évaluation d'impact.

Nous soumettons qu'il n'y a aucun motif, qu'il soit exceptionnel, découlant des effets négatifs ou des préoccupations du public, qui peut justifier la désignation par le Ministre, du Projet de Meltch à titre de projet désigné au sens de la LEI.

Nous demeurons évidemment disponibles pour vous fournir toute précision ou pour répondre à tout commentaire.

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

<Original signé par>



Lyne Michaud
Directrice, Développement durable et Environnement
Aéroports de Montréal

p.j. : (voir page suivante)

DÉTAIL DES PIÈCES JOINTES

Annexe I : Carte du site. Cette carte-photo aérienne permet de localiser le site, d'identifier la zone à laquelle ADM a donné un statut de protection et de bien voir le secteur étudié dans le cadre de l'Étude écologique.

Annexe II : Étude Écologique. Étude portant sur le site et les espaces voisins.

Annexe III : Plan paysage. Plan d'aménagement projeté (avec perspective de la canopée).

Annexe IV : Inventaire - nids d'oiseaux.

Annexe V : Inventaire – couleuvres.

Annexe VI : Avis - asclépiades et monarques.

Annexe VII : - Carte – asclépiades.