



***Bureau du vérificateur général***

**Vérification de la gestion du processus d'approbation  
environnementale prévu par la loi**

**Déposé devant le Comité de la vérification – le 12 mars 2015**

**Résumé**



## Table des matières

Résumé.....	1
Introduction .....	1
Contexte .....	1
Évaluation environnementale distincte .....	9
Projets rationalisés réalisés par la Ville .....	10
Objectifs et portée.....	10
Approche .....	11
Résumé des principales constatations .....	11
Recommandations et réponse de la direction.....	14
Économies potentielles.....	16
Conclusion.....	16
Remerciements.....	17



## **Résumé**

### **Introduction**

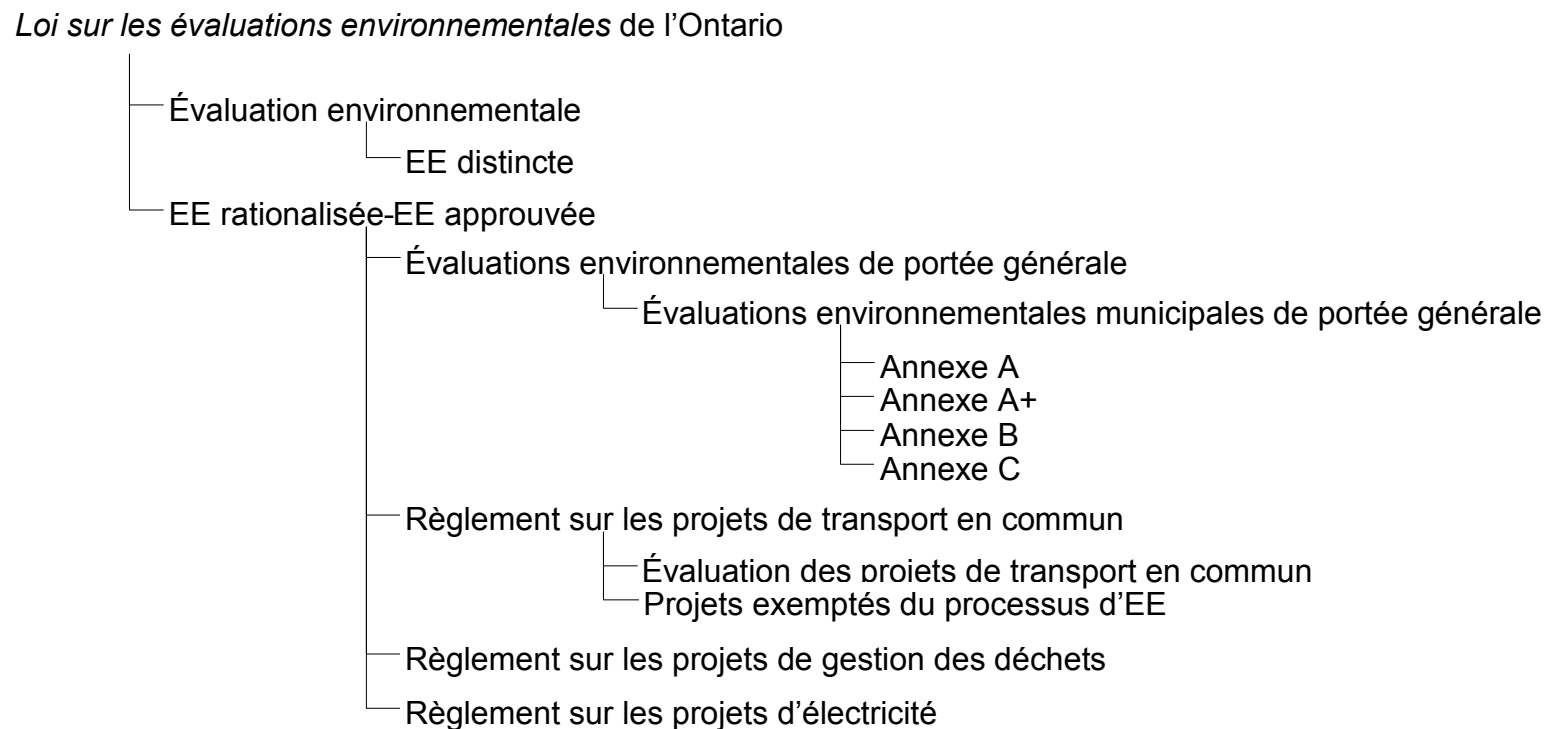
La vérification de la gestion du processus d'approbation environnementale prévu par la loi figurait dans le Plan de vérification de 2013 du Bureau du vérificateur général (BVG), approuvé par le Conseil le 10 octobre 2012.

### **Contexte**

Une évaluation des risques environnementaux a été réalisée par le BVG en 2012. Elle visait à cibler et à évaluer les risques élevés pour la Ville d'Ottawa en matière d'environnement et de développement durable. L'un des principaux risques relevés dans cette évaluation concernait le processus d'approbation environnementale prévu par la loi.

Conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario, une évaluation environnementale (EE) doit obligatoirement être entreprise pour tout projet public d'envergure qui pourrait avoir d'importantes conséquences sur l'environnement, que ce soit sur le plan écologique, culturel, économique ou social. L'EE fait partie du processus de planification des projets publics et vise à déterminer les éventuels impacts environnementaux dès les premières étapes de l'élaboration d'un projet. Elle tient compte des aspects techniques du projet établis à l'étape de conception fonctionnelle. À la suite de l'EE, des mesures d'atténuation visant à réduire ou à éliminer les éventuels effets négatifs seront incluses à l'étape de conception détaillée du projet. La figure 1 donne un aperçu de la structure des différents types d'évaluations environnementales prévues par la loi provinciale. Des renseignements plus détaillés sur l'évaluation environnementale municipale de portée générale et le processus d'évaluation des projets de transport en commun sont présentés à la section 2.1 du rapport de vérification détaillé.

Figure 1 : Représentation du BVG de la structure d'une évaluation environnementale en vertu de la loi provinciale

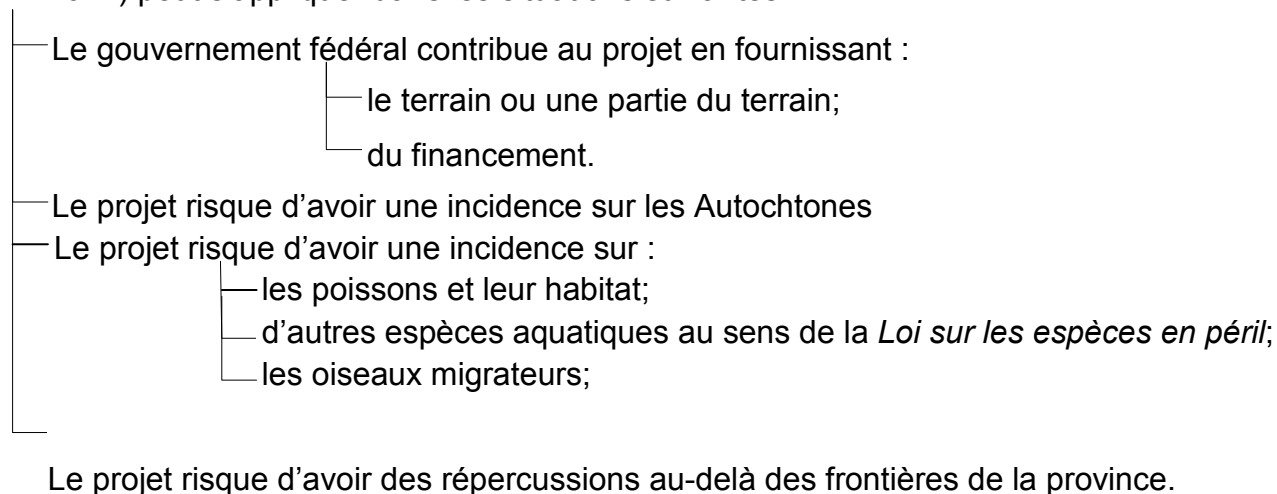


Conformément à la *Loi sur les évaluations environnementales*, la Ville d'Ottawa est tenue d'évaluer les impacts environnementaux de divers projets municipaux, comme la construction de routes, de conduites d'eau principales, d'égouts et d'infrastructures connexes. Toutefois, l'effort à fournir pour entreprendre une EE peut varier considérablement selon les impacts prévus.

En plus des exigences provinciales en matière d'EE, le projet peut également être soumis à une EE fédérale aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE 2012). Il peut s'agir d'un projet pour lequel le gouvernement fédéral fournit le terrain ou une partie du terrain, ou du financement. Le gouvernement fédéral peut intervenir pour d'autres raisons, notamment lorsque le projet risque d'avoir une incidence sur les poissons et leur habitat, d'autres espèces aquatiques (espèces sauvages considérées comme un poisson ou une plante marine au sens de la *Loi sur les pêches*), les oiseaux migrateurs ou les Autochtones. Enfin, une EE en vertu de la LCEE 2012 doit aussi être réalisée lorsque le projet risque d'avoir des répercussions au-delà des frontières de la province.

**Figure 2 : Représentation du BVG des situations où une EE peut être applicable en vertu de la loi fédérale**

La loi fédérale (LCÉE 2012) peut s'appliquer dans les situations suivantes :





Les processus d'évaluation environnementale provinciale et fédérale ne peuvent être menés en parallèle, le processus d'EE provinciale devant être terminé avant que ne soit entreprise l'EE du gouvernement fédéral. Conformément au processus d'EE fédérale, les renseignements concernant la solution privilégiée à mettre en œuvre doivent être spécifiques à l'étape de conception détaillée, alors que les renseignements connus à l'étape de conception fonctionnelle suffisent pour le processus d'EE provinciale. Par conséquent, il peut s'écouler plusieurs mois entre la réalisation des deux processus d'EE.

### ***Évaluation environnementale préapprouvée***

Bien que les projets complexes d'envergure qui sont susceptibles d'avoir d'importantes conséquences sur l'environnement et qui sont d'un grand intérêt public doivent suivre le processus d'évaluation environnementale habituel appelé « EE distincte » en vertu de la loi provinciale, les projets courants ayant des impacts environnementaux prévisibles et gérables peuvent faire l'objet d'un processus d'EE préapprouvée. Les projets d'infrastructures municipales comme la construction d'une passerelle pour piétons, l'élargissement d'une route ou l'agrandissement d'une usine de traitement de l'eau peuvent se faire selon une approche rationalisée. Ces projets ont été préapprouvés par le ministre de l'Environnement de l'Ontario (ci-après le « ministre de l'Environnement »). Par conséquent, les projets municipaux de cette catégorie peuvent être approuvés directement par la Ville.

Un projet peut être préapprouvé seulement si la Ville respecte les exigences associées à l'approche rationalisée appropriée et si aucun arrêté de conformité à la partie II n'est demandé et autorisé par le ministre de l'Environnement à la fin de la période d'avis de 30 jours.

Un arrêté de conformité à la partie II est un mécanisme qui permet à quiconque s'opposant à un projet ou ayant d'importantes réserves au sujet des questions environnementales d'un projet de demander à ce que le ministre de l'Environnement impose la réalisation d'une EE à un niveau supérieur.

Par exemple, un arrêté de conformité à la partie II peut exiger qu'un projet soit réalisé en vertu de l'annexe C s'il a d'abord été entrepris en vertu de l'annexe B. Un arrêté de conformité à la partie II pourrait également exiger qu'un projet soit réalisé conformément à un processus d'EE distincte faisant l'objet du processus d'EE habituel complet, comme l'indique la *Loi sur les évaluations environnementales*.

Toutefois, il est à noter que les raisons motivant la demande d'un arrêté de conformité à la partie II doivent être principalement axées sur les répercussions liées à une question d'importance provinciale, sur les droits des Autochtones protégés par la Constitution ou qui leur sont conférés par traité ou sur le processus d'EE en soi.

De plus, les organismes publics peuvent entreprendre un projet selon une approche rationalisée, mais ils ne sont pas tenus de le faire. Les organismes publics peuvent également, à leur discrétion, choisir d'entreprendre un processus d'EE distincte, notamment un processus d'audience publique et un examen par le ministère de l'Environnement (le processus complet est décrit à la section 2.2 du rapport de vérification détaillé).

Selon la nature des projets réalisés par la Ville pour lesquels une EE est obligatoire, deux processus d'EE rationalisée ont été examinés dans le cadre de la vérification : l'évaluation environnementale municipale de portée générale et le processus d'approbation des projets de transport en commun.

### ***Évaluation environnementale municipale de portée générale***

Le ministère de l'Environnement a classé les projets en fonction de leur importance environnementale et de leurs effets sur le milieu environnant. L'évaluation environnementale municipale de portée générale présente les quatre avenues que peuvent prendre les processus de planification et d'avant-projet sommaire :

1. Annexe A : Les projets sont d'envergure limitée et ont peu d'effets négatifs sur l'environnement. Ces projets sont préapprouvés conformément à l'évaluation environnementale municipale de portée générale, et on peut les mettre en œuvre sans suivre le processus complet d'évaluation environnementale municipale de portée générale. Le public ne peut pas demander un arrêté de conformité à la partie II pour les projets réalisés selon l'annexe A. Voici des exemples de projets qui peuvent être réalisés suivant l'annexe A (selon les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale) :
  - Exploitation et entretien normal ou d'urgence des infrastructures linéaires asphaltées et des infrastructures connexes;
  - Changement de la désignation d'une voie existante à usage général ou d'une voie réservée aux véhicules multioccupants par la modification des panneaux ou des marques sur la chaussée;
  - Construction de routes locales nécessaires à l'approbation d'un plan d'implantation, d'un consentement, d'un plan de lotissement ou de plans de condominium qui entreront en vigueur en vertu de la *Loi sur l'aménagement du territoire* avant la construction de la route;
  - Nettoyage, rechemisage, réparation et réfection d'un réseau de collecte des eaux usées existant;
  - Agrandissement d'une zone tampon entre un étang de stabilisation ou une zone de traitement par épandage ainsi qu'une utilisation adjacente si la zone tampon est entièrement située sur le terrain du promoteur.

2. Annexe A+ : Les projets sont de plus grande envergure que ceux de l'annexe A, mais ont peu d'effets négatifs sur l'environnement. Ces projets sont préapprouvés conformément à l'évaluation environnementale municipale de portée générale, et on peut les mettre en œuvre sans suivre le processus complet d'évaluation environnementale municipale de portée générale. Le promoteur est invité à renseigner le public sur le projet. Une séance d'information n'est toutefois pas une période de consultation. Le public ne peut pas demander un arrêté de conformité à la partie II pour les projets réalisés selon l'annexe A+. Voici des exemples de projets qui peuvent être réalisés suivant l'annexe A+ (selon les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale) :
- Construction ou exploitation de trottoirs, de pistes cyclables ou de bandes cyclables sur une emprise existante;
  - Reconstruction si la route reconstruite ou une autre infrastructure linéaire asphaltée conserve l'usage, la capacité et la position de l'ancienne route ou infrastructure, selon le cas;
  - Augmentation de la capacité d'une station de pompage par l'ajout ou le remplacement d'équipement ou d'accessoires, si le nouvel équipement est situé dans un bâtiment existant ou une structure existante, et si sa capacité nominale existante est dépassée;
  - Agrandissement, modernisation ou amélioration d'une usine de traitement de l'eau de façon à la porter à sa capacité nominale existante si aucune acquisition de terrain n'est nécessaire.
3. Annexe B : Les projets réalisés en vertu de l'annexe B ont peu d'effets négatifs possibles sur l'environnement. Ces projets sont préapprouvés conformément à l'évaluation environnementale municipale de portée générale, et on peut les mettre en œuvre sans suivre le processus complet d'évaluation environnementale municipale de portée générale. Les promoteurs sont tenus d'entreprendre un processus de sélection, notamment une consultation obligatoire du public touché et des organismes gouvernementaux concernés pour veiller à ce qu'ils soient au fait du projet et que leurs préoccupations soient entendues. Le rapport sur le dossier du projet doit être mis à la disposition du public pour une période de 30 jours à la fin du processus. Si des réserves sont exprimées durant cette période (c'est-à-dire une demande d'arrêté de conformité à la partie II), le ministre de l'Environnement peut décider de demander une nouvelle EE suivant soit l'annexe C, soit un processus d'EE distincte. Voici des exemples de projets qui peuvent être réalisés suivant

l'annexe B (selon les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale)<sup>1</sup> :

- Construction de nouvelles routes ou d'autres infrastructures linéaires asphaltées, si le coût total du projet est inférieur à 2,3 millions de dollars;
- Installation, construction ou reconstruction de dispositifs de signalisation, si le coût total est inférieur à 9,2 millions de dollars;
- Construction de nouveaux échangeurs entre deux voies, notamment un carrefour dénivelé et des bretelles pour relier les deux voies, si le coût total est inférieur à 9,2 millions de dollars;
- Création de nouveaux bassins de rétention des eaux pluviales ou étangs de retenue de l'eau pluviale et accessoires ou systèmes de filtration, notamment le point de rejet dans le plan d'eau récepteur;
- Agrandissement d'une zone tampon entre un étang de stabilisation ou une zone de traitement par épandage ainsi qu'une utilisation adjacente, si la zone tampon s'étend sur des terrains qui n'appartiennent pas au promoteur.

4. Annexe C : Les projets qui risquent d'avoir d'importantes conséquences sur l'environnement doivent faire l'objet de procédures complètes de planification et de documentation. Ces projets sont préapprouvés conformément à l'évaluation environnementale municipale de portée générale, et on peut les mettre en œuvre sans suivre le processus complet d'évaluation environnementale municipale de portée générale. Il s'agit du processus d'EE rationalisée le plus complet. Tous les renseignements pertinents doivent être compilés dans un rapport d'étude environnementale clair et convenu qui sera mis à la disposition du public pour une période de 30 jours à la fin du processus. Comme c'est le cas pour l'annexe B, un arrêté de conformité à la partie II peut être demandé durant cette période. Voici des exemples de projets qui peuvent être réalisés suivant l'annexe C (selon les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale)<sup>2</sup> :

- Reconstruction ou élargissement, si la route reconstruite ou autre infrastructure linéaire asphaltée ne conserve pas l'usage, la capacité et la position de l'ancienne route ou infrastructure, selon le cas, et si le coût total est supérieur à 2,3 millions de dollars;

---

<sup>1</sup> Les limites de coûts présentés dans ces exemples étaient en vigueur en 2012. Chaque année, la Municipal Engineers Association publie des limites de coûts à jour.

<sup>2</sup> Les limites de coûts présentés dans ces exemples étaient en vigueur en 2012. Chaque année, la Municipal Engineers Association publie des limites de coûts à jour.

- Construction de nouveaux échangeurs entre deux voies, notamment un carrefour dénivelé et des bretelles pour relier les deux voies, si le coût total est supérieur à 9,2 millions de dollars;
- Construction d'une nouvelle usine d'épuration des eaux d'égout ou agrandissement d'une usine d'épuration des eaux d'égout existante au-delà de sa capacité nominale existante, notamment un point de rejet dans le plan d'eau récepteur;
- Construction d'un chenal de dérivation ou d'un égout dans le but de détourner l'écoulement d'un cours d'eau vers un autre;
- Construction d'une nouvelle usine de traitement de l'eau ou agrandissement d'une usine de traitement de l'eau existante au-delà de sa capacité nominale existante.

Selon les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale, les exemples de projets fournis pour les quatre annexes ne constituent pas une liste exhaustive de types de projets et, par conséquent, le choix de l'approche revient au promoteur. La justification de l'approche adoptée doit être consignée.

### ***Processus d'évaluation des projets de transport en commun***

Les évaluations environnementales des projets de transport en commun en Ontario sont réalisées conformément au Règlement de l'Ontario 231/08 (Transit Projects and Metrolinx Undertakings). L'annexe 1 du Règlement dresse la liste des types de projets de transport en commun pour lesquels une municipalité peut suivre le processus d'évaluation des projets de transport en commun au lieu d'une EE distincte ou d'une EE de portée générale. Pour tous les autres projets de transport en commun qui ne figurent pas à l'annexe 1, une municipalité est exemptée sans conditions d'entreprendre une EE distincte, une EE de portée générale ou un processus d'évaluation des projets de transport en commun.

### ***Évaluation environnementale distincte***

Contrairement à un processus d'EE préapprouvée, les projets qui nécessitent une évaluation environnementale approfondie (c'est-à-dire une évaluation environnementale distincte) doivent suivre un processus en sept étapes. Parmi celles-ci, mentionnons l'approbation par le ministre de l'Environnement du mandat présenté par le promoteur, la préparation d'une évaluation environnementale pour laquelle le promoteur doit entreprendre des consultations avec les parties concernées, comme des experts gouvernementaux, des communautés autochtones et le grand public, un examen de l'EE par le ministre, la mise à disposition du public de l'examen du ministre et, enfin, l'approbation du projet par le ministre.

Depuis la création de la nouvelle approche d'évaluation des projets de transport en commun en 2009, peu de projets municipaux doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale distincte; la majorité des projets peuvent suivre une approche rationalisée.

### ***Projets rationalisés réalisés par la Ville***

Le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance et les Services d'infrastructure sont les deux services qui réalisent la majorité des EE de la Ville. Au sein du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance, les projets sont sous la responsabilité de la Direction de la planification des transports. Les EE réalisées par ces deux services sont faites suivant le processus d'évaluation des projets de transport en commun, l'annexe B ou l'annexe C. Comme il a été mentionné précédemment, les projets pour lesquels l'EE suit l'annexe A ou A+ sont liés aux activités opérationnelles et aux activités d'entretien habituelles. Par conséquent, la vérification est principalement axée sur les EE qui ont été réalisées suivant le processus d'évaluation des projets de transport en commun, l'annexe B ou l'annexe C.

### ***Objectifs et portée***

1. Déterminer si la Ville comprend clairement les exigences réglementaires sur les évaluations environnementales.
2. Évaluer si les processus d'évaluation environnementale visant à superviser la réalisation des évaluations environnementales sont efficaces et efficaces.

Afin d'atteindre ces deux objectifs, certains des projets pour lesquels la Ville a réalisé une EE entre 2010 et 2012 ont été examinés de façon à déterminer la portée de la vérification. La vérification a porté sur l'approche adoptée par les Services d'infrastructure et le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance pour évaluer les impacts environnementaux des projets sous leur responsabilité. La classification des projets dans le cadre d'un processus d'évaluation environnementale préapprouvée précis a fait l'objet d'une analyse, tout comme les pratiques de gestion utilisées pour superviser la réalisation des évaluations environnementales.

Il est important de souligner que la durée et les coûts d'une EE varient selon les projets. Ainsi, la vérification ne visait pas à déterminer les valeurs maximales admissibles pour ces paramètres. Toutefois, les coûts et la durée d'EE ont été considérés comme des indicateurs pour déterminer si un processus d'EE relatif à un projet aurait pu suivre une approche différente, ou si des explications logiques et justifiées auraient pu être données pour clarifier les différences entre des EE en ce qui concerne ces deux paramètres.

## **Approche**

Nous avons retenu cinq projets réalisés par les Services d'infrastructure et le Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance. La Ville a obtenu pour chaque projet les résultats de l'EE, soit le rapport d'étude environnementale (RÉE) et le rapport sur le dossier de projet, y compris les annexes. Nous avons également fait l'examen des communications entre le personnel qui participe au projet et le consultant engagé pour réaliser l'EE, entre le personnel et certains comités internes ainsi qu'entre ces comités et le Conseil municipal. Nous avons examiné les procédures et lignes directrices officielles en matière d'EE de la Municipal Engineers Association et du ministère de l'Environnement de l'Ontario. Enfin, nous avons rencontré des membres du personnel à l'interne ayant participé à ces projets pour obtenir de plus amples renseignements sur certains éléments liés à leurs projets. La sélection de l'échantillon s'est faite selon deux critères : 1) au moins un projet sous la responsabilité de chaque service, et 2) au moins un projet suivant chaque approche d'EE rationalisée (annexe B, annexe C et processus d'évaluation des projets de transport en commun).

Deux autres projets ont ensuite été ajoutés à notre échantillon, même si les EE avaient été réalisées avant 2010. Nous avons ajouté le premier pour examiner une évaluation environnementale distincte, car il n'y en avait pas dans l'échantillon initial. Le second projet a été ajouté après que des préoccupations ont été exprimées quant aux retards accusés dans un projet à l'été 2013 en raison de la découverte d'un nid d'oiseau d'une espèce considérée en péril sous une structure qui devait être démolie.

## **Résumé des principales constatations**

1. Parmi les lignes directrices qu'utilise le personnel de la Ville pour déterminer le type d'EE qui devrait être réalisée pour un projet, il y a les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale et les lignes directrices sur le processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario.
2. La Ville comprend clairement que le coût total du projet est un aspect à prendre en considération pour la sélection de l'annexe à suivre dans le cadre de l'évaluation environnementale municipale de portée générale, et sait que la Municipal Engineers Association revoit régulièrement les limites de coûts associées à chaque type d'annexe et de projet.
3. Pour les projets de transport en commun, la Ville comprend clairement que l'approche de processus d'évaluation des projets de transport en commun s'applique seulement aux infrastructures et aux services réservés au transport en commun. Si un projet est une combinaison de transport en commun et de voie publique, il doit faire l'objet d'une EE distincte ou peut-être même d'une évaluation environnementale municipale de portée générale.

4. Il peut arriver qu'un projet ne corresponde pas parfaitement aux lignes directrices proposées par l'évaluation environnementale municipale de portée générale ou par le processus d'évaluation des projets de transport en commun. Dans un cas en particulier, pour éviter de suivre une annexe inappropriée et de courir le risque que l'EE soit rejetée durant la période d'avis de 30 jours (arrêté de conformité à la partie II), la Ville a consulté de façon proactive le ministère de l'Environnement pour déterminer si elle devait suivre l'approche de l'annexe B ou de l'annexe C.
5. La direction nous a informés que la Ville a toujours réussi à réaliser les projets prévus en vertu de l'annexe A ou A+ (EE préapprouvée pour les activités normales, l'entretien ou les activités opérationnelles d'urgence), étant donné qu'aucune conséquence imprévue sur l'environnement n'a nécessité d'EE en vertu de l'annexe B ou C.
6. La direction a indiqué que la Ville n'a pas eu besoin de réaliser une nouvelle EE suivant l'annexe B ou C pour un projet pour lequel on avait établi qu'il répondait aux critères de l'annexe A ou A+ si aucune modification n'était apportée au projet.
7. La Ville a une vision globale des différents projets pour lesquels une EE a été réalisée, est en cours ou sera menée. Dans de nombreux cas, la Ville a su tirer profit des connaissances recueillies dans une EE pour en réaliser une autre. La Ville a réussi à prendre en considération les recommandations associées aux EE réalisées précédemment dans le même domaine, à utiliser les renseignements et les données des études réalisées avant l'EE (p. ex., dans une étude préliminaire) ou encore à bénéficier de l'approbation du gouvernement fédéral d'un autre projet réalisé presque au même moment et comportant des infrastructures semblables dans quatre des projets à l'étude.
8. La Ville peut également établir le calendrier des projets dans un ordre précis qui facilitera leur réalisation. En raison de leur proximité et de la ressemblance des secteurs à l'étude, deux EE de projets ont été menées simultanément. Le consultant a été chargé de produire une seule version de certains rapports détaillés, comme le rapport sur l'évaluation environnementale de site, le rapport sur le bruit, les vibrations et la qualité de l'air, le rapport archéologique, le rapport géotechnique et le rapport sur l'environnement naturel. La Ville a également organisé des réunions portes ouvertes conjointes pour les deux EE. La contribution d'une EE à une autre a permis à la Ville de réaliser des économies sur les réunions portes ouvertes, d'engager un seul consultant pour les deux EE et de présenter une seule série de recommandations au Comité des transports aux fins d'approbation par le Conseil municipal.
9. La mise en œuvre d'un projet à l'été 2013 a été repoussée en raison de la découverte de nombreux nids d'hirondelles rustiques sous une structure. Depuis 2012, cette espèce est considérée comme une espèce menacée en Ontario. Comme l'EE pour ce projet a été réalisée en 2008, la présence de cette espèce



n'avait pas été prise en considération dans l'EE. Lorsque de nouvelles espèces ont été ajoutées à la liste des espèces menacées en 2012, la Ville n'a pas analysé les répercussions que ces ajouts pourraient avoir sur ses projets en cours.

10. La Ville tient plus de consultations publiques que le minimum requis par la Municipal Engineers Association. Nous avons constaté que dans la moitié des projets, lorsque nous comparions le nombre d'échanges faits par la Ville (réunions portes ouvertes et avis d'achèvement) aux lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale, la Ville dépassait le nombre minimal requis.
11. La Ville considère que la consultation, et plus précisément la consultation publique, est l'un des éléments clés de la réussite d'une EE. Le gestionnaire de projet détermine le nombre de réunions portes ouvertes que la Ville devrait organiser pour une EE en particulier en fonction de la complexité du projet, de sa visibilité, de son degré de controverse, de l'incidence de la situation actuelle sur les résidents ou des préoccupations de ces derniers à propos de la situation actuelle ou future. Toutefois, la Ville ne dispose pas de lignes directrices ou d'outils pour aider le gestionnaire de projet dans son évaluation avant de commencer une EE. Dans les cas où le processus d'EE est censé être long, la Ville peut décider de faire d'autres consultations pour tenir le public informé du projet.
12. Dans la majorité des projets examinés dans le cadre de la vérification, notre analyse du nombre de participants à chaque réunion portes ouvertes et du nombre de commentaires reçus après ces réunions illustre une tendance de baisse de la participation à la deuxième réunion. Le grand public se montre très intéressé par le processus entrepris par la Ville à la première réunion portes ouvertes. Mais son intérêt faiblit à la deuxième réunion et semble renaître lorsque la Ville organise une troisième réunion portes ouvertes.
13. La Ville a élaboré des mécanismes de contrôle pour veiller à ce que les renseignements sur les projets et les études entrepris pour l'EE provinciale soient communiqués aux services chargés de réaliser, au besoin, une EE fédérale.
14. Il existe un vaste éventail de coûts associés à l'EE pour un type précis d'approche rationalisée. Par exemple, pour entreprendre un projet de gestion des eaux (Services d'infrastructure) conformément à l'annexe B, l'EE coûte entre 25 000 \$ et 680 000 \$ à la Ville. En revanche, une étude sur la gestion des eaux pluviales entreprise conformément à l'annexe B coûte plus que les autres projets réalisés selon l'annexe C. De nombreux facteurs peuvent influencer sur le coût d'une EE, notamment le nombre de solutions de rechange envisagées, la superficie de la zone et le nombre d'études nécessaires pour donner un aperçu approprié de la situation actuelle. Il n'est pas rare de voir une certaine variabilité du coût des EE. Dans les projets que nous avons examinés, nous avons constaté que les coûts de réalisation d'une EE étaient raisonnables par rapport à l'effort requis pour mener l'EE.

15. La Direction de la planification des transports du Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance prépare un énoncé des travaux avant d'entreprendre une EE, ce qui donne un aperçu du projet et de son contexte, du secteur à l'étude, de la portée du projet, des tâches à accomplir et des produits livrables. L'énoncé des travaux est présenté au Comité des transports, l'un des comités permanents de la Ville, aux fins d'approbation avant le début du projet. À l'heure actuelle, cette approche est propre au Service de l'urbanisme et de la gestion de la croissance; elle n'est pas adoptée par d'autres services, comme les Services d'infrastructure. Le fait de préparer et de présenter un énoncé des travaux au Conseil municipal par l'entremise d'un comité permanent (p. ex., Comité des transports ou Comité de l'environnement) pourrait être une bonne pratique qui donnerait au Conseil l'occasion d'examiner le contenu prévu d'une EE.
16. Les commentaires et questions en lien avec un projet sont portés à l'attention de la Ville par plusieurs mécanismes (p. ex., lors d'une réunion portes ouvertes, par courriel au gestionnaire de projet après une réunion portes ouvertes, par un conseiller). La Ville et le consultant doivent regrouper ces commentaires, les analyser et en discuter pour déterminer comment en tenir compte dans le projet. Toutefois, le gestionnaire de projet ne dispose d'aucun outil de suivi officiel pour s'assurer que cette liste comprend tous les commentaires reçus durant l'EE par les différents mécanismes.

## ***Recommandations et réponse de la direction***

### **Recommandation 1**

**Que la Ville adopte un mécanisme pour déterminer et mettre à jour une EE qui a déjà été réalisée, si le projet n'a pas encore été construit et s'il y a une modification subséquente à la loi qui toucherait le projet. Par exemple, si une nouvelle espèce est ajoutée à la liste des espèces en péril, l'EE doit être révisée de façon à ce qu'on puisse déterminer toute éventuelle répercussion durant la construction.**

### **Réponse de la direction**

La direction est d'accord avec cette recommandation.

Après la réalisation de l'EE et avant le début des travaux de construction, le personnel passera en revue les hypothèses et recommandations de l'EE et vérifiera que les lois applicables n'ont pas changé, ce qui pourrait influencer sur les résultats du projet.

Cette exigence sera communiquée au personnel sous forme de directive écrite avant le quatrième trimestre de 2014.

### **Recommandation 2**

**Que la Ville analyse et justifie la pertinence de tenir un plus grand nombre de réunions que celui prévu par les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale.**

**Réponse de la direction**

La direction est d'accord avec cette recommandation et l'a mise en œuvre.

La pratique actuelle prévoit qu'on justifie la nécessité de chaque activité publique en préparant, à l'intention de la haute direction, des notes d'information qui décrivent et justifient ladite activité.

**Recommandation 3**

**Que la Ville songe à combiner plusieurs réunions portes ouvertes et à remplacer les réunions portes ouvertes additionnelles par un autre mécanisme d'information afin d'améliorer l'efficacité de la collecte des commentaires et des questions du public.**

**Réponse de la direction**

La direction est d'accord avec cette recommandation et l'a déjà mise en œuvre.

La pratique actuelle prévoit qu'on justifie la nécessité de chaque activité publique en lien avec le processus d'évaluation environnementale. Lorsque l'approche de consultation publique est établie, elle est communiquée au Bureau du maire et au Bureau du directeur municipal adjoint.

La pratique actuelle de consultation prévoit également l'utilisation d'outils comme des sondages et des formulaires de rétroaction en ligne. Les méthodes actuelles de consultation répondent au besoin d'avoir des mécanismes efficaces et efficaces pour consulter les intervenants.

**Recommandation 4**

**Que la Ville présente un énoncé des travaux au comité permanent concerné (p. ex., Comité des transports, Comité de l'environnement) aux fins d'approbation avant d'entreprendre toute étude nécessaire à la réalisation de l'annexe C rationalisée (évaluation environnementale municipale de portée générale), d'une EE distincte ou d'un processus d'évaluation des projets de transport en commun.**

**Réponse de la direction**

La direction est d'accord avec cette recommandation.

Un énoncé des travaux sera préparé pour chaque annexe C, EE distincte ou processus d'évaluation des projets de transport en commun aux fins d'approbation par le comité permanent concerné.

Cette exigence sera communiquée au personnel sous forme de directive écrite avant le quatrième trimestre de 2014.

**Recommandation 5**

**Que la Ville s'assure que les gestionnaires de projet fassent une révision interne du rapport pour veiller à ce que les commentaires et questions reçus lors de la consultation aient été pris en considération dans l'EE.**

### **Réponse de la direction**

La direction est d'accord avec cette recommandation et l'a mise en œuvre.

La pratique actuelle de consultation publique consiste à donner au public un moyen de fournir des commentaires qui sont consignés, examinés et pris en compte dans le cadre de l'EE.

Les gestionnaires de projet seront dorénavant tenus de vérifier auprès des conseillers de quartier que les commentaires envoyés directement aux représentants élus fassent aussi partie du dossier public et soient pris en considération. Cette directive a été donnée au personnel.

### ***Économies potentielles***

La Ville dépasse les exigences minimales de consultation du grand public et de certains organismes et groupes publics prévues par la loi. Bien que le processus de consultation soit l'un des aspects les plus importants de l'EE, selon les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale et les gestionnaires interrogés durant la vérification, il arrive souvent qu'une réunion portes ouvertes attire moins de participants que les autres activités de la série de consultations menées pour un projet. D'après la ventilation des coûts de certaines EE pour la préparation de documents par les consultants et leur présence à l'activité, la Ville pourrait économiser en moyenne 25 000 \$ en décidant de ne pas tenir la réunion portes ouvertes à laquelle moins de personnes participent.

Étant donné que la Ville a tenu un plus grand nombre de réunions portes ouvertes que celui prévu par l'évaluation environnementale municipale de portée générale pour plusieurs projets étudiés dans le cadre de la vérification, et compte tenu du nombre d'EE réalisées chaque année, la Ville pourrait faire d'importantes économies en évaluant la pertinence de tenir de telles réunions portes ouvertes ou en utilisant, lorsque c'est approprié, d'autres mécanismes de consultation. Dans notre échantillon, nous avons constaté que la Ville avait tenu deux réunions portes ouvertes de plus que le nombre exigé par les lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale. Selon notre échantillon seulement, la Ville pourrait économiser environ 50 000 \$ par année en éliminant la tenue de ces réunions portes ouvertes additionnelles.

### ***Conclusion***

Dans l'ensemble, la Ville a une compréhension claire du processus d'approbation environnementale prévu par la loi et applique bien les processus d'évaluation environnementale. Elle applique les lignes directrices de différents organismes créés

par une loi dans la réalisation d'une EE (p. ex., lignes directrices en matière d'évaluation environnementale municipale de portée générale et lignes directrices sur le processus d'évaluation des projets de transport en commun), et il n'apparaît pas nécessaire pour la Ville d'avoir sa propre procédure interne pour entreprendre une EE.

Selon l'expérience de la Ville avec le processus d'évaluation environnementale préapprouvée, le ministre de l'Environnement n'a pas demandé qu'une EE soit réalisée en vertu d'une annexe de niveau supérieur, même lorsque des demandes d'arrêt de conformité à la partie II avaient été présentées. Toutefois, comme la consultation est l'un des éléments clés de la réussite d'une EE, la Ville devrait avoir un mécanisme de surveillance, avant de publier l'avis d'achèvement, pour s'assurer de prendre en considération, dans le rapport d'étude environnementale (RÉE) ou le rapport sur le dossier de projet, tous les commentaires et questions reçus de différentes sources et de différents moyens de communication, ou d'y répondre directement. Ces aspects relèvent actuellement des gestionnaires de projet, mais sans outil de suivi, ils ne peuvent garantir à la Ville qu'ils ont pris en compte les commentaires et les questions et qu'ils y ont répondu, avant de publier le rapport final.

Au cours des dernières années, de nombreux projets, principalement dans le secteur des transports, ont été nécessaires au développement de la ville. La vision globale qu'a la Ville de ces projets, en termes d'espace et de temps, a créé une synergie entre les EE. Lorsqu'une EE partageait une portion semblable d'une zone potentiellement touchée, la Ville a utilisé les renseignements d'une EE pour une autre. Lorsque c'était approprié, le public a été consulté sur des projets connexes menés simultanément. Selon nous, la Ville réalise ses évaluations environnementales avec efficacité.

### ***Remerciements***

Nous souhaitons exprimer notre reconnaissance pour l'aide et la coopération de la direction à notre endroit.