

Révision de la numérotation des règlements

Veillez prendre note qu'un ou plusieurs numéros de règlements apparaissant dans ces pages ont été modifiés depuis la publication du présent document. En effet, à la suite de l'adoption de la Loi sur le Recueil des lois et des règlements du Québec (L.R.Q., c. R-2.2.0.0.2), le ministère de la Justice a entrepris, le 1^{er} janvier 2010, une révision de la numérotation de certains règlements, dont ceux liés à la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2).

Pour avoir de plus amples renseignements au sujet de cette révision, visitez le http://www.mddep.gouv.qc.ca/publications/lois_reglem.htm.

DIRECTION DES ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

**Rapport d'analyse environnementale
pour le projet d'amélioration des infrastructures de transport
terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau
de Montréal sur le territoire de la Ville de Dorval
par le ministère des Transports**

Dossier 3211-05-361

Le 24 octobre 2007

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Du Service des projets en milieu terrestre de la Direction des évaluations environnementales :

Chargé de projet : M. Michel-L. Mailhot

Analyste : M. Hervé Chatagnier

Supervision administrative : M^{me} Marie-Claude Théberge, chef de service

Révision de textes et éditique : M^{me} Marie-Claude Rodrigue, secrétaire

SOMMAIRE

Le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal sur le territoire de la Ville de Dorval par le ministère des Transports vise la création de liens autoroutiers directs (A-20 Ouest/A-520, aéroport/A-20 Est, aéroport/A-20 Ouest et A-520/aéroport) et le réaménagement de l'échangeur Dorval. Le projet vise également à faciliter la mise en place éventuelle d'une emprise ferroviaire dans le but d'accueillir une navette qui desservirait l'aéroport et le centre-ville de Montréal ainsi que la mise en place de conditions favorables pour améliorer le transport en commun.

Aspects légaux

Ce projet est assujéti à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9), puisqu'il concerne la construction, la reconstruction ou l'élargissement, sur une longueur de plus de un kilomètre, d'une route publique prévue pour quatre voies de circulation.

La procédure fédérale d'évaluation environnementale s'applique aussi à ce projet. Il est assujéti à cette procédure en raison de la participation financière du gouvernement fédéral. Les deux paliers de gouvernement ont accepté d'inscrire ce projet dans une évaluation environnementale coopérative en accord avec l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale, signée le 19 mai 2004.

Raison d'être

L'échangeur Dorval joue un rôle majeur dans le réseau routier de Montréal, autant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises. Il exerce plusieurs fonctions, dont desservir l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, faire le lien entre l'autoroute 20 et l'autoroute 520, assurer la desserte locale, permettre les échanges entre les réseaux supérieur et local et représenter un nœud intermodal (trains, autobus, automobiles et camions). Actuellement, l'échangeur Dorval ne joue pas efficacement son rôle et des problèmes de congestion et de sécurité sont fréquents. Ce projet vise principalement à corriger les déficiences des infrastructures de transport terrestre actuelles.

Description du projet

Le ministère des Transports est le maître d'œuvre du projet d'amélioration des infrastructures routières mais il a comme partenaires la Ville de Montréal et Aéroports de Montréal pour la planification du projet. Le coût du projet est estimé à environ 150 millions de dollars et il devrait être partagé entre le ministère des Transports, la Ville de Montréal, Aéroports de Montréal et le gouvernement fédéral. Transports Canada et Développement économique Canada sont ainsi des intervenants dans le dossier.

L'initiateur a opté pour un réaménagement complet de l'échangeur Dorval. Ce réaménagement permettra de séparer les trois grands types de circulation qui se croisent actuellement dans le rond-point Dorval, soit la circulation de transit (entre les autoroutes 20 et 520), la circulation locale et la circulation en direction et en provenance de l'aéroport. Ainsi, la construction de

nouvelles bretelles permettra aux usagers de ce secteur de circuler directement entre les autoroutes 20 et 520.

De même, des accès directs entre les autoroutes 20 et 520 et l'aéroport seront aménagés. Enfin, le rond-point Dorval fera place à un nouveau boulevard et le réseau routier local sera réaménagé, améliorant ainsi non seulement les déplacements des automobilistes et des usagers des autobus mais également ceux des piétons et des cyclistes.

La solution proposée tient compte de l'aménagement éventuel d'une emprise ferroviaire permettant de relier l'aéroport et le centre-ville, un projet qui est sous la responsabilité d'Aéroports de Montréal et de Via Rail.

Enfin, le ministère des Transports a bonifié la variante retenue à la suite du rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Certaines modifications ont été apportées; il n'est plus question de la voie ferrée à l'intérieur de ces infrastructures, l'aménagement de certaines sorties a été modifié et de nouvelles pistes piétonnières et cyclables ont été identifiées. Dans ce contexte, l'implication de la population en audience publique a permis à l'initiateur d'apporter des modifications pour bonifier le projet.

Principaux enjeux

L'analyse environnementale révèle que les enjeux les plus significatifs concernent l'accessibilité aux résidences et aux commerces, le climat sonore, qui est déjà passablement perturbé, la contamination des sols, la qualité de l'air, les impacts sur les eaux de surface et les eaux souterraines, la qualité du paysage, les mesures d'urgence et de sécurité publique et les impacts sur le transport en commun et sur le transport actif (piétons et cyclistes).

Conclusion du rapport

Dans son rapport, la commission du BAPE conclut, entre autres, que l'échangeur n'est plus en mesure de répondre de manière efficace aux besoins actuels et futurs et que le projet améliorerait la situation. L'équipe d'analyse partage cet avis. L'optimisation du projet en regard des préoccupations du milieu, dans le respect de la législation en vigueur ainsi que des mesures d'atténuation proposées par le MTQ, permettent à l'équipe d'analyse d'établir l'acceptabilité environnementale du projet sous réserve des conditions de réalisation proposées dans ce rapport.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	1
1. Le projet	3
1.1 Localisation du projet	3
1.2 Raison d'être du projet	4
1.3 Description générale du projet et de ses composantes	5
1.3.1 Modifications à la géométrie du projet	7
1.3.2 Réseaux piétonnier et cyclable	8
1.3.3 Projet ferroviaire	8
1.3.4 Gare ferroviaire et terminus d'autobus	9
2. Analyse environnementale	10
2.1 Analyse de la raison d'être du projet	10
2.2 Le choix des variantes	11
2.3 Principaux enjeux du projet	12
2.3.1 Impacts sur l'accessibilité aux résidences et aux commerces	12
2.3.2 Analyse du climat sonore	17
2.3.3 Les sols contaminés	22
2.3.4 La qualité de l'air	23
2.3.5 Les impacts sur les eaux de surface et les eaux souterraines	24
2.3.6 Le milieu naturel	25
2.3.7 La qualité du paysage	26
2.3.8 Mesures d'urgence et sécurité publique	27
2.3.9 Les impacts sur le transport en commun et le transport actif	27
2.3.10 Surveillance environnementale	28
Conclusion	30
2.4 Constats	30
2.5 Recommandation	31
Références	32

LISTE DES FIGURES

Figure 1 :	Localisation générale du projet	3
Figure 2 :	Échangeur Dorval : situation actuelle.....	4
Figure 3 :	Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau : Variante 2B.....	7
Figure 4 :	Plan du nouveau tracé ferroviaire	9
Figure 5 :	Accessibilité aux stationnements Park'N Fly et aux commerces situés à la sortie A-20 Ouest/Fénelon (situation actuelle)	13

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 :	Liste des unités administratives du Ministère et des ministères consultés.....	37
Annexe 2 :	Chronologie des étapes importantes du projet.....	39
Annexe 3 :	Climat sonore	41
Annexe 4 :	Projet optimisé.....	45

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal sur le territoire de la Ville de Dorval. L'initiateur de projet est le ministère des Transports (MTQ), mais il a comme partenaires la Ville de Montréal et Aéroports de Montréal (ADM) pour la planification du projet. Les coûts devraient être partagés entre le MTQ, la Ville de Montréal, ADM et le gouvernement fédéral. Transports Canada et Développement économique Canada sont ainsi des intervenants dans le dossier.

La section IV.1 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., c. Q-2) présente les modalités générales de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Le projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, est assujéti à cette procédure en vertu du paragraphe *e* du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (R.R.Q., 1981, c. Q-2, r. 9) puisqu'il concerne la construction, la reconstruction ou l'élargissement d'une route prévue pour quatre voies de circulation sur une longueur de plus de un kilomètre.

La réalisation de ce projet nécessite la délivrance d'un certificat d'autorisation du gouvernement. Un dossier relatif à ce projet (comprenant notamment l'avis de projet, la directive du ministre, l'étude d'impact préparée par l'initiateur de projet et les avis techniques obtenus des divers experts consultés) a été soumis à une période d'information et de consultation publiques de 45 jours qui a eu lieu à Dorval du 12 avril au 27 mai 2005.

À la suite des demandes d'audience publique sur le projet, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs a donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de tenir une audience, qui a eu lieu les 14 et 15 septembre 2005 ainsi que le 12 octobre 2005 à Dorval et le 25 octobre 2005 à Montréal.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur et de celles issues des consultations publiques, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et du gouvernement (voir l'annexe 1 pour la liste des unités du MDDEP, ministères et organismes consultés) permet d'établir, à la lumière de la raison d'être du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation. Les principales étapes précédant la production du présent rapport sont consignées à l'annexe 2.

La procédure fédérale d'évaluation environnementale s'applique aussi à ce projet. Les deux paliers de gouvernement ont accepté d'inscrire ce projet dans une évaluation environnementale coopérative en accord avec l'Entente de collaboration Canada-Québec en matière d'évaluation environnementale, signée le 19 mai 2004.

Le rapport présente :

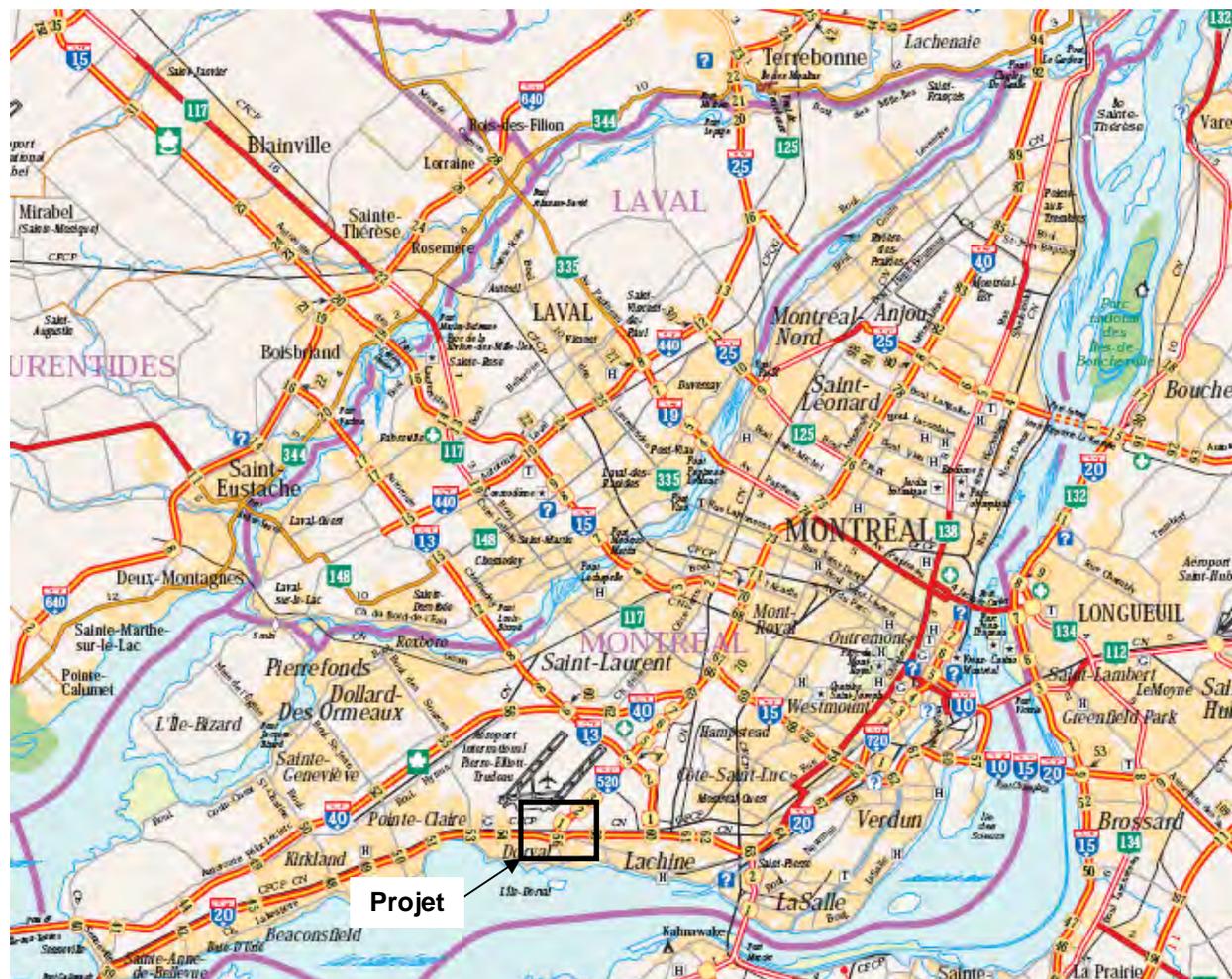
- le contexte du projet, dont sa raison d'être, les motifs à l'appui de sa réalisation, de même que la description de ses principales composantes (section 1). Les éléments de cette section sont tirés de l'étude d'impact sur l'environnement et d'autres documents réalisés par le MTQ;
- l'analyse environnementale du projet (section 2). Après avoir identifié les principaux enjeux présents, chacun de ces enjeux est analysé en fonction des impacts appréhendés, des éléments du milieu qui seraient affectés, des préoccupations exprimées lors de la consultation intra et interministérielle et par le public, ainsi que des mesures d'atténuation ou de compensation proposées par l'initiateur;
- la conclusion sur l'acceptabilité environnementale du projet et la recommandation quant à sa réalisation.

1. LE PROJET

1.1 Localisation du projet

Il importe d'abord de situer le projet dans l'ensemble du réseau routier de l'Île de Montréal (figure 1).

FIGURE 1 : LOCALISATION GÉNÉRALE DU PROJET



Le projet est situé dans le secteur sud-ouest de l'Île de Montréal, à environ 20 kilomètres du centre-ville, à proximité de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau sur le territoire de la Ville de Dorval. Il s'agit principalement de l'échangeur Dorval qui est situé au croisement des autoroutes 20 et 520 et se divise en deux parties qui se trouvent de part et d'autre des voies ferrées du Canadien Pacifique et du Canadien National, soit l'échangeur Côte-de-Liesse et le rond-point Dorval. L'échangeur et le rond-point sont reliés par un passage sous le viaduc (figure 2).

FIGURE 2 : ÉCHANGEUR DORVAL : SITUATION ACTUELLE



Source : Ministère des Transports

1.2 Raison d'être du projet

L'échangeur Dorval présente des problèmes de congestion routière et d'accessibilité. Compte tenu de sa proximité des autoroutes 13, 20, 40 et 520 et de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'échangeur Dorval joue un rôle important à l'intérieur du réseau routier du Québec, à la fois pour le transport des personnes et pour celui des marchandises.

Selon le MTQ, ce secteur est un nœud intermodal important où se croisent de nombreux itinéraires de trains, d'automobiles, d'autobus et de camions. La circulation locale et de transit converge avec la circulation en direction et en provenance de l'aéroport. L'échangeur Dorval comporte une géométrie complexe due à la concentration de plusieurs types de mouvements routiers sur un territoire restreint et connaît aussi un manque majeur de capacité. Selon le MTQ, il en découle de nombreuses lacunes et déficiences :

1. Les normes géométriques suivantes ne sont pas respectées :
 - la largeur des voies;
 - les dégagements verticaux sous les viaducs;
 - la présence de zones d'entrecroisement et des successions de points de convergence sur des distances trop courtes;
 - les nombreux panneaux de signalisation routière présents en trop peu de distance pour que l'utilisateur s'y retrouve. La sécurité est donc compromise et les ralentissements provoqués nuisent à la fluidité de circulation dans l'ensemble de l'échangeur.

2. On y retrouve des problèmes importants de circulation, autant en période de pointe qu'en période hors pointe, notamment en ce qui a trait aux mouvements liés à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (congestion chronique, refoulements, etc.). Selon le MTQ, ces problèmes portent atteinte à la fiabilité de la chaîne de transport route-air et entraînent des débordements de circulation sur le réseau local de la Ville de Dorval.
3. Les véhicules d'urgence circulant en direction nord-sud subissent les mêmes contraintes liées aux congestions sur le réseau, ce qui engendre des pertes de temps et des pertes d'efficacité d'intervention.
4. Le bon fonctionnement des activités économiques du secteur est compromis et son développement futur aussi.
5. On y retrouve une perte importante d'efficacité du transport en commun compte tenu de la congestion importante.

Le MTQ souhaite donc intervenir pour corriger ces déficiences et la croissance importante que connaît l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau fait en sorte qu'il est urgent d'intervenir à court terme.

La raison d'être du projet vise, entre autres, l'atteinte des objectifs suivants :

- faciliter l'accès à l'aéroport;
- accroître la fluidité de la circulation dans l'échangeur;
- améliorer l'accès et la desserte en matière de transport collectif;
- simplifier les divers trajets routiers locaux et régionaux;
- améliorer la sécurité routière;
- améliorer l'accès et la sécurité pour les piétons et les cyclistes;
- favoriser l'implantation d'une desserte ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport;
- accroître la sécurité des usagers;
- améliorer la qualité de vie des résidants;
- soutenir l'activité économique locale, régionale et nationale.

Enfin, il importe de souligner que les infrastructures de l'échangeur Dorval ont été construites il y a plus de quarante ans et, selon le MTQ, leur état nécessite des travaux de réfection et de reconstruction majeurs, et ce, même en l'absence des modifications prévues par le présent projet.

1.3 Description générale du projet et de ses composantes

Le projet présenté par le MTQ vise à corriger les déficiences énumérées à la section précédente. Lors de l'audience publique, le MTQ estimait le coût total du projet à 150 M\$ et comprenait un volet routier ainsi qu'une partie d'un volet ferroviaire.

Au départ, le MTQ a étudié plusieurs solutions, notamment :

1. Une solution « complète » qui propose de répondre à l'ensemble des besoins identifiés au plan routier et complétée par une emprise destinée à la mise en place d'une navette ferroviaire vers le centre-ville de Montréal;

2. Une solution partielle qui propose de répondre principalement aux besoins générés par l'amélioration de l'accès à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et complétée par une emprise destinée à la mise en place d'une navette ferroviaire vers le centre-ville de Montréal;
3. Des interventions ponctuelles qui proposent de ne corriger que les principales lacunes relatives à la géométrie et à la sécurité sans intervenir sur la configuration de l'échangeur ni sur la capacité du rond-point Dorval. De plus, aucun aménagement d'emprise destinée à la mise en place d'une navette ferroviaire vers le centre-ville de Montréal n'est prévu.

À la suite de l'étude d'opportunité, les deux premières solutions ont été retenues pour analyse plus approfondie dans l'étude d'impact, le *statu quo* et la troisième solution étant écartés puisqu'elles ne répondaient pas aux objectifs visés. À l'intérieur de chacune de ces solutions, plusieurs variantes ont été étudiées. Il est à rappeler que les mouvements routiers dans ce secteur sont très complexes et que les solutions aux divers problèmes ne sont pas simples.

Celle qui a été retenue par le MTQ et qui a fait l'objet d'une étude détaillée telle que présentée dans l'étude d'impact et lors de l'audience publique est la variante 2B (figure 3) qui se veut une solution complète (solution 1) qui vise la création de liens autoroutiers directs (A-20 Ouest/A-520, aéroport/A-20 Est, aéroport/A-20 Ouest, et A-520/aéroport). Cette variante permettait également la mise en place d'une emprise ferroviaire dans le but d'accueillir une navette qui desservirait l'aéroport et le centre-ville de Montréal ainsi que la mise en place de conditions favorables pour améliorer le transport en commun. Elle est présentée à la figure 3. Pour le volet ferroviaire, le projet ne comportait pas l'ensemble des travaux, mais uniquement des travaux préliminaires dont la mise en place d'une tranchée destinée à accueillir la voie ferrée, le mur de soutènement requis pour la tranchée et le lien routier ainsi que les structures requises pour assurer les connexions routières de part et d'autre.

En août 2005, le MTQ a déposé un document qui décrivait des modifications mineures à la variante 2B à cause de changements au projet ferroviaire.

Finalement, en août 2006, le MTQ a présenté au MDDEP un document par lequel des modifications sont apportées au projet présenté lors de l'audience publique (MTQ, août 2006). Selon le MTQ, les modifications apportées au projet visent à répondre à certaines préoccupations soulevées par la commission du BAPE dans son rapport (n° 219) ainsi qu'à ajuster le projet en fonction de l'évolution du projet de lien ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport. Ce dernier projet a aussi été modifié depuis l'audience publique. Le plan du projet modifié est présenté à l'annexe 4. Les modifications concernent la géométrie du projet, mais aussi les réseaux piétonnier et cyclable, ainsi que d'autres éléments soulevés dans le rapport du BAPE.

FIGURE 3 : AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE PRÈS DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL PIERRE-ELLIOTT-TRUDEAU : VARIANTE 2B



Source : Ministère des Transports

1.3.1 Modifications à la géométrie du projet

La première modification concerne la voie de desserte de l'autoroute 520 en direction ouest et la rue B. Elle consiste au prolongement de la voie de desserte jusqu'à l'avenue Michel-Jasmin (annexe 4), le maintien des sorties le long de l'autoroute 520 en direction ouest est aussi prévu, contrairement au projet présenté lors de l'audience publique. Enfin, l'aménagement de la rue B est mis de côté.

Cette modification donne suite aux avis suivants émis par le BAPE dans son rapport n° 219 :

« La commission est d'avis que la reconfiguration de l'échangeur Dorval proposé par le ministère des Transports pourrait être défavorable aux parcs de stationnement de Park'N Fly, en réduisant leur facilité d'accès. »

« La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait réévaluer les options possibles de reconfiguration ou explorer d'autres avenues visant à accommoder raisonnablement Park'N Fly afin d'atténuer l'impact de la configuration proposée sur l'achalandage de ses commerces ».

En effet, lors de l'audience publique, le représentant de Park'N Fly a fait part de l'impact potentiel du projet sur l'achalandage des deux stationnements situés à la hauteur de la voie de desserte de l'autoroute 520 Ouest et du viaduc de l'avenue Marshall. Cette modification permettra de maintenir l'accessibilité des stationnements en question.

La deuxième modification porte sur des changements à la configuration des accès routiers sur le territoire aéroportuaire. Selon le MTQ, elle découle des modifications apportées par ADM à la planification des axes de circulation sur le territoire aéroportuaire.

La troisième modification concerne la géométrie de l'avenue Michel-Jasmin. L'élargissement de l'emprise ferroviaire pour permettre l'aménagement de voies ferrées supplémentaires devant accueillir la future navette ferroviaire reliant le centre-ville de Montréal et l'aéroport a amené le MTQ à décaler l'avenue Michel-Jasmin légèrement vers le nord. Une intersection sera également aménagée sur cette rue pour desservir l'hôtel Best Western et l'hôtel projeté sur le terrain au sud-est, et ce, pour des raisons de sécurité.

Enfin, la quatrième modification consiste à modifier légèrement la géométrie de l'avenue Dorval au nord des voies ferrées et à l'intersection des avenues Michel-Jasmin et Cardinal. Selon le MTQ, ces modifications visent à assurer une meilleure fonctionnalité des mouvements de la circulation.

1.3.2 Réseaux piétonnier et cyclable

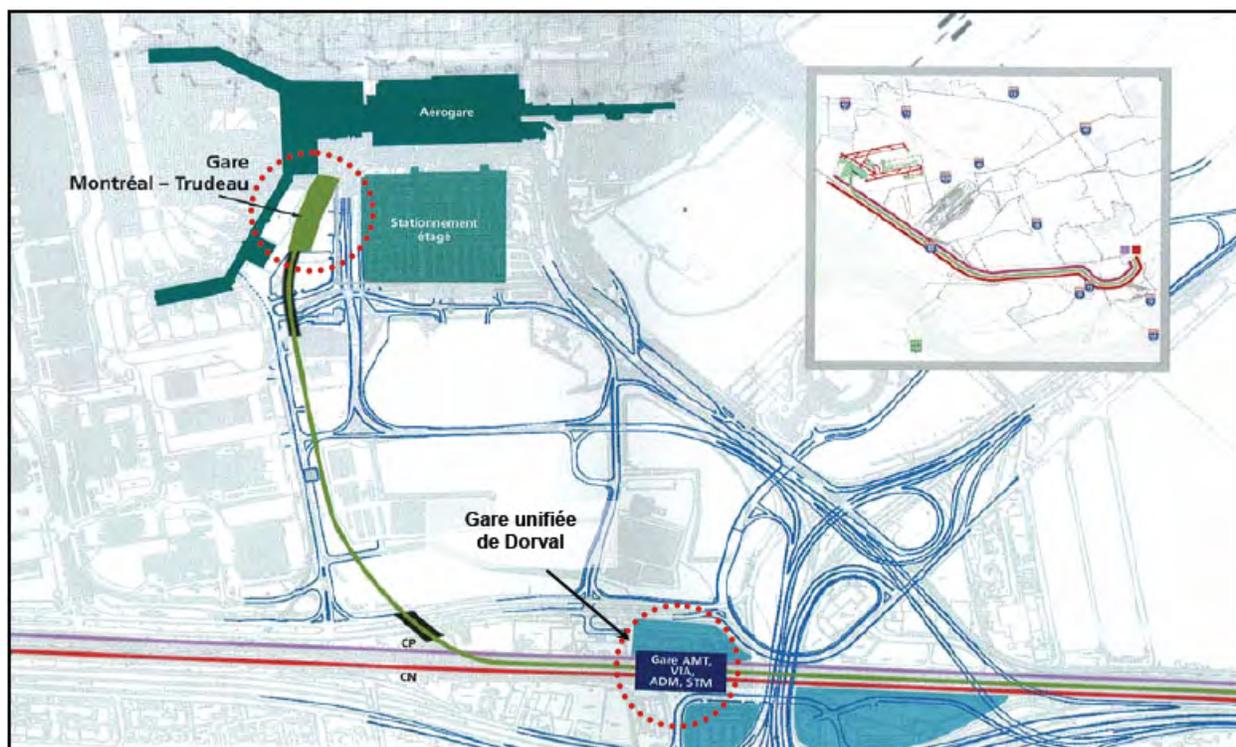
Le réseau piétonnier est plus étendu afin de favoriser les déplacements de piétons et les rendre plus sécuritaires. Dans certains secteurs, la construction des trottoirs ne se fera pas immédiatement mais les emprises seront prévues pour un aménagement futur, lorsque nécessaire.

Quant au réseau cyclable, des modifications importantes y ont été apportées pour répondre aux préoccupations soulevées par des intervenants lors de l'audience publique (annexe 4). La piste cyclable ne passerait plus sous les voies ferrées du côté est de l'avenue Dorval pour suivre le tracé de l'avenue Michel-Jasmin au nord des voies ferrées. Le réseau cyclable modifié longerait plutôt le côté est de l'avenue Dorval pour aller rejoindre la rue X, rue donnant accès au terminus d'autobus (annexe 4). À partir de cette rue, une rampe serait aménagée à l'ouest des voies de circulation routière pour permettre aux cyclistes de descendre et de passer sous les voies ferrées. Au nord de ces voies, la piste longera l'avenue Michel-Jasmin pour ensuite rejoindre l'avenue Cardinal, qu'elle longera du côté sud, et l'aéroport via la rue Arthur-Fecteau. Selon le MTQ, le parcours pour les cyclistes entre les secteurs d'activités situés de part et d'autre des voies ferrées serait plus direct et moins long. Le nouveau parcours serait davantage protégé pour les cyclistes qui veulent rejoindre le terminus et les gares. Enfin, les modifications au réseau cyclable le rendraient plus sécuritaire.

1.3.3 Projet ferroviaire

Depuis les audiences publiques, ADM a substantiellement modifié le tracé de lien ferroviaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport (figure 4). Selon les dernières propositions, ce lien serait aménagé entre les voies existantes du Canadien National et du Canadien Pacifique, jusqu'à un endroit situé à l'ouest de la gare de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), pour ensuite aller vers le nord-ouest afin de rejoindre l'aérogare en longeant la rue Albert-de-Niverville. Cette modification fait en sorte que l'emprise ferroviaire projetée le long des bretelles d'accès à l'aéroport ne serait plus requise.

FIGURE 4 : PLAN DU NOUVEAU TRACÉ FERROVIAIRE



Source : Aéroports de Montréal

1.3.4 Gare ferroviaire et terminus d'autobus

Le terminus d'autobus de la Société de transport de Montréal (STM) serait dorénavant aménagé sur le terrain localisé dans le quadrant sud-est de l'échangeur (terrain actuellement occupé par la gare de Via Rail). Un tunnel serait aménagé sous les voies ferrées afin de permettre aux usagers de la STM de rejoindre la gare de trains de banlieue et vice versa. Quant à la gare de train de Via Rail, elle serait aménagée dans le quadrant sud-ouest de l'échangeur alors que la gare de trains de banlieue de l'AMT serait maintenue à son emplacement actuel au nord des voies ferrées (annexe 4).

2. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

L'objectif de ce chapitre est de développer une argumentation en vue de porter un jugement sur l'acceptabilité environnementale du projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal. L'analyse environnementale présentée dans ce rapport est construite autour d'une structure par enjeu. Nous entendons par enjeu une préoccupation environnementale ou sociale, ou un élément plus global lié à un projet ou à un impact environnemental et qui est déterminant pour l'acceptabilité environnementale ou sociale de ce projet. Les éléments suivants ont mené à l'identification des enjeux : la raison d'être et les variantes, les caractéristiques du milieu d'insertion et du projet, les impacts environnementaux, la consultation gouvernementale, les orientations pertinentes (gouvernementales, régionales et locales), le point de vue du public, la surveillance et le suivi environnemental ainsi que le développement durable.

Cette section traite brièvement de la raison d'être du projet, puis aborde les différents enjeux associés à sa réalisation. L'information ayant servi de base à ce traitement provient principalement de l'étude d'impact, des réponses aux questions et commentaires, des documents additionnels, dont celui d'août 2006 (MTQ, 2006c) apportant des modifications au projet, ainsi que des échanges avec différents professionnels lors de la consultation intra et interministérielle.

2.1 Analyse de la raison d'être du projet

Tel qu'il est mentionné à la section 1.2 du présent rapport, l'échangeur Dorval présente des problèmes de congestion routière et d'accessibilité. Un des éléments majeurs à l'origine du projet est la volonté des autorités locales et régionales d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, et ce, compte tenu de l'accroissement prévisible des vols de personnes et de marchandises ainsi que le transfert de certains vols de Mirabel à Dorval en 1997. En effet, de 8,5 millions de passagers à l'aéroport en 2000, ADM prévoit 12 millions de passagers en 2011 et 16,6 en 2023.

Dès 1996, lors du Sommet économique de Montréal, un aménagement géométrique de l'échangeur proposé au croisement des autoroutes 520 et 20 avait été présenté et devait servir de concept de base pour la préparation des plans d'un avant-projet. Le projet a donc pu être inscrit au programme d'infrastructure Canada-Québec. Par la suite, en 2002, le projet a été identifié au sommet de Montréal comme étant prioritaire.

Par ailleurs, une étude d'opportunité (MTQ, 2003) a permis de démontrer la nécessité et l'urgence d'intervenir sur le milieu à l'étude. Cette étude a mis en évidence que la configuration complexe du réseau routier de l'échangeur est inadéquate pour répondre aux besoins des usagers et que la capacité du rond-point Dorval est insuffisante pour répondre à l'ampleur de la demande observée.

De plus, une étude sur les perceptions des besoins et des solutions auprès des usagers, des résidents et des groupes d'intérêt a été menée par le Centre de consultation et de concertation (CCC). Cette étude, qui est intégrée à l'étude d'opportunité (MTQ, 2003), a permis de conclure que le réseau routier ne satisfait plus à la demande et ne permet plus une gestion efficace et sécuritaire, compte tenu des besoins locaux et régionaux.

Il ressort de ces études et de l'étude d'impact que l'échangeur Dorval comporte de nombreuses lacunes telles qu'elles sont identifiées à la section 1.2 de ce rapport.

Dans ce contexte, et compte tenu de l'état dégradé des infrastructures existantes, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ a fait la démonstration qu'il y a nécessité et urgence d'intervenir sur l'échangeur Dorval. L'équipe d'analyse constate aussi que le projet a été conçu en partenariat avec les instances concernées et qu'il a fait l'objet d'une consultation importante par le CCC. Enfin, l'équipe d'analyse constate que, pour la majorité des personnes qui sont intervenues lors de l'audience publique tenue par la commission du BAPE, le projet est considéré comme étant justifié.

2.2 Le choix des variantes

Afin de résoudre les nombreux problèmes qui découlent de la configuration déficiente de l'échangeur et de la capacité insuffisante du rond-point Dorval, le MTQ a fait l'analyse de nombreuses solutions possibles, tout en gardant à l'esprit que la solution retenue devra assurer l'atteinte des grands objectifs du projet indiqués à la section 1.2, notamment l'augmentation de l'accessibilité à l'aéroport, de la fiabilité et de la sécurité du réseau ainsi que le maintien de la circulation de transit du réseau routier supérieur.

L'étude d'opportunité (MTQ, 2003) présente plusieurs recommandations relatives aux solutions envisagées. Une de ces recommandations est à l'effet que les solutions basées uniquement sur le transport en commun et sur la gestion de la circulation et de la demande ne permettent pas de satisfaire aux objectifs opérationnels prioritaires retenus. Cependant, l'étude recommande qu'une part de la solution porte sur l'amélioration du transport en commun, notamment par le biais de l'aménagement d'une navette ferroviaire aéroport/centre-ville et/ou par l'implantation de mesures préférentielles (aménagement de voies supplémentaires vouées au transport en commun, voies réservées, etc.).

En éliminant au départ le *statu quo*, jugé inacceptable par le MTQ, par les instances concernées et par la majorité de la population, les variantes étudiées par l'initiateur peuvent se regrouper en trois grands thèmes, soit :

1. Une solution complète : des variantes d'échangeurs complets, soit des variantes qui permettent des échanges sans arrêts ni feux de circulation entre l'aéroport et les autoroutes 520 et 20;
2. Une solution partielle : des variantes qui permettent des échanges sans arrêts ni feux de circulation dans seulement une partie des mouvements majeurs. Selon cette solution, l'actuel rond-point Dorval ne serait pas modifié. Donc, contrairement à la solution complète, les liens suivants ne seraient pas directs : A-20 ouest vers A-520, A-520 vers A-20 ouest, l'aéroport vers A-520, et A-520 vers l'aéroport;
3. Une solution qui consiste en des interventions ponctuelles : une seule variante qui consiste à améliorer la géométrie et la circulation locale, sans liaison ferroviaire ni amélioration d'échanges directs entre l'aéroport et les autoroutes.

Au départ, la solution n° 3 a été rejetée puisqu'elle ne permet pas de répondre adéquatement aux objectifs visés.

Chacune des deux premières solutions possède plusieurs variantes de réalisation. Afin de statuer sur le choix de la variante, le MTQ s'est basé sur une analyse comparative multicritère. Trois groupes de critères ont été retenus pour l'analyse multicritère, soit :

1. l'atteinte des objectifs opérationnels en fonction de leurs priorités;
2. les performances techniques (cadrage urbain, géométrie, entretien, circulation, sécurité, transport ferroviaire et transport en commun);
3. la facilité de réalisation des travaux (durée, phasage, coûts et impacts durant les travaux).

Aucune des variantes faisant partie de la « solution partielle » n'a été retenue compte tenu qu'elles ne permettaient pas de répondre aux objectifs opérationnels. Trois variantes faisant partie de la « solution complète » étaient performantes en regard de l'analyse multicritère. Parmi celles-ci, la variante 2B a été retenue (voir figure 3). Comme il a été mentionné précédemment, cette variante a été bonifiée à la suite de l'audience publique et le projet qui est soumis pour autorisation est celui qui est présenté à l'annexe 4.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ a procédé au choix de la variante retenue selon une approche rigoureuse et intégrée qui tient compte des objectifs des organismes et du public concernés, qui prévoit des améliorations au transport actif et au transport en commun, et qui a été bonifié en fonction des préoccupations soulevées lors de l'audience publique.

2.3 Principaux enjeux du projet

Cette section décrit et analyse les principaux enjeux environnementaux du projet tels que révélés par les études environnementales et par la consultation publique. Ces enjeux concernent des composantes des milieux naturel et humain. Les principaux enjeux concernent les impacts sur l'accessibilité aux résidences et aux commerces, sur le climat sonore, sur les sols contaminés, sur la qualité de l'air, sur les eaux de surface et les eaux souterraines, sur le milieu naturel, sur la qualité du paysage, sur le transport en commun et le transport actif, sur les mesures d'urgence et de sécurité publique et sur la surveillance environnementale.

2.3.1 Impacts sur l'accessibilité aux résidences et aux commerces

Un des enjeux du projet est son impact sur l'accessibilité aux secteurs résidentiels et commerciaux.

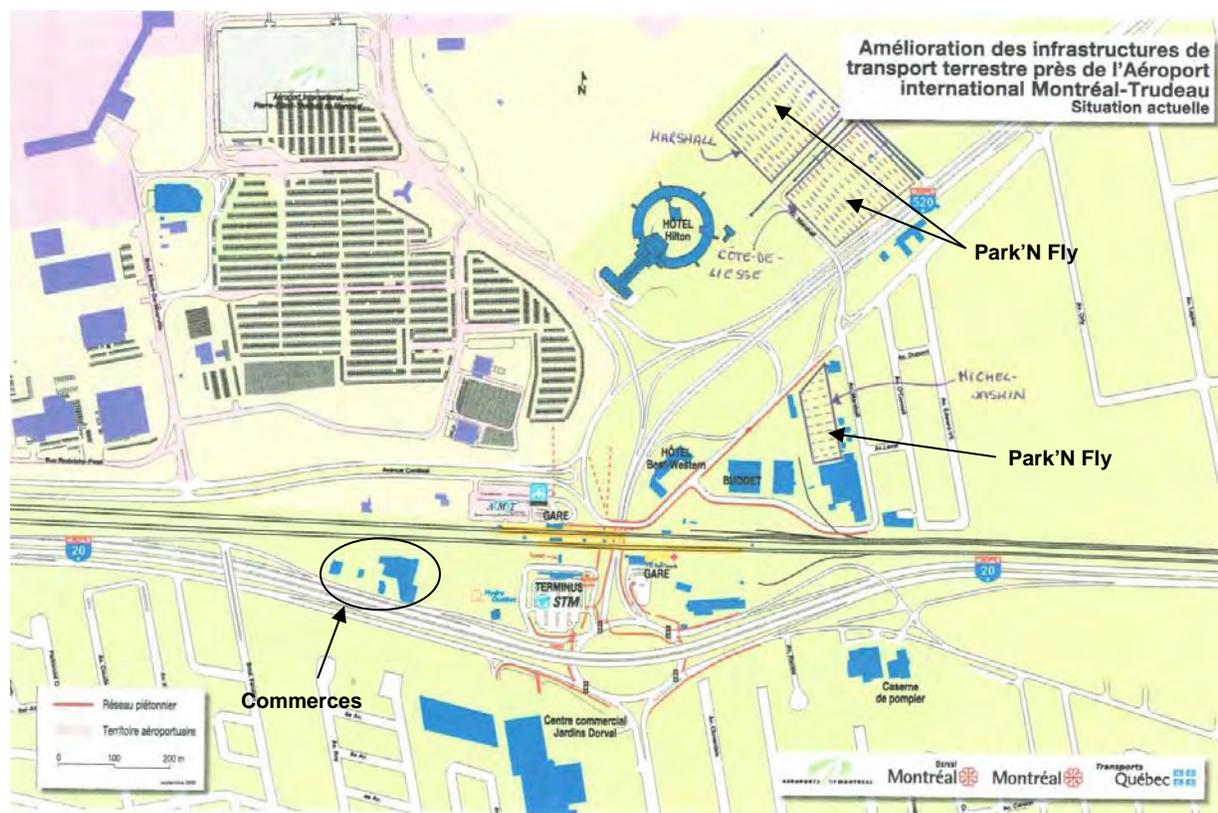
Ainsi, plusieurs entreprises commerciales ont fait des demandes d'audience publique afin d'exprimer cette préoccupation d'accessibilité. L'impact sur l'accessibilité aux commerces touche deux secteurs du projet, soit les stationnements appartenant à Park'N Fly et le secteur de la sortie Fénélon sur l'autoroute 20 Ouest (figure 5).

Il est à souligner que le CCC a mené une étude auprès des usagers, des résidents et des groupes d'intérêts sur l'expression des besoins et des solutions quant à l'amélioration des infrastructures de transport terrestre du secteur. Il s'agissait d'une démarche participative visant à connaître de

la part des gens du milieu leur perception des problèmes actuels, l'importance relative qu'ils leur accordent, la définition de leurs besoins et, finalement, les pistes de solutions qu'ils identifiaient. Ainsi, l'étude a permis de mieux définir la problématique et d'orienter la recherche de solutions en tenant compte des préoccupations du milieu local.

De plus, une macrosimulation des conditions de déplacement a été réalisée à l'aide du modèle régional de prévisions des déplacements du MTQ. Elle indique qu'il n'y aurait pas de modification des habitudes de déplacements au niveau régional due au projet, mais plutôt un phénomène de déviation ou de diversion des trafics sur le réseau autoroutier dans le secteur de l'échangeur. Les impacts sur la circulation régionale découleraient de la croissance des activités économiques du secteur.

FIGURE 5 : ACCESSIBILITÉ AUX STATIONNEMENTS PARK'N FLY ET AUX COMMERCES SITUÉS À LA SORTIE A-20 OUEST/FÉNELON (SITUATION ACTUELLE)



Source : Mémoire de Park'N Fly

2.3.1.1 Stationnements de Park'N Fly

La variante 2B, retenue pour analyse dans l'étude d'impact, réduirait l'accessibilité aux trois stationnements de Park'N Fly. Deux des parcs de stationnement sont situés à la hauteur de la voie de desserte de l'autoroute 520 Ouest près du Hilton Dorval. Avec cette variante, les automobilistes en provenance de l'autoroute 520 Ouest utiliseraient une bretelle d'accès à l'aéroport et n'auraient plus besoin de circuler sur la voie de desserte directement en face des

deux stationnements. Pour accéder à ces stationnements, ces automobilistes devraient sortir de l'autoroute quelques centaines de mètres en amont des stationnements. De plus, compte tenu de la nouvelle configuration de la voie de desserte, les entrées des stationnements devraient être réaménagées.

Tel qu'il est mentionné à la section 1.3.1, le MTQ a donné suite à cette préoccupation en modifiant le projet pour atténuer ses impacts sur les deux stationnements en prolongeant la voie de desserte jusqu'à l'avenue Michel-Jasmin (voir annexe 4) et en maintenant les sorties le long de l'autoroute 520 en direction ouest. Selon un compte rendu d'une réunion entre le MTQ et des représentants de Park'N Fly, (MTQ, 2006c) cette modification satisferait ces derniers.

L'équipe d'analyse est d'avis que la variante 2B modifiée (MTQ, août 2006) permet une bonne accessibilité aux stationnements de Park'N Fly situés près du Hilton Dorval.

Le troisième stationnement de Park'N Fly se situe au coin de l'avenue Michel-Jasmin et de l'avenue Marshall (figure 5). Selon la situation actuelle, les automobilistes en provenance de l'autoroute 20 (Est et Ouest) en destination de l'aéroport empruntent l'avenue Michel Jasmin et passent directement en face de ce stationnement. Selon la nouvelle configuration (variante 2B), ces automobilistes pourront se rendre directement à l'aéroport sans avoir à circuler sur l'avenue Michel Jasmin et donc, sans avoir à passer devant le stationnement. Pour y accéder, les automobilistes seraient dorénavant obligés d'utiliser les sorties Boulevard Fénelon-Avenue Dorval. Pour atténuer les impacts du projet sur l'accessibilité de ce stationnement, le MTQ a examiné la possibilité de construire une rampe d'accès de la voie « D » (voir annexe 4) vers l'avenue Marshall (en direction de la voie de service de l'autoroute 520 Est). Selon un compte rendu de réunion entre les parties (MTQ, 2006c), cette solution ne serait pas possible pour des raisons de sécurité. Selon le MTQ, une rampe de sortie à forte pente (plus de 7 %) combinée à sa localisation à la fin d'une courbe, rendrait la manœuvre dangereuse. Des échanges ultérieurs entre le MTQ et des représentants de Park'N Fly n'ont pas permis de trouver de solution à cette problématique. Par ailleurs, lors de la rencontre, le MTQ aurait accepté de vérifier la possibilité d'afficher sur des panneaux le commerce de Park'N Fly sur le réseau routier afin d'orienter les usagers de ce commerce. Dans son document de mars 2007, le MTQ indique qu'il y a plusieurs réglementations applicables et précise les limites de l'affichage dans ce secteur, notamment, que la réglementation actuelle interdirait l'affichage publicitaire.

L'équipe d'analyse constate que, pour diverses raisons évoquées par le MTQ, il n'est pas recommandé de construire une rampe d'accès de la voie « D » vers l'avenue Marshall afin d'atténuer l'impact sur l'accessibilité au stationnement de Park'N Fly situé au coin de l'avenue Michel-Jasmin et de l'avenue Marshall. Cependant, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ devrait permettre l'affichage publicitaire lorsque c'est possible, et ce, afin d'orienter les usagers et pour signaler la présence des stationnements.

Vu les incertitudes sur l'impact économique des travaux et des modifications du réseau, l'équipe d'analyse est d'avis que la ministre des Transports devrait élaborer et réaliser un programme de suivi relatif à l'impact économique du projet sur les commerces situés à proximité des travaux.

2.3.1.2 Commerces situés à la sortie A-20 Ouest/Fénelon

Selon la situation actuelle, les commerces situés à la sortie Fénelon sur l'autoroute 20 Ouest (figure 5) sont accessibles via une voie de desserte, le boulevard de Montréal-Toronto, qui débute au rond-point Dorval et qui donne accès au viaduc Fénelon ainsi qu'à l'autoroute 20 Ouest. Des accès pour les commerces se trouvent sur cette voie de desserte.

Selon la variante retenue (variante 2B), la sortie Fénelon sur l'autoroute 20 Ouest sera éliminée afin d'aménager la bretelle qui relie l'autoroute 520 Ouest vers l'autoroute 20 Ouest. Selon l'étude d'impact, le mouvement de sortie de l'autoroute pour les automobilistes provenant de l'est sur l'autoroute 20 serait assuré en sortant avant l'avenue Dorval (sortie Av. Dorval-Boul. Fénelon à l'annexe 4), en empruntant la nouvelle route (présentement nommée « rue X ») qui longe les voies ferrées et en revenant sur la voie au nord de l'autoroute 20. Cette sortie est située à plus de 800 mètres des commerces, ce qui obligerait les automobilistes à tourner à droite pour emprunter la boucle qui ceinture le terminus de la STM pour ensuite emprunter la voie d'accès en direction ouest. Les commerces ne sont donc pas visibles au moment de prendre la sortie.

Par ailleurs, la variante 2B ferait en sorte que la clientèle provenant de l'ouest sur l'autoroute 20 devrait emprunter une sortie située à l'ouest du boulevard Fénelon pour atteindre l'avenue Dorval et ensuite continuer en empruntant une bretelle menant vers le nord afin d'emprunter la boucle qui ceinture le terminus de la STM pour enfin emprunter la voie d'accès en direction ouest.

Pour la clientèle provenant du sud via l'avenue Dorval, ainsi que celle provenant du nord (aéroport et l'autoroute 520), la nouvelle configuration de l'échangeur Dorval rendrait aussi plus difficile l'accessibilité aux commerces.

En plus des représentants des trois commerces, le conseil d'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval s'est montré préoccupé par le déplacement de la sortie Fénelon, puisque, selon le conseil, les résidants n'auront plus un accès facile et direct au secteur sud en provenance de l'autoroute 20. De plus, selon le conseil, les trois commerces en question seraient moins attrayants pour la clientèle locale ou de transit.

Les commerces touchés et le conseil d'arrondissement demandent que la sortie Fénelon soit maintenue afin d'atténuer cet impact sur l'accessibilité. Lors de l'audience publique, le représentant des trois commerces propose aussi qu'un accès commun aux trois commerces soit aménagé afin de réduire le nombre d'entrées sur la voie de desserte.

Ces préoccupations sont considérées dans deux avis qui se trouvent dans le rapport de la commission du BAPE :

« **Avis** — La commission est d'avis que la reconfiguration de l'échangeur proposée par le ministère des Transports entraînerait une diminution du trafic sur la voie de desserte en face des commerces Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et Les Restaurants McDonald's du Canada Ltée, qu'elle en réduirait la facilité d'accès et qu'elle pourrait donc leur être défavorable. La commission est également d'avis que le déplacement de la sortie Fénelon pourrait nuire à l'accessibilité du secteur sud-ouest de l'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval autour du boulevard Fénelon. »

« **Avis** — La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait réévaluer les options possibles de reconfiguration, en collaboration avec le conseil d'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval, Les Automobiles Harland, Pétro-Canada et les Restaurants Mcdonald's du Canada ltée, afin d'atténuer autant que possible l'impact de la configuration proposée sur l'achalandage de ces trois commerces et l'accessibilité du secteur sud-ouest de l'arrondissement. »

En réaction à ces avis (MTQ, 2006b), le MTQ explique les raisons pour lesquelles la sortie Fénélon a été abandonnée :

- Un lien direct entre les autoroutes 20 et 520 nécessite le déplacement de la sortie Fénélon en amont de son emplacement actuel;
- La sortie actuelle comprend une zone de convergence très courte, ce qui constitue une zone potentielle d'accidents;
- Le MTQ reconnaît que l'option retenue entraîne une diminution des débits de circulation sur la voie de desserte et modifie sensiblement l'accès au secteur sud-ouest de la municipalité;
- Le MTQ est disposé à examiner le projet afin de proposer, si possible, des options susceptibles de permettre un meilleur accès aux commerces et au secteur sud-ouest de la municipalité, mais les options devront répondre aux normes du MTQ en matière de conception routière et de sécurité et s'inscrire dans les balises financières du projet;
- Le MTQ s'engage à rencontrer les commerces visés, la Ville de Dorval et la Ville de Montréal pour discuter des options possibles de reconfiguration et d'optimisation du concept proposé et une consultation à ce sujet aura lieu.

Dans le rapport traitant des modifications apportées au projet depuis l'audience publique (MTQ, 2006c), le MTQ dit avoir étudié la possibilité de continuer vers l'ouest la voie de desserte de l'autoroute 20 à partir de la sortie vers les avenues Dorval et Fénélon, afin de mieux desservir ce secteur, notamment les commerces touchés. Ce scénario pourrait, selon le MTQ, entraîner des coûts supplémentaires de plus de 28 M\$ et n'a donc pas été retenu.

Par ailleurs, des rencontres et des échanges avec les commerçants ou leurs représentants ont aussi eu lieu.

Finalement, en 2007, le MTQ (MTQ, 2007a) a analysé d'autres solutions :

- Une sortie Fénélon étagée passant par-dessus la voie de desserte de l'autoroute 20 Ouest et aboutissant du côté nord pour revenir en arrière des commerces a été analysée, mais plusieurs normes du MTQ ne seraient pas respectées et les coûts seraient d'environ 13 M\$;
- Une sortie Fénélon avec un feu de circulation a aussi été considérée, mais cette option ne respecterait pas les objectifs du projet et ne maintiendrait pas un lien direct entre les autoroutes;
- Enfin, le MTQ a évalué la possibilité d'indiquer sur la signalisation de la sortie projetée le nom de la rue ou des commerces afin de faciliter le cheminement des usagers. Le MTQ (MTQ, 2007a) souligne que plusieurs réglementations s'appliquent en matière de signalisation. Selon la Politique de signalisation touristique et la Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation du Québec, il y a plusieurs limitations. Le MTQ a indiqué certaines zones où l'affichage serait permis le long des autoroutes, mais à

l'extérieur des emprises. Cependant, la réglementation applicable en cette matière interdit un tel affichage publicitaire.

L'équipe d'analyse constate que, malgré les efforts du MTQ pour trouver une solution, les trois commerces situés à la sortie Fénélon pourraient subir des impacts qui découlent de l'accès plus difficile à la suite de la reconfiguration de l'échangeur Dorval. L'impact sur les commerces était une des principales préoccupations des intervenants en audiences. Le BAPE constatait que la reconfiguration des infrastructures pourrait réduire le trafic, réduire la facilité d'accès aux commerces et leur être défavorable. Il recommandait de réévaluer cette reconfiguration. Le MTQ a analysé divers scénarios, mais aucun ne s'avérait acceptable. L'affichage publicitaire semblait être une mesure d'atténuation intéressante, par contre diverses réglementations s'appliquent et ne semblent pas le permettre.

Par ailleurs, vu les incertitudes sur l'impact économique des travaux et des modifications du réseau, l'équipe d'analyse est d'avis que la ministre des Transports doit élaborer et réaliser un programme de suivi des répercussions du projet sur les activités économiques des commerces touchés. Ce programme doit prévoir une évaluation deux ans et cinq ans après la mise en service des infrastructures, il doit être déposé auprès de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et les rapports de suivi doivent lui être transmis au plus tard trois mois après leur réalisation.

2.3.1.3 Secteurs résidentiels

Le réaménagement des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau vise notamment à simplifier les divers trajets routiers locaux et régionaux, à améliorer la sécurité routière et à améliorer la qualité de vie des résidents.

Dans ce contexte, le projet vise à séparer le trafic selon ses caractéristiques. Ainsi, on devrait constater une diminution de la circulation de transit sur le réseau local afin d'atteindre les objectifs visés.

L'équipe d'analyse constate qu'il y a peu d'information à ce sujet. Ces préoccupations reviennent à l'occasion dans les divers documents et il est plutôt sous-entendu que le projet répondra bien à ces objectifs. Ainsi, un programme de suivi des effets attendus sur l'atteinte de ces objectifs devrait être fait.

2.3.2 Analyse du climat sonore

L'impact du projet sur le climat sonore est une préoccupation importante soulevée lors de l'audience publique.

2.3.2.1 Climat sonore actuel

Il est à noter que, dans la zone d'étude, il y a une multitude d'activités générant du bruit. On peut mentionner la présence de l'aéroport, de voies ferrées, de terminus d'autobus, d'industries et de l'ensemble des infrastructures routières. L'évaluation du climat sonore est donc difficile à faire, surtout lorsqu'on tente d'évaluer uniquement la portion induite par les infrastructures routières qui sont en partie étagées, ce qui est difficile de prendre en compte dans les modèles de prévision du climat sonore.

Pour évaluer le climat sonore actuel, le MTQ a divisé la zone en trois secteurs (sud-est, sud-ouest et nord) (voir annexe 3). Un certain nombre de relevés sonores ainsi que des simulations ont été effectués à l'aide d'un modèle mathématique pour établir des courbes isophoniques. Ces travaux ont permis de constater que la contribution des avions varie entre 6 dB(A) et 1 dB(A) selon les secteurs, que la contribution des trains est ponctuelle et peu significative sur une moyenne de 24 heures et que le bruit routier est un apport important. La validation du modèle de simulation sonore a donné des résultats variant entre +3,8 à -4,0 dB(A). Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet écart, notamment la complexité des infrastructures, des véhicules plus bruyants que prévu, des vitesses différentes que celles affichées, la topographie, etc. Il est donc important de retenir que le modèle est un outil imparfait en termes absolus, mais qu'il peut être utile pour comparer divers scénarios.

Le MTQ a basé son évaluation sur les critères de sa Politique sur le bruit routier. Celle-ci reconnaît comme limite acceptable un niveau sonore de 55 dB(A) $L_{eq, (24 h)}$ dans les secteurs résidentiels, institutionnels et récréatifs tandis qu'un niveau sonore de 65 dB(A) $L_{eq, (24 h)}$ (10 fois plus élevé) est considéré comme un fort niveau de gêne. C'est à partir de ce niveau que le MTQ envisage mettre en œuvre des mesures correctives pour diminuer le bruit. On peut résumer les résultats comme suit :

- Secteur sud-ouest : Des zones en bordure de l'autoroute atteignent 65 dB(A) $L_{eq, (24 h)}$ et, de plus, le bruit des avions est significatif (+6 dB(A)). La nuit, certains endroits dépassent le niveau de 55 dB(A) $L_{eq, (9 h)}$.
- Secteur sud-est : La principale source de bruit est le trafic routier. Dans les zones habitées, le niveau n'atteint pas 65 dB(A) $L_{eq, (24 h)}$ mais dépasse à certains endroits 55 dB(A) $L_{eq, (24 h)}$. La nuit, la plupart des zones habitées sont sous le niveau de 55 dB(A) $L_{eq, (9 h)}$.
- Secteur nord : Ce secteur est borné par les autoroutes 20 et 520 mais, dans les zones résidentielles, le niveau est inférieur à 60 dB(A) $L_{eq, (24 h)}$ tandis que la nuit, il est inférieur à 55 dB(A) $L_{eq, (9 h)}$.

Tel que mentionné par le Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) identifie le niveau de 55 dB(A) $L_{eq, (16 h)}$ comme étant une gêne sérieuse durant la journée, le niveau 50 dB(A) $L_{eq, (16 h)}$ comme étant une gêne moyenne durant la journée et le niveau 45 dB(A) $L_{eq, (8 h)}$ comme étant gênant la nuit.

2.3.2.2 Phase construction

Lors de la construction de la route, les divers travaux de construction généreront du bruit ainsi que la circulation routière qui sera détournée légèrement, mais qui demeurera dans le secteur. Il

est à rappeler que les travaux de construction sont prévus durant plusieurs années et qu'il s'agit d'une route étagée.

Dans son étude, le MTQ ne donne aucune indication concernant les niveaux de bruit qui seront atteints ni ceux à respecter. Il considère l'impact du bruit de la construction comme étant préoccupant, mais impossible à prévoir compte tenu de la complexité des travaux, la diversité des équipements possibles et leur nombre, les méthodes de travail, etc. Il est question d'un plan de gestion de la circulation et d'un programme d'organisation de chantier disponibles à l'étape des plans et devis. Un devis type a été fourni et serait adapté selon les particularités des travaux. Pour évaluer le niveau de bruit ambiant et celui produit par les travaux, le MTQ mentionne l'utilisation du niveau sonore de 75 dB(A) $L_{10, (30 \text{ min})}$ ou le bruit ambiant +5 dB(A) s'il est déjà plus élevé que 75 dB(A). De son côté, le MDDEP propose que, pour la période du jour comprise entre 7 h et 19 h, toutes les mesures raisonnables et faisables soient prises par le maître d'œuvre pour que le niveau acoustique d'évaluation ($L_{Ar, 12h}$)¹ provenant du chantier de construction soit égal ou inférieur au plus élevé des niveaux sonores suivants : soit 55 dB ou le niveau de bruit initial s'il est supérieur à 55 dB. Cette limite s'applique en tout point de réception dont l'occupation est résidentielle ou l'équivalent (hôpital, institution, école).

On convient cependant qu'il existe des situations où les contraintes sont telles que le maître d'œuvre ne peut exécuter les travaux tout en respectant ces limites. L'approche préconisée par le MDDEP diffère donc de celle du MTQ. C'est pourquoi il est demandé de soumettre à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le programme de suivi du climat sonore.

Un programme de gestion du bruit doit être élaboré, implanté et suivi lorsqu'un chantier de construction est situé à proximité de zones sensibles. Un suivi acoustique doit être réalisé tout au long des travaux afin de s'assurer que les niveaux sonores autorisés ne soient pas dépassés et que les mesures d'atténuation sont efficaces. Un chantier nécessitant des travaux de nuit devrait faire l'objet d'un suivi plus élaboré que dans le cas d'un chantier où les travaux seront effectués le jour seulement.

L'équipe d'analyse constate qu'il y a peu d'information concernant les impacts des travaux de construction, que ceux-ci se situent en plein centre urbain comprenant des secteurs résidentiels, institutionnels et commerciaux et que le bruit de construction est une préoccupation de la population surtout pour la période nocturne. Il y a donc lieu d'encadrer davantage ces travaux.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ devra respecter les niveaux de bruit suivants lors de la période de construction du projet :

¹ Le niveau acoustique d'évaluation $L_{Ar, T}$ (où T est la durée de l'intervalle de référence) est un indice de l'exposition au bruit qui contient niveau de pression acoustique continu équivalent $L_{Aeq, T}$, auquel on ajoute le cas échéant un ou plusieurs termes correctifs pour des appréciations subjectives du type de bruit. Pour plus de détail concernant l'application des termes correctifs, consulter la Note d'instructions 98-01 sur le bruit.

Pendant les travaux, les niveaux sonores mesurés (L_{10} mesuré sur une période de 30 minutes) à proximité des bâtiments à protéger, devront être égaux ou inférieurs aux niveaux suivants :

Jour (7 h à 19 h) : Bruit ambiant sans travaux ($L_{eq, 12 h}$) + 5 dB(A)

Soir (19 h à 22 h) : Bruit ambiant sans travaux ($L_{eq, 3 h}$) + 5 dB(A)

Nuit (22 h à 7 h) : Bruit ambiant sans travaux ($L_{eq, 1 h}$) + 3 dB(A)

De plus, le MTQ devra élaborer et réaliser un programme détaillé de surveillance environnementale du climat sonore durant la période de construction. Ce programme doit inclure les niveaux de bruit à respecter et comprendre des relevés sonores aux zones sensibles les plus susceptibles d'être affectées par le bruit du chantier. Ces relevés doivent prévoir des mesures du niveau initial et des mesures de la contribution sonore du chantier.

Ce programme détaillé doit être déposé au MDDEP lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Il doit également prévoir des mesures d'atténuation à mettre en place si la situation l'exige et des mécanismes pour informer les citoyens demeurant à proximité du chantier du déroulement des activités.

2.3.2.3 Phase d'exploitation

En phase d'exploitation, les impacts sont dus à la variation de la circulation sur les nouvelles infrastructures et aux changements de distance entre la route et les habitations, à la suite des modifications de conception des infrastructures.

Tel que mentionné précédemment, l'évaluation du climat sonore est difficile à faire, notamment à cause de la complexité des infrastructures, de la multitude de sources de bruit, de la précision du modèle mathématique, etc. Les valeurs absolues sont donc discutables.

Malgré tout, plusieurs scénarios ont été analysés. Le MTQ a fait l'exercice de simuler et comparer le climat sonore actuel (2004), le climat sonore en 2016, selon les modifications prévues aux infrastructures, et le climat sonore en 2016, mais selon un *statu quo*, à savoir en tenant compte seulement de l'augmentation du débit du trafic prévu et sans changements aux infrastructures. Ces simulations ont été faites sur une base de 24 heures et pour la période nocturne. En comparant les données associées uniquement à l'augmentation du trafic avec les projections déjà présentées dans l'étude d'impact, on peut alors évaluer les impacts environnementaux directement attribuables au projet d'amélioration des infrastructures.

De manière générale, sur 24 heures, en comparant le projet et le *statu quo* en 2016, on constate que le projet en tant que tel contribue peu au bruit dans les secteurs sud-ouest et sud-est, soit moins de 1 dB(A) en moyenne. Pour le secteur nord, le projet entraîne une augmentation de moins de 2 dB(A). Selon la grille du MTQ, l'impact serait toutefois non significatif. Cependant, il faut se rappeler que le niveau actuel occasionné uniquement par le trafic routier est relativement élevé dans certains secteurs et dépassent amplement le seuil acceptable du MTQ, soit 55 dB(A) $L_{eq, (24 h)}$ (voir annexe 3).

Les courbes isophoniques « période de nuit (22 h à 6 h) » pour la situation actuelle 2004, pour le *statu quo* 2016 et le projet 2016 sont présentées. De manière générale, on constate que les niveaux sonores pour la nuit ($L_{eq, (9\text{ h})}$) sont environ 5 dB(A) inférieurs à ceux obtenus pour une période de 24h ($L_{eq, (24\text{ h})}$).

Dans son étude d'impact (MTQ, 2005a), le MTQ fait état d'un programme de suivi et souligne certaines mesures d'atténuation à considérer, dont la modification de la surface de pavage, l'augmentation de la hauteur ou de la longueur des écrans, et la possibilité de proposer des mesures sur la résidence elle-même afin de ne pas détériorer le climat sonore intérieur.

Lors de l'audience publique, la Ville de Dorval a souligné notamment que des plaintes étaient faites depuis 10 ans à ce propos, que le MTQ devrait profiter des travaux pour diminuer le climat sonore actuel déjà élevé et que des écrans antibruits ou autres mesures devraient être prises à cet effet. Cette demande a été confirmée par la résolution CM07 145, adoptée le 23 avril 2007. Rappelons qu'un des objectifs de la raison d'être du projet est d'améliorer la qualité de vie des résidents.

Dans le rapport de la commission du BAPE, ces préoccupations sont considérées dans deux avis :

« **Avis** — La commission constate que le niveau de gêne sonore est déjà qualifié de fort dans certains secteurs de la zone du projet où se trouvent des unités résidentielles près de l'autoroute 20, notamment dans le secteur sud-ouest. »

« **Avis** — La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait prendre en considération la demande du conseil d'arrondissement de Dorval-L'Île-Dorval de profiter du présent projet pour aménager éventuellement des écrans antibruit là où le niveau de gêne sonore le justifie, et ce, dans le cadre d'une collaboration entre l'arrondissement et le Ministère.»

Dans un document (MTQ, 2007a), le MTQ rappelle que, selon sa Politique sur le bruit routier, il met en place des mesures lorsque l'impact du projet est significatif. Il mentionne aussi que le projet n'engendre pas d'impacts significatifs selon les critères de cette politique. Il ne conteste pas que le climat sonore soit déjà perturbé et que le trafic routier en est une cause importante. Il compte donc se limiter à l'application de sa Politique en attendant une demande formelle de la Ville, en réalisant conjointement une étude sonore additionnelle et en réévaluant les mesures requises.

L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit prendre en considération dès maintenant la demande de la Ville de Dorval exprimée en audience publique et réitérée dans la résolution CM07 145, adoptée le 23 avril 2007, visant à diminuer le climat sonore actuel le long de l'autoroute 20 sur le territoire de la Municipalité, ce qui inclut la zone d'étude du projet. Dans la mesure où cela est possible, le MTQ doit profiter des travaux de réaménagement autoroutier pour réaliser les mesures d'atténuation qui pourraient découler de la demande de la Ville de Dorval.

Ces mesures d'atténuation doivent permettre la diminution d'au moins 10 dB des niveaux de bruit ambiant actuel provenant de la circulation autoroutière pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle. Une estimation de l'efficacité des diverses mesures envisagées et des niveaux sonores atteignables doit être faite.

Un rapport sur l'évolution des démarches entreprises pour prendre en considération la demande de la Ville de Dorval doit être déposé au MDDEP lors de la demande visant l'obtention du certificat d'autorisation prévu à l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement.

Par ailleurs, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ doit élaborer et appliquer un programme de suivi du climat sonore. Ce programme doit prévoir des relevés sonores et des comptages de véhicules effectués un an, cinq ans et dix ans après la mise en service des infrastructures. La localisation et le nombre de points d'échantillonnage doivent être représentatifs des zones sensibles. De plus, au moins un des relevés sonores à chacun des endroits représentatifs retenus devra être réalisé sur une période de 24 heures consécutives.

Le programme de suivi doit, entre autres, vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation prises permettant de diminuer d'au moins 10 dB(A) les niveaux de bruit ambiant actuel provenant de la circulation autoroutière pour les bâtiments à vocation résidentielle et institutionnelle, s'il y a lieu.

Il doit aussi prévoir des mesures d'atténuation dans le cas où des impacts sonores significatifs, se traduisant par des augmentations de 3 dB(A) et plus dans le cas du présent projet, sont notés.

2.3.3 Les sols contaminés

Lors de la construction des nouvelles infrastructures routières, il y aura d'importants travaux d'excavation ainsi que des travaux de remblai. Ces travaux constituent un risque potentiel relativement à la contamination des sols.

L'étude d'impact fait mention qu'un historique et une phase préliminaire de la caractérisation des terrains ont été effectués à l'intérieur de la zone d'étude. Des forages incluant des puits d'observation de l'eau souterraine et des puits d'exploration ont été faits.

Le MTQ mentionne aussi que certaines mesures d'atténuation permettraient de réduire les impacts de ces travaux de construction. Entre autres, il est mentionné :

- le respect de la Grille de gestion des sols contaminés excavés du MDDEP (annexe D) qui dit que les sols classés inférieurs à « C » peuvent être réutilisés sur le site, contrairement au sols identifiés comme étant supérieurs à « C », qui eux doivent être transportés hors du site et disposés dans des endroits autorisés, en fonction de leur niveau de contamination, ou le cas échéant, être décontaminés sur place et réutilisés;
- l'application de la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés et le respect des exigences du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains

pour ce qui est de la qualité environnementale des sols laissés en place lors de la phase de construction;

- le respect des exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement, plus particulièrement la section IV.2.1 correspondant à l'expropriation de certains terrains. Afin d'être conforme, une étude de caractérisation attestée par un expert est requise sur les terrains pour lesquels un changement d'usage est prévu et dont l'historique démontre qu'une activité inscrite à l'annexe III du Règlement sur la protection et la réhabilitation des terrains s'y est déroulée.

À la suite de l'application de ces mesures, l'impact résiduel est considéré positif par le MTQ puisque les sols contaminés seraient gérés adéquatement et la situation serait donc améliorée.

En phase d'exploitation, les déversements accidentels peuvent constituer une source de contamination des sols. À cet effet, le MTQ prévoit des mesures d'urgence de récupération et la gestion des substances récupérées selon les exigences du Règlement sur les matières dangereuses. L'impact est alors considéré faible.

Malgré les bonnes intentions apparentes du MTQ, il est apparu que les diverses grilles, politiques et réglementations semblaient porter à interprétation et que des divergences d'application apparaissaient dans les mesures d'atténuation envisagées.

Dans ce contexte, l'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ devra s'assurer de respecter les exigences du MDDEP en ce qui concerne la gestion des sols et terrains contaminés et des matières dangereuses. La valorisation et la réutilisation des sols contaminés par un traitement approprié lorsque les technologies le permettent devraient aussi être priorisées. Il y a donc lieu de s'assurer que cette gestion se fasse adéquatement.

2.3.4 La qualité de l'air

Selon l'étude d'impact, les activités de construction généreront une quantité importante de matières particulaires (MP) principalement à cause des activités d'excavation, de transport et de mise en place de déblais et de remblais. Quelques mesures d'atténuation sont prévues dont l'utilisation d'abat-poussières, le nettoyage des rues utilisées par les camions, l'utilisation de bâches ou l'arrosage des structures à démolir. L'impact résiduel serait faible.

En phase d'exploitation, selon la modélisation, le projet n'entraînerait pas d'émissions additionnelles significatives de polluants dont le CO, CO₂, NO₂ et le benzène. Le MTQ considère qu'il pourrait même y avoir amélioration pour certains secteurs. Toutefois, la concentration maximale de MP_{2,5} pourrait augmenter faiblement, surtout dans le secteur sud-ouest.

L'équipe d'analyse est d'avis qu'un programme de surveillance et de suivi environnemental devrait donc être réalisé pour les MP_{2,5}, et ce, avant, pendant et après les travaux de construction et la mise en service des infrastructures afin de s'assurer de la nécessité et de l'efficacité des mesures d'atténuation pour respecter les normes et critères en vigueur.

2.3.5 Les impacts sur les eaux de surface et les eaux souterraines

En phase de construction, lors de pluies abondantes, d'importantes quantités d'eaux risquent de s'accumuler au fond des excavations et ainsi entraîner le transport des matières en suspension (MES) dans les eaux de surface, notamment dans les ruisseaux Bouchard et Smith. L'importance de l'impact potentiel sur la qualité des eaux de surface est jugée moyenne. L'application de certaines mesures d'atténuation permettrait de réduire l'importance des impacts appréhendés.

En phase d'exploitation, on envisage une augmentation de certaines substances polluantes dans les eaux de ruissellement tels que les métaux, les abrasifs et les sels de déglçage, causée en grande partie par la circulation des véhicules. Cette augmentation ne serait pas significative en raison de la faible augmentation de parcours routiers en comparaison avec la situation existante.

Certaines informations semblent indiquer que la capacité des infrastructures existantes, notamment celles du ruisseau Bouchard, est insuffisante pour véhiculer adéquatement les eaux de ruissellement actuelles et prévisibles. Le MTQ a précisé qu'une étude détaillée du drainage relatif au projet est prévue à l'étape de l'avant-projet définitif. Lors de la conception des ouvrages, le MTQ s'assurera que ces derniers respectent la capacité des exutoires existants ou toutes autres normes applicables en cette matière.

Le MTQ prévoit aussi mettre en place deux mesures pour atténuer les impacts du projet sur les eaux de surface lors de la phase d'exploitation, à savoir :

- modification des bassins de rétention actuels afin de respecter les conditions de drainage et les exigences de rejet des exutoires existants;
- implantation de dispositifs permettant une gestion de la qualité des eaux de ruissellement par le biais d'un système qui sépare en continu les sédiments, les métaux lourds et les huiles laissés par la circulation quotidienne.

Lors de l'avant-projet définitif, le MTQ étudiera aussi la possibilité de mettre en place des systèmes permanents de récupération à la source pour éviter les rejets dans les milieux sensibles, tels les ruisseaux Bouchard et Smith.

En tenant compte du fait qu'il s'agit de milieux déjà très perturbés, il apparaît souhaitable que l'impact local du projet sur les milieux récepteurs, soit sur les ruisseaux et à l'embouchure des ruisseaux dans le lac Saint-Louis, soit étudié et que des mesures d'atténuation des impacts soient implantées. Les usages fauniques et récréatifs à l'embouchure des ruisseaux devraient être pris en compte. De plus, le projet ne devra pas avoir pour conséquences d'augmenter les charges bactériologiques et physicochimiques dans les cours d'eau.

Un impact sur la qualité de l'eau est aussi appréhendé dans les eaux souterraines qui pourraient faire résurgence dans les eaux de surface ou s'infiltrer dans les égouts puisque, pour certains contaminants, les échantillons d'eau prélevés dans quatre puits d'observation des eaux souterraines indiquent des concentrations supérieures aux critères de la Politique de protection et de réhabilitation des terrains contaminés. Notons que cette politique établit des critères applicables aux eaux souterraines qui font résurgence dans les eaux de surface ou qui s'infiltrent dans les égouts. Préalablement à la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, le MTQ s'est engagé à prélever des échantillons

supplémentaires dans ces puits d'observation afin de valider les résultats obtenus et, s'il y a lieu, prévoir la mise en place des mesures nécessaires pour enrayer cette contamination.

Un programme de suivi de la qualité de l'eau devrait être élaboré, et le choix des stations d'échantillonnage, des paramètres, des périodes et des fréquences d'échantillonnage devrait être défini et ciblé en fonction des événements, paramètres et secteurs sensibles. Ce programme devra être soumis lors de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement et pourra être élaboré en collaboration avec la Ville de Montréal. Un rapport présentant les données de suivi de ce programme devra être présenté dans le cadre d'un suivi des milieux aquatiques.

Enfin, tel que mentionné dans l'étude d'impact, le MTQ prévoit mettre en place au moment de la construction un programme de surveillance environnementale, lequel permettra de s'assurer que les clauses environnementales prévues aux plans et devis, la réglementation applicable s'il y a lieu et les mesures d'atténuation prévues dans l'étude d'impact soient appliquées de manière à assurer la protection de l'environnement. La qualité de l'eau est l'un des éléments qui fera l'objet du programme.

L'équipe d'analyse constate que plusieurs actions sont reportées lors de la confection des plans et devis. Elle est d'avis que les mesures prévues par le MTQ doivent être mises en place, que les eaux de drainage doivent respecter les critères ou les normes en vigueur, que la capacité du réseau de drainage doit être vérifiée et qu'une étude et un programme de suivi sur la qualité des eaux et sur ses impacts sur les usages fauniques et récréatifs à l'embouchure des cours d'eau doivent être réalisés. Dans le programme de suivi prévu à cette fin, des mesures doivent être réalisées une fois au printemps lors de la crue et durant la période d'étiage, pendant les deux années suivant la mise en service des infrastructures et des mesures d'atténuation doivent aussi être envisagées pour s'assurer d'une bonne gestion de ces eaux. Les rapports de suivi devront aussi être transmis au MDDEP, au plus tard trois mois après chaque année de mesure.

2.3.6 Le milieu naturel

Le MTQ a rappelé que le secteur d'étude est situé dans un milieu très urbanisé où les espaces naturels sont limités et ont fait l'objet de nombreuses perturbations, particulièrement à l'intérieur du secteur touché par les travaux. Aucun habitat naturel non ou peu perturbé n'a été répertorié.

La seule zone sensible susceptible d'être touchée par les travaux se rattache au ruisseau Bouchard situé au nord du secteur d'étude. Par contre, considérant les caractéristiques biophysiques actuelles du ruisseau Bouchard, les impacts négatifs sur la qualité de l'habitat naturel ou sur la qualité de l'eau du ruisseau, causés par les travaux, sont jugés faibles. Le ruisseau Smith pourrait aussi être affecté par les travaux.

Par contre, il demeure certaines incertitudes sur l'utilisation faunique à l'embouchure des ruisseaux en question.

L'équipe d'analyse considère qu'une étude additionnelle serait nécessaire pour préciser les usages fauniques et récréatifs de ces secteurs et leur sensibilité à

recevoir les eaux de ruissellement. Cette étude est complémentaire à celle demandée précédemment sur la qualité des eaux.

2.3.7 La qualité du paysage

Les impacts sur cet aspect revêtent un caractère particulier, car l'aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau se veut une porte d'entrée importante de la région de Montréal. De plus, plusieurs hôtels se retrouvent dans l'aire d'étude.

Le MTQ et ses partenaires sont conscients de cette réalité et s'en préoccupent. L'impact sera plus important lors de la phase de construction et sera non négligeable. Certaines mesures ont donc été envisagées pour l'atténuer. Il en est de même pour la phase d'exploitation pour laquelle une approche particulière de traitement du paysage est prévue. Un programme de suivi d'une durée de deux ans est aussi prévu.

Dans son rapport, la commission du BAPE émettait l'avis suivant :

« **Avis** — La commission estime que la Ville de Montréal et l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval, en collaboration avec le ministère des Transports, devraient porter une attention particulière à la qualité du design des infrastructures, des aménagements paysagers, du mobilier urbain et de l'affichage dans une optique d'embellissement du paysage urbain et dans le but de doter Montréal d'une porte d'entrée prestigieuse. »

Dans ce contexte, le MTQ a mandaté une firme de consultants en architecture du paysage, ainsi qu'une firme d'architecture pour développer un concept architectural pour les structures et un concept d'aménagement paysager adaptés aux particularités du milieu.

L'équipe d'analyse constate que le MTQ et ses partenaires sont sensibles à cet aspect du projet et elle est d'avis que les démarches entreprises à cet effet devraient améliorer la situation.

L'aménagement paysager est une des mesures pour minimiser les impacts du projet. La réalisation des modalités et des mesures d'atténuation en question est donc importante de même que l'efficacité de ces mesures.

Un programme de suivi est prévu par le MTQ. Cependant, en plus de concerner les aménagements paysagers, il devra aussi faire état des autres mesures pour assurer l'intégration visuelle du projet. Le programme de suivi devrait être soumis au MDDEP avec la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Un rapport de suivi et un rapport de l'état des lieux à la suite des travaux d'aménagements paysagers réalisés devraient aussi lui être fournis au plus tard six mois après leur réalisation.

2.3.8 Mesures d'urgence et sécurité publique

Compte tenu de la présence d'un aéroport, de voies ferrées, d'industries et de secteurs résidentiels, les mesures d'urgence et de sécurité publique faisaient partie des préoccupations des intervenants.

Le MTQ a rappelé que le Ministère dispose d'un Plan régional des mesures d'urgence couvrant l'Île de Montréal. On retrouve dans ce plan les procédures opérationnelles et la chaîne de commandement en situation d'urgence ainsi que le Plan régional de sécurité civile issu du Plan national de sécurité civile. Ces procédures encadrent les règles d'intervention sur tout le réseau autoroutier de l'Île de Montréal. Par ailleurs, pour l'aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau, on retrouve deux plans particuliers d'intervention :

- un plan particulier d'intervention en cas de rupture de l'échangeur menant à l'aéroport;
- un plan particulier d'intervention en cas d'écrasement d'avion.

Pour la phase de construction, il y donc lieu de mentionner que la Direction de l'Île-de-Montréal du MTQ dispose d'une équipe qui se spécialise en gestion des impacts et s'assure de coordonner les activités reliées aux travaux routiers avec tous les partenaires, incluant les services d'incendie et de police afin d'assurer la sécurité publique du secteur. Elle s'assure ainsi de la cohérence de la gestion des entraves à la circulation en fonction des besoins de maintien de la fluidité, de la sécurité et des besoins particuliers des partenaires (municipalités, compagnies d'utilités publiques, sociétés paragonnementales, corps policiers, pompiers, etc.). Le phasage des travaux du réaménagement de l'échangeur Dorval tiendra compte de ces besoins et particulièrement de ceux liés à la sécurité publique.

Le plan régional des mesures d'urgence est mis à jour annuellement. Pour le faire connaître à l'interne, des formations et réunions d'information ont lieu périodiquement au sein du MTQ.

Les mesures d'urgence et de sécurité publique faisaient partie des préoccupations des intervenants. L'équipe d'analyse est d'avis que le MTQ se préoccupe de ces mesures dans ce secteur. Cependant, certaines incertitudes demeurent. Il y a donc lieu que le MTQ porte une attention particulière à cet aspect, notamment en s'assurant que son Plan régional des mesures d'urgence intègre bien le Plan régional de sécurité civile et les plans particuliers d'intervention de l'aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau.

2.3.9 Les impacts sur le transport en commun et le transport actif

Le projet vise, entre autres, une amélioration du transport en commun et du transport actif (piétons et cyclistes). Ainsi, dans l'étude d'impact, le MTQ mentionne des impacts positifs du projet pour ces deux modes de transport.

Malgré tout, il est à souligner que les impacts sur cet aspect ont figuré parmi les arguments pour demander une audience publique. Le rapport du BAPE traite donc de cet aspect et recommande certaines actions. On peut souligner celles-ci :

« **Avis** — La commission estime que la piste cyclable proposée par le ministère des Transports comporterait de nombreuses entrées et sorties, intersections et bretelles non protégées par des feux de circulation et qu'elle poserait de ce fait un risque pour la sécurité des cyclistes, tout en ajoutant des entraves à la circulation le long du parcours. »

« **Avis** — La commission est d'avis que les tracés proposés par le ministère des Transports faciliteraient les déplacements des piétons et des cyclistes entre les secteurs nord et sud de l'arrondissement de Dorval–L'Île-Dorval comparativement à la situation actuelle. Elle estime toutefois que la piste cyclable proposée ne permettrait pas un accès facile aux différents secteurs d'activités et aux infrastructures de transport collectif. »

Tel que mentionné au chapitre 1, des modifications au projet ont été présentées à la suite de l'audience publique et visent à répondre aux préoccupations du BAPE. Sans reprendre la description détaillée de ces modifications, on peut les résumer de la façon suivante :

- Le tracé du lien ferroviaire a été réévalué (annexe 4). Un avis de projet distinct a été déposé au Ministère à cet effet et ce projet sera ainsi traité distinctement dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. L'emprise prévue à cet effet et les travaux préliminaires qui avaient été prévus ne font plus partie du présent projet.
- Selon les études additionnelles de la STM, l'emplacement actuel du terminus d'autobus ne permettrait pas de possibilité d'expansion pour répondre à la demande future. Le nouvel emplacement, décrit dans le chapitre 1, le permettrait tout en diminuant les temps de parcours des autobus. Quant au nouvel emplacement de la gare de Via Rail, il permettrait en outre de réduire la superficie du terrain d'Hydro-Québec nécessaire à l'aménagement de la rue X, puisque les besoins de Via Rail sont moins importants en superficie que les besoins de la STM.
- Les réseaux piétonnier et cyclable ont aussi fait l'objet de modifications importantes telles que décrites précédemment (annexe 6). La Ville de Dorval et le Club Vélo Dorval ont ainsi été consultés à ce sujet. Une lettre de la Ville (13 octobre 2006) confirme cette consultation et l'acceptation des modifications par les participants.

L'équipe d'analyse est d'avis que les modifications apportées et les mesures prévues par le MTQ pour favoriser le transport en commun et le transport actif sont satisfaisantes.

2.3.10 Surveillance environnementale

La surveillance des travaux et l'efficacité des mesures d'atténuation proposées constituent des considérations qui préoccupent les intervenants et qui nécessitent des mesures supplémentaires. Le MTQ devrait répondre à ces préoccupations.

L'équipe d'analyse est d'avis que la réalisation des modalités et des mesures d'atténuation, tel que prévu, est importante pour minimiser les impacts du projet. Il est donc nécessaire que la surveillance se fasse et que l'on puisse obtenir les rapports régulièrement afin de connaître de quelle façon les travaux se sont déroulés et pour effectuer des corrections, s'il y a lieu. Ainsi, il est recommandé que le MTQ dépose, au plus tard un an après le début des travaux, un rapport de surveillance environnementale faisant état du déroulement des travaux et de l'efficacité des mesures d'atténuation appliquées. Un tel rapport doit être fourni

annuellement et le dernier doit l'être au plus tard trois mois après la fin des travaux de construction.

L'équipe d'analyse est aussi d'avis que, dans l'étude d'impact et dans les conditions prévues au décret, il y a plusieurs programmes de surveillance et de suivi et qu'il y a lieu d'encadrer davantage la transmission de ces informations au MDDEP ainsi que leur diffusion auprès du public en général. Ainsi, il est recommandé que le MTQ rende public un bilan annuel portant sur les activités de surveillance et de suivi prévues au décret et qu'il en transmette cinq copies au MDDEP.

CONCLUSION

La conclusion comprend le jugement de l'équipe d'analyse quant à l'acceptabilité environnementale du projet et les principales recommandations à cet effet. L'acceptabilité environnementale du projet doit considérer l'interrelation des enjeux dont il a été question dans la section précédente et tenir compte du contexte général. De cette analyse émerge un certain nombre de constats qui orientent la recommandation de l'équipe d'analyse et les conditions qui y sont reliées.

2.4 Constats

Premièrement, des constats relatifs à la raison d'être du projet :

- Comme la plupart des intervenants, l'équipe d'analyse constate les divers problèmes de congestion routière et d'accessibilité ainsi que les lacunes et déficiences du réseau d'infrastructures terrestres.
- L'importance du rôle de ce secteur est indéniable alors qu'il constitue un nœud intermodal important.
- L'équipe d'analyse est d'avis que des améliorations aux infrastructures terrestres sont nécessaires.

Deuxièmement, des constats relatifs au choix de la solution :

- Une solution complète se proposant de répondre à l'ensemble des besoins au plan routier et complétée par l'amélioration du transport en commun et du transport actif s'avère la meilleure et la plus respectueuse d'une approche de développement durable.
- Le projet modifié répond aux objectifs et aux préoccupations de la majorité des intervenants.

Troisièmement, des constats relatifs à l'acceptabilité environnementale du projet :

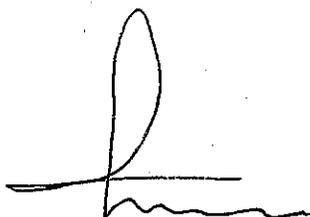
- Plusieurs impacts significatifs se retrouvent lors de la phase de construction tandis que les impacts de la phase d'exploitation peuvent davantage être atténués et semblent moins importants. Le MTQ considère d'ailleurs qu'il y aura des impacts positifs pour les usagers des infrastructures, la communauté locale et sur l'utilisation du sol, le paysage et le développement urbain.
- Les impacts sur le milieu biophysique semblent acceptables compte tenu de la situation déjà perturbée. Par ailleurs, puisque certaines incertitudes demeurent sur la sensibilité des usages fauniques et récréatifs à l'embouchure des cours d'eau, des études additionnelles seraient requises et devraient être déposées lors de la demande d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Enfin, un suivi devrait également être exigé pour vérifier l'état de la revégétalisation ainsi que la stabilisation des berges.
- Les impacts sur la qualité des eaux de surface et des eaux souterraines demeurent une préoccupation. La mise en place d'un programme de suivi au point de rejet dans les cours d'eau doit être exigée afin de respecter les critères de qualité de l'eau pour la protection de la vie aquatique et les règlements de la Communauté métropolitaine de Montréal.
- Le climat sonore est déjà à un niveau élevé et son évaluation est complexe étant donné la présence d'un aéroport, de voies de chemin de fer et des infrastructures routières. Différentes mesures d'atténuation et un suivi doivent être exigés.

- Compte tenu que les abords de la route présentent un climat sonore déjà perturbé, le réaménagement de la route ne doit pas induire une augmentation du niveau de bruit. De préférence, la conception et les aménagements prévus doivent permettre de diminuer le niveau sonore dans les secteurs résidentiels ou institutionnels. Des mesures d'atténuation, telles que proposées par le MTQ dans son programme de suivi, sont à envisager dès maintenant.
- Les travaux constituent un risque pour la contamination des sols mais des mesures adéquates existent pour éviter cet impact.
- Malgré l'analyse de plusieurs variantes, des commerces risquent de subir des impacts significatifs à la suite des modifications apportées aux infrastructures.
- Certains secteurs résidentiels subsistent à proximité des différents axes et ils subiront des impacts dus aux modifications des infrastructures.
- La sécurité routière, la circulation, le transport actif et le transport en commun sont pris en compte dans ce projet et les mesures prévues sont acceptables.
- Les impacts de ce projet sur la qualité de l'air dans les secteurs résidentiels sont relativement faibles et seraient acceptables, mais certaines incertitudes demeurent et un programme de suivi est nécessaire.
- Les mesures d'urgence et de sécurité publique font partie des préoccupations de l'initiateur.

2.5 Recommandation

Compte tenu de l'analyse des enjeux et des constats énoncés précédemment :

L'équipe d'analyse est d'avis que le projet de construction des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau est acceptable et qu'un certificat d'autorisation devrait être délivré en faveur du MTQ afin de réaliser ce projet, mais selon certaines conditions et mesures qui sont abordées dans ce rapport.



Michel-L. Mailhot, M. Sc., D.S.A.
Chargé de projet
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations
environnementales



Hervé Chatagnier, géographe
Analyste
Service des projets en milieu terrestre
Direction des évaluations
environnementales

RÉFÉRENCES

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2003). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport Montréal-Trudeau – Étude d'opportunité-Étude des besoins*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, juillet 2002, novembre 2003, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2004a). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Rapport principal*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, août 2004, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2004b). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Annexes A. B. C.*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, août 2004, pagination multiple;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2004c). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Annexe D*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, août 2004, 143 p. et 8 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2005a). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Addenda à l'étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, janvier 2005, 45 p. et 3 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2005b). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Addenda II à l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires consolidés du comité fédéral de projet – Agence canadienne d'évaluation environnementale*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, février 2005, 101 p. et 2 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2005c). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Complément à l'addenda I de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, février 2005, 2 p. et 2 annexes ;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2005d). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Second complément à l'addenda I de l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, avril 2005, 1 p. et 2 annexes ;

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2005e). *Projet de réaménagement de l'échangeur Dorval – Étude d'impact sonore et sur la qualité de l'air ambiant – Rapport complémentaire*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, juillet 2005, 18 p. et 1 annexe;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2005f). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Étude d'impact sur l'environnement déposée au ministre de l'Environnement – Complément d'information – Modifications au projet et aux impacts*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, août 2005, 23 p. et 2 annexes;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2006a). *Amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport Montréal-Trudeau – Addenda III à l'étude d'impact sur l'environnement – Réponses aux questions et commentaires additionnels du comité fédéral de projet – Agence canadienne d'évaluation environnementale*, par Daniel Arbour & Associés en collaboration avec CIMA+ et SNC-Lavalin, juillet 2006, 33 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2006b). *Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau de Montréal – Commentaires du ministère des Transports sur le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement*, 4 mai 2006, 9 p. et 1 annexe;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2006c). *Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau de Montréal – Modifications apportées au projet depuis les audiences publiques du BAPE*, août 2006, 6 p. et 5 annexes;
- VILLE DE DORVAL (Ville de Dorval, 2006). Lettre de M. Edgar Rouleau, maire de la Ville de Dorval, à M. Henri Gilbert, du ministère des Transports, datée du 13 octobre 2006, concernant l'acceptation du réseau cyclable optimisé – Échangeur Dorval, 1 p.;
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (MTQ, 2007a). *Projet d'amélioration des infrastructures de transport terrestre près de l'Aéroport international Pierre-Élliott-Trudeau de Montréal – Complément d'information concernant la sortie Fénélon, la signalisation touristique, l'affichage publicitaire et le climat sonore*, mars 2007, 12 p. et 10 annexes.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE ET DES MINISTÈRES CONSULTÉS

Les unités administratives du MDDEP :

- la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de Montréal, Laval, Lanaudière et Laurentides;
- la Direction du suivi de l'état de l'environnement;
- la Direction des politiques en milieu terrestre;

et les autres ministères :

- le ministère des Affaires municipales et des Régions;
- le ministère de la Culture et des Communications;
- le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation;
- le ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- le ministère de la Santé et des Services sociaux;
- le ministère de la Sécurité publique;
- le ministère du Tourisme.

ANNEXE 2 : CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

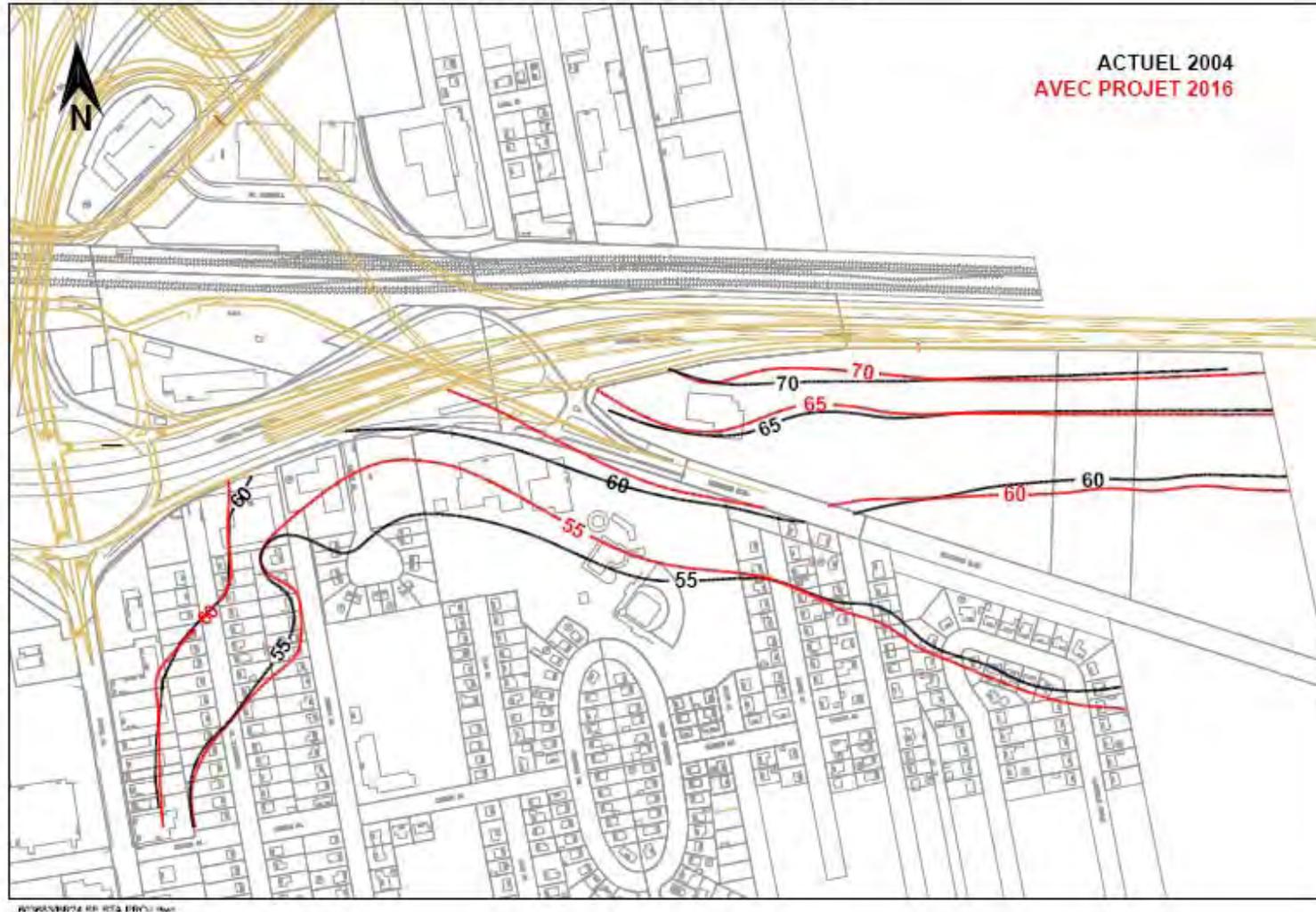
Date	Événements
1998-04-20	Réception de l'avis de projet
1988-07-14	Délivrance de la directive ministérielle
2004-09-28	Réception de l'étude d'impact sur l'environnement
2004-10-07 au 2004-11-22	Consultation intra et interministérielle sur la recevabilité de l'étude d'impact
2004-12-10	Délivrance des questions et commentaires à l'initiateur de projet
2005-01-18	Réception d'une partie des réponses aux questions et commentaires
2005-01-21 au 2005-02-15	Consultation intra et interministérielle sur la première partie des réponses aux questions et commentaires
2005-03-08	Réception de la deuxième partie des réponses aux questions et commentaires
2005-03-14 au 2005-03-24	Consultation intra et interministérielle sur la deuxième partie des réponses aux questions et commentaires
2005-03-24	Avis de recevabilité produit par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
2005-04-12 au 2005-05-27	Période d'information et de consultation publiques de 45 jours menée par le BAPE
2005-09-12 au 2006-01-12	Mandat d'audience publique au BAPE
2006-03-13	Rapport du BAPE rendu public
2006-04-03	Début de la consultation intra et interministérielle sur l'acceptabilité du projet
2006-05-11	Réception à la Direction des évaluations environnementales des « Commentaires du ministère des Transports sur le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement »
2006-09-05	Réception à la Direction des évaluations environnementales d'un rapport du MTQ intitulé « Modifications apportées au projet depuis les audiences publiques du BAPE »
2007-04-03	Réception à la Direction des évaluations environnementales du rapport « Compléments d'information concernant la sortie Fénélon, la signalisation touristique, l'affichage publicitaire et le climat sonore »

ANNEXE 3 : CLIMAT SONORE

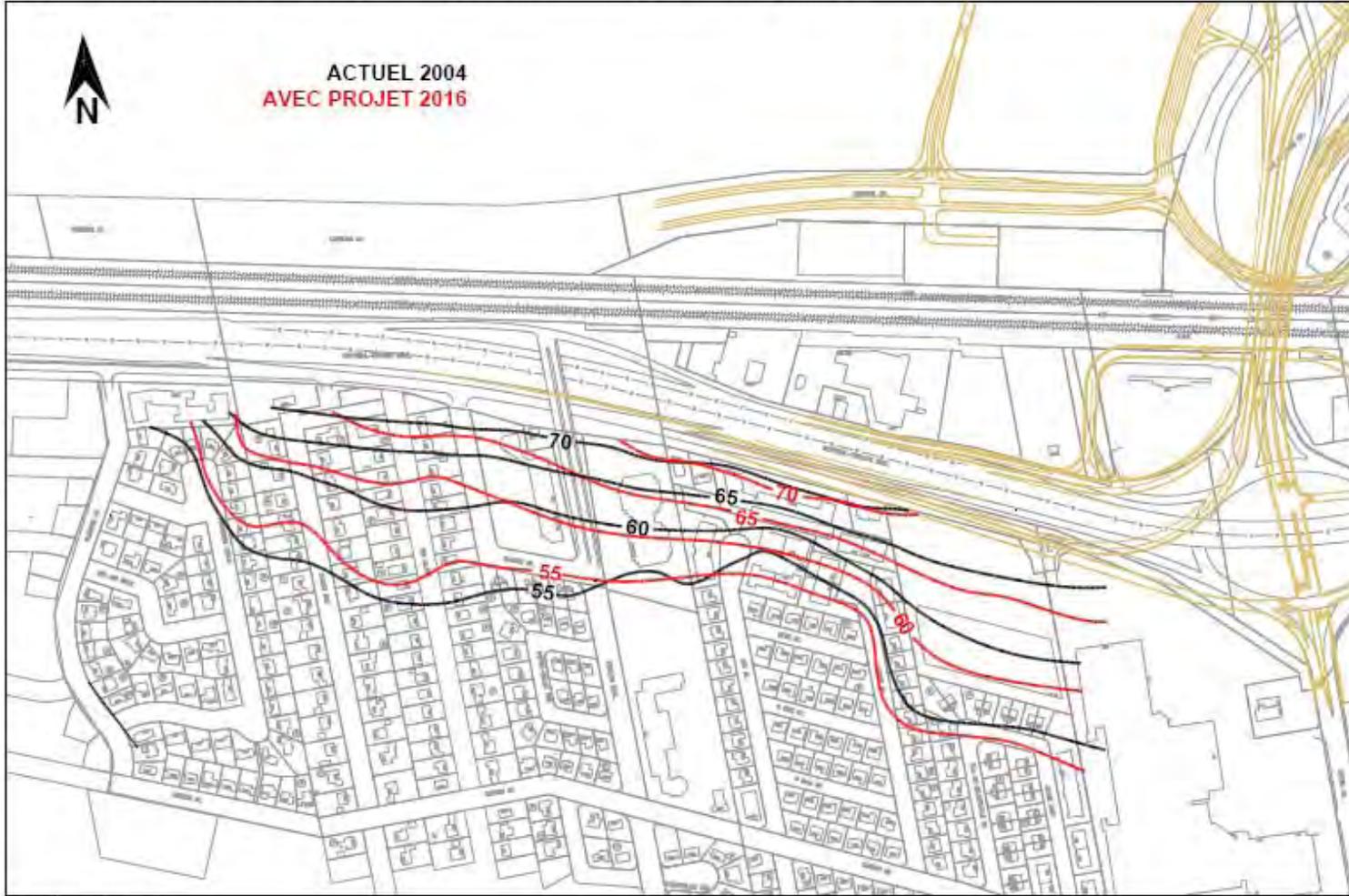
Isophones, période de 24h (bruit routier seulement) - Secteur Nord



Source : Ministère des Transports

Isophones, période de 24h (bruit routier seulement) - Secteur Sud-Est

Isophones, période de 24h (bruit routier seulement) - Secteur Sud-Ouest



ANNEXE 4 : PROJET OPTIMISÉ



Source : Ministère des Transports