

ÉTUDE ÉCOLOGIQUE DU NOUVEL AÉROPORT DE MONTRÉAL

Quel peut être l'impact d'une grande entreprise technique sur l'écologie locale, c'est-à-dire sur l'air, le sol et les eaux, la flore, la faune et les gens? Pour essayer de répondre à cette question une étude inédite vient d'être lancée par un groupe de scientifiques de cinq universités du Québec; ils ont entrepris d'étudier l'écologie de l'emplacement du nouvel aéroport international de Montréal qui sera construit à Ste-Scholastique, à 33 milles au nord-ouest du centre ville. La superficie expropriée sera égale aux trois quarts de la surface de l'île de Montréal et la première tranche des travaux sera terminée vers la fin de 1974.

Les objectifs principaux de cette étude multidisciplinaire visent à aider les planificateurs et les constructeurs à limiter les conséquences que cette entreprise de grande envergure peut avoir sur l'environnement actuel de la région de Ste-Scholastique, à former et à perfectionner des experts canadiens dans ce vaste domaine de l'écologie, et à mettre au point une méthode applicable aux études de ce type. C'est la première fois qu'une étude aussi vaste est entreprise au Canada.

Le projet est administré dans sa première phase par l'Université de Montréal, en vertu d'un contrat conjoint du Conseil national de recherches du Canada et de l'organisme créé à cette fin par le ministère des Transports, le Bureau d'aménagement du nouvel aéroport international de Montréal (BANAIM). Le CNRC et le ministère des Transports ont déjà consacré \$100,000 chacun à la poursuite de cette étude dont les premières étapes s'étendront sur 18 mois.

Le nouveau Centre de recherches écologiques de Montréal (CREM) vient d'être créé sous les auspices de l'Université du Québec, de l'Université de Montréal et de la ville de Montréal. Le directeur scientifique en est le professeur Pierre Dansereau et le groupe qu'il dirige dans cette étude écologique de l'aéroport international de Montréal (EZAIM) a son siège au CREM.

LE PÉRIL AVIAIRE

Il n'y a aucun doute que la construction de cet aéroport aura des conséquences considérables sur l'air, les sols et les eaux, la flore, la faune et les gens de la région. Les chercheurs s'efforcent de déterminer quel était l'équilibre écologique à l'origine, ce qu'il est actuellement et ce qu'il sera devenu lorsque l'aéroport sera construit. Ils devront tenir compte, entre autres, du péril aviaire que le Comité associé du CNRC contre ce danger contribuera à évaluer par des études spéciales.

Le professeur Dansereau a souligné que l'étude entreprise constitue une expérience majeure de l'application des sciences à la solution de problèmes sociaux importants. L'intérêt et l'enthousiasme mani-

festés par les chercheurs reflètent le souci croissant des scientifiques de se préoccuper davantage de l'aspect social de la recherche.

Le professeur Dansereau nous a déclaré: "Il me fait plaisir de voir que le Conseil national de recherches et le ministère des Transports ont décidé de s'associer à des recherches qui dépassent les aspects purement scientifiques."

Le professeur a ajouté que les résultats de l'étude constitueront un guide important pour les planificateurs d'autres grands aéroports qui seront probablement construits au Canada dans les 25 prochaines années, et pour ceux d'autres grandes réalisations techniques comme les centrales hydro-électriques.

INTERCEPTIONS D'IMPORTATIONS AGRICOLES

(Suite de la page 3)

une formation spéciale destinée à accroître l'efficacité des inspections faites pour le compte des autres ministères.

Pour de nombreux passagers descendant d'avion, ce système intégré consiste en une inspection unique qui supprime les retards dus aux examens successifs faits par les fonctionnaires de l'Agriculture, de l'Immigration et de la Santé. Mais, selon le cas, les agents des douanes peuvent diriger certains passagers vers une inspection secondaire plus détaillée et au cours de laquelle tous leurs bagages peuvent être fouillés.

Une sécurité supplémentaire est assurée par la présence d'agents mobiles, qui peuvent choisir certains passagers pour leur faire subir une inspection secondaire après qu'ils auront récupéré leurs bagages.

Comme nous le prouvent les statistiques, l'accroissement de la rapidité de ces formalités n'a pas été réalisé aux dépens du soin apporté aux inspections. L'an dernier, les passagers en provenance d'outre-mer et arrivant à Montréal, Toronto et Vancouver se sont vu confisquer plus de 17,000 livres de viandes ou de produits d'origine animale interdits et pouvant être dangereux, en même temps que l'on saisissait la paille ou les herbes sèches servant à l'emballage. La très longue liste comprend des produits comme des saucisses, du bacon, des viandes en conserve, des peaux, des cornes et des fourrures. D'autres passagers durent abandonner quelque 18,000 plants et 8,100 livres de produits d'origine végétale. Ces divers articles comprenaient des pommes de terre, des gerbes de blé, des plants de pommiers, poiriers et pruniers, des bruyères, de la vigne, des géraniums, des plants d'oignons, des conifères, des pousses de bambou, des escargots, des champignons, des insectes vivants, des noix d'acajou, des colliers de graines, des décorations polynésiennes faites de produits végétaux, et même quelques tout petits palmiers dans un emballage.