

RAPPORT D'ENQUÊTE

**PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19,
DE L'AUTOROUTE 440 JUSQU'AU BOULEVARD
DAGENAIS A LAVAL**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Lettre de transmission au Ministre	
Lettre de transmission au Président	
Mandat du Ministre	
CHAPITRE 1 - Le mandat d'enquête, les intervenants et les demandes d'audience	
1.1 Le mandat	1.1
1.2 Les intervenants	1.2
1.3 L'enquête	1.3
1.4 Les demandes d'audience	1.4
CHAPITRE 2 - Le projet du ministère des Transports	
2.1 Les objectifs du projet	2.1
2.2 Les caractéristiques techniques du projet	2.1
2.3 Les impacts du projet selon le promoteur	2.2
CHAPITRE 3 - Chronologie du dossier	
CHAPITRE 4 - Le premier contact avec les requérants	
4.1 Monsieur Pierre Lafond	4.1
4.2 Monsieur Normand Demers	4.2

CHAPITRE 5 -	Premier contact avec les autres intervenants	
5.1	Premier contact avec le ministère des Transports du Québec	5.1
5.2	Premier contact avec Ville de Laval	5.2
5.3	Le ministère de l'Environnement	5.4
CHAPITRE 6 -	Les enjeux par rapport à notre mandat	
6.1	Le cas de monsieur Lafond	6.1
6.2	Le cas de monsieur Demers	6.2
6.2.1.	Exposé	6.2
6.2.2	Les questions de droit	6.6
	a) les questions connexes	6.6
	b) les questions fondamentales	6.10
CHAPITRE 7 -	Le climat sonore: problèmes et solutions	
7.1	La rencontre avec monsieur Jean-Gabriel Migneron	7.1
7.2	Rencontre avec le MTQ et Ville de Laval	7.2
7.3	Le retrait de la demande d'audience de monsieur Lafond	7.3
7.4	L'accord du MENVIQ	7.3
CHAPITRE 8 -	Conclusions	
ANNEXES		



Montréal, le 17 décembre 1987

Monsieur Clifford Lincoln
Ministre de l'Environnement
3900, rue Marly
Sainte-Foy, Qc
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

Le 25 mai, vous mandatiez le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour tenir une enquête sur le projet de prolongement de l'autoroute 19, de l'autoroute 440 jusqu'au boulevard Dagenais à Laval.

Dans le cas de cette enquête, vous demandiez d'identifier les enjeux du dossier et de vérifier auprès des intervenants que les attentes exprimées puissent être satisfaites dans le cadre du projet.

L'enquête a été conduite par Me Pierre Quesnel, qui a été assisté de monsieur Pierre Auger, analyste.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président,

Victor C. Goldbloom, O.C., m.d., ll.d.

Québec, le 30 novembre 1987

Monsieur Victor C. Goldbloom
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
1er étage
12, rue Sainte-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

Monsieur le président,

Il me fait plaisir de vous transmettre par les présentes le rapport final de la Commission d'enquête que j'ai dirigée à la demande du Gouvernement.

Au cours de son enquête, la Commission s'est penchée sur deux volets bien distincts du dossier "Prolongement de l'autoroute 19, de l'autoroute 440 jusqu'au boulevard Dagenais à Laval".

En effet, deux requérants ont demandé la tenue d'une audience publique pour ce projet et chacun, pour des motifs différents.

L'enquête, qui a parfois pris des allures de médiation, a donné des résultats positifs en regard d'un des requérants qui, sous la garantie de mesures supplémentaires de mitigation, nécessaires et justifiées à l'examen du dossier, a retiré sa demande d'audience, laquelle devenait inutile dans les circonstances.

Quant à l'autre requérant, sa demande soulève des difficultés d'ordre technique sur le plan de la recevabilité ainsi que pour d'autres motifs tels qu'ils sont exposés dans le présent rapport.

Au surplus, et en parallèle de notre enquête, nous croyons qu'une récente décision judiciaire rendue par la Commission de la protection du territoire agricole a apporté un éclairage complémentaire, sinon final, quant aux difficultés auxquelles est confronté ce deuxième requérant.

Espérant que le présent rapport vous apportera toutes les précisions utiles relativement audit projet de prolongement de l'autoroute 19, je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Quesnel', written in a cursive style.

PIERRE QUESNEL, avocat
Commissaire ad hoc

Le ministre de l'Environnement

Sainte-Foy, le 11 mai 1987

Monsieur André Beauchamp
Président
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

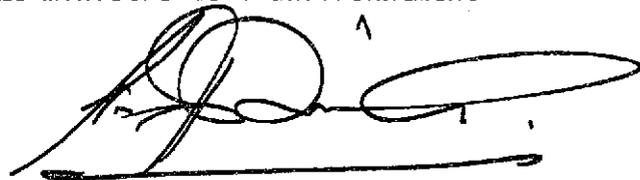
Monsieur le président,

En ma qualité de ministre de l'Environnement, conformément à l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.O., chapitre Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête sur le projet de prolongement de l'autoroute 19, depuis l'autoroute 440 jusqu'au boulevard Dagenais à Ville de Laval à partir du 25 mai 1987 jusqu'au 24 juillet 1987.

Dans ce dossier, quelques intervenants ont demandé la tenue d'une audience publique. Avant de donner suite à cette demande, les requérants acceptent que des discussions puissent avoir lieu afin de vérifier que les attentes exprimées puissent être satisfaites dans le cadre du présent projet. C'est dans ce contexte que je vous prie de procéder à l'enquête auprès des intervenants.

Veuillez agréer, Monsieur le président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le ministre de l'Environnement



Clifford Lincoln

CHAPITRE 1 - LE MANDAT D'ENQUÊTE, LES INTERVENANTS ET LES DEMANDES D'AUDIENCE

1.1 Le mandat

Le ministre de l'Environnement, monsieur Clifford Lincoln, conformément à l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, a donné mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une enquête sur le projet de prolongement de l'autoroute 19 depuis l'autoroute 440 jusqu'au boulevard Dagenais à Laval, et ce, à partir du 25 mai 1987 jusqu'au 24 juillet 1987. Ce mandat a été par la suite prolongé jusqu'au 30 novembre 1987, le temps que certaines études techniques supplémentaires soient complétées et puissent être analysées pour les fins du présent dossier.

Le contexte dans lequel s'est tenue l'enquête est le suivant selon les termes de la lettre de mandat du Ministre:

"Dans ce dossier, quelques intervenants ont demandé la tenue d'une audience publique. Avant de donner suite à cette demande, les requérants acceptent que des discussions puissent avoir lieu afin de vérifier que les attentes exprimées puissent être satisfaites dans le cadre du présent projet."

Dans le contexte de ce mandat, la Commission a rencontré les divers intervenants et elle a vérifié la perception et la vision de chacun sur le projet à l'étude.

A la suite des premières rencontres avec les divers intervenants, la Commission a choisi de traiter distinctement et séparément les deux demandes d'audience. La Commission en est venue à la conclusion qu'il valait mieux agir ainsi sur le plan des procédures pour des raisons d'efficacité, du fait de la dichotomie évidente au niveau des motifs et des préoccupations de chacun des deux requérants au dossier. Cette méthodologie ressortira donc tout au long du présent rapport.

La Commission d'enquête était formée de Me Pierre Quesnel, avocat, commissaire ad hoc du BAPE, assisté de monsieur Pierre Auger, professionnel à l'emploi du BAPE, lequel a agi comme secrétaire et analyste de cette commission.

1.2 Les intervenants

Sept intervenants ont été identifiés dans le cadre de cette enquête. En premier lieu, messieurs Normand Demers et Pierre Lafond, requérants, puis monsieur Jean-Guy Nadon, un propriétaire exproprié pour les fins du projet, le promoteur, qui est le ministre des Transports du Québec, la ville de Laval, responsable de la construction du boulevard Dagenais, le ministre de l'Environnement et, finalement, un spécialiste du bruit routier, monsieur Jean-Gabriel Migneron, lequel est ingénieur et directeur du Centre de recherches en aménagement et en développement à l'Université Laval.

Certains de ces divers intervenants ont été consultés à plusieurs niveaux, ce qui a ajouté à la complexité du dossier.

Le ministère des Transports, par exemple, a, à lui seul, donné lieu à la participation successive de six sous-intervenants.

La Commission a rencontré, de ce ministère, les personnes suivantes: messieurs Jean-Luc Simard, directeur de la planification routière, Jean-Claude Larivée, chef du Service des projets de Montréal, Yvan Canuel du Service de l'Environnement, Robert Gagné du Service des expropriations et Me Pierre Langlois du Service du contentieux à Québec.

Pour Ville de Laval, la Commission a rencontré messieurs Marcel Nadeau, directeur délégué aux études et projets techniques, Pierre Pelletier, urbaniste, Me Jocelyn Vallières du Service du contentieux, Jacques Lahaie, ing. Coordination, Division des plans et devis, Pierre Lafrance, chef de la Division Environnement, Jean Roussel, conseiller professionnel au Service d'urbanisme, André Perreault, assistant-directeur, Planification, et Robert Huard, directeur du Service d'urbanisme.

Pour le ministère de l'Environnement, la Commission a rencontré messieurs Gilles Coulombe, directeur de la Direction des évaluations environnementales, et Gaëtan Brodeur, analyste au même endroit.

Pour les requérants, la Commission a rencontré monsieur Normand Demers et son avocat, Me Louis V. Sylvestre, et monsieur Pierre Lafond, l'autre requérant.

1.3 L'enquête

Le processus de l'enquête a été très simple, les requérants ayant été, dans un premier temps, rencontrés individuellement.

Ces rencontres ont eu lieu afin de vérifier les opinions et les attentes de chacun, tout en leur expliquant le mandat de la Commission.

Par la suite, plusieurs rencontres ont eu lieu avec les autres intervenants ou sous-intervenants.

De toutes les rencontres subséquentes, une seule rencontre réunissant plusieurs intervenants a été tenue, soit celle du 15 juillet 1987, où étaient réunis les représentants du ministère des Transports et les représentants de Ville de Laval.

Lors de la plupart des séances de travail auxquelles les intervenants ont participé, la Commission a utilisé l'enregistrement mécanique pour plus de précisions aux fins d'analyse et de rédaction du présent rapport.

1.4 Les demandes d'audience

- a) La première demande d'audience adressée au Ministre fut celle de monsieur Pierre Lafond et elle est datée du 18 novembre 1986.

Dans cette demande d'audience, le requérant soulevait les points suivants:

- que l'étude d'impact du promoteur, le ministère des Transports, était incomplète en regard des étapes non définies de la réalisation du projet;
- que l'intervenant s'interrogeait également sur l'étendue de l'impact potentiel du prolongement de la 19 sur la zone agricole limitrophe, de même que sur les effets sonores en regard des quartiers résidentiels également limitrophes situés à l'ouest de l'autoroute prévue;

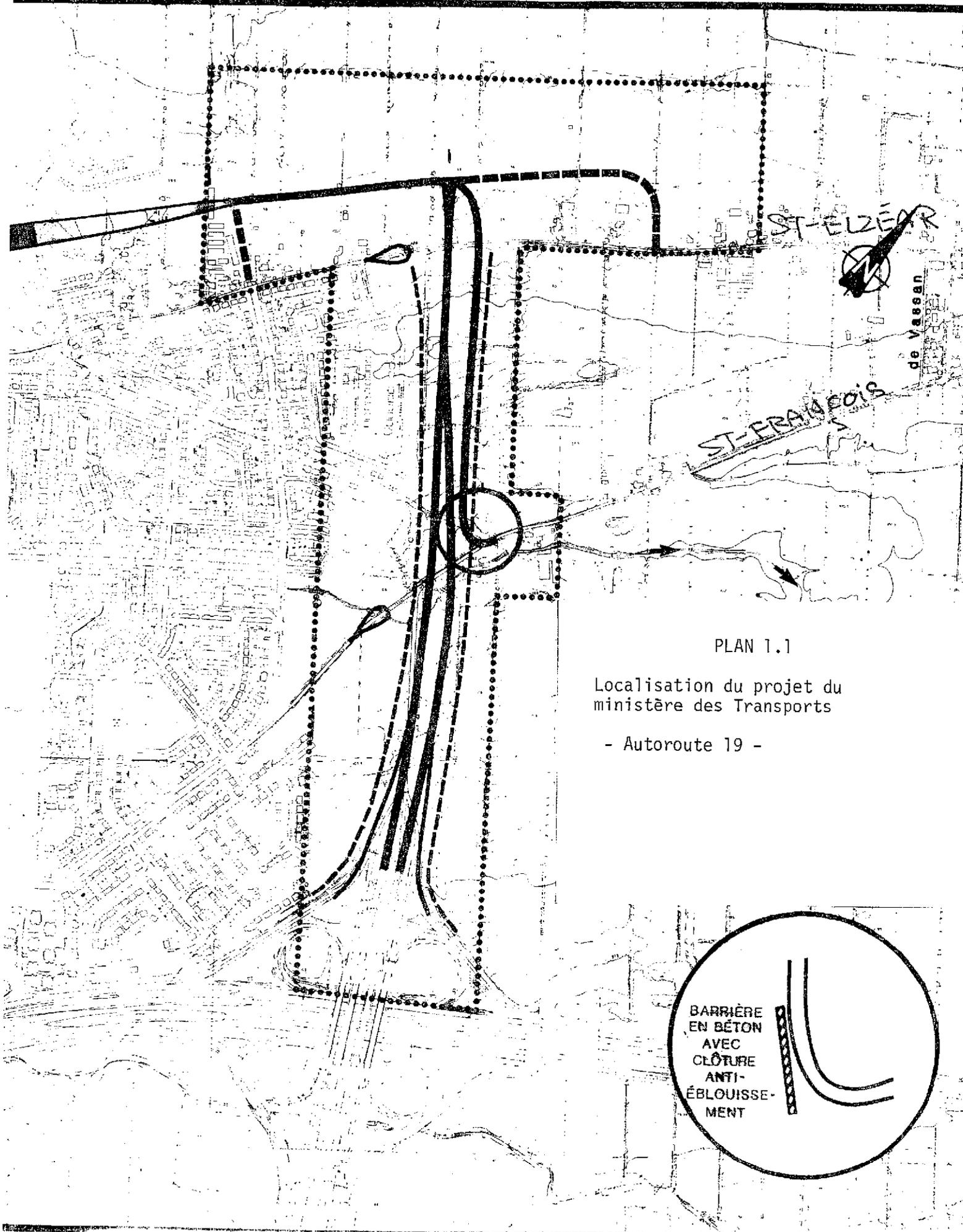
- que le même requérant, monsieur Pierre Lafond, alléguait, dans ses motifs, avoir des doutes quant au fait qu'il y avait eu un sérieux examen par le promoteur de différentes solutions de rechange pour amoindrir les impacts potentiels sur ces quartiers domiciliaires environnants.

b) Le deuxième requérant est monsieur Normand Demers. Pour sa demande d'audience datée du 25 novembre 1986, monsieur Demers a préféré agir par la voie de son procureur, Me Louis V. Sylvestre, dont le bureau est situé à Berthierville.

Dans sa demande d'audience publique signée par son procureur, monsieur Demers allègue que la réalisation des derniers mètres du boulevard Dagenais par la Ville de Laval aura pour effet "de rendre presque impossible la culture maraîchère et horticole étant donné l'exiguïté des lieux".

Dans cette même demande, monsieur Demers suggère que le ministère des Transports lui cède des terrains contigus pour pallier cet inconvénient en lui permettant de relocaliser sa serre.

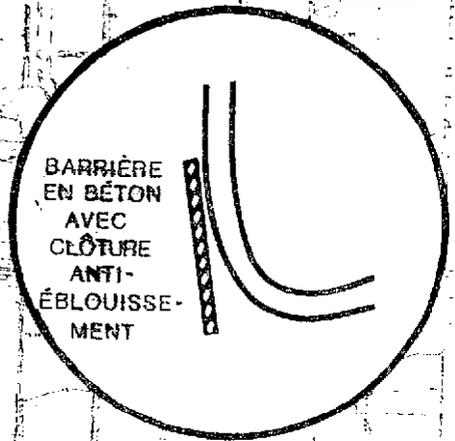
C'est là l'essentiel de la demande de monsieur Demers.



PLAN 1.1

Localisation du projet du
ministère des Transports

- Autoroute 19 -



CHAPITRE 2 - LE PROJET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

2.1 Les objectifs du projet

A la demande de Ville de Laval en 1981 et par la suite, lors d'une entente intervenue entre le gouvernement du Québec et cette ville, le 23 mai 1985, le ministère des Transports s'est engagé à construire une nouvelle section de l'autoroute 19 au nord de l'autoroute 440. Trois objectifs ont été avancés par le MTQ pour justifier ce projet. Il s'agirait d'abord de construire un lien routier efficace qui réglerait les problèmes de circulation rencontrés à l'échangeur des autoroutes 440 et 19, d'assurer un lien aux populations des quartiers Vimont et Auteuil à Laval et à celles des municipalités situées plus au nord comme Bois-des-Filion, Lorraine, une partie de Rosemère et de Saint-Louis-de-Terrebonne avec la ville de Montréal au sud. Finalement, le projet aurait également pour but de rencontrer les besoins du trafic local qui se serait accru considérablement dans les quartiers de Vimont et d'Auteuil.

2.2 Les caractéristiques techniques du projet

Tel qu'indiqué un peu plus haut, le prolongement de l'autoroute 19 débiterait au nord de l'autoroute 440, couperait le rang Saint-François ainsi que le boulevard Saint-Elzéar pour aller rejoindre le futur boulevard Dagenais. Cependant, il faut noter ici que le MTQ construirait toute la voie d'accès (ou voie de raccordement) au boulevard Dagenais. Cette voie d'accès, d'une longueur d'environ 400 mètres, serait construite sur du terrain qui appartient déjà au promoteur et dont la limite ouest se situe sur le lot 498. De la même façon, Ville de Laval s'est engagée à construire le boulevard Dagenais jusqu'à ce point de jonction de la voie d'accès du MTQ (voir plan n° 1.1).

Le projet, d'une longueur totale de 2,9 kilomètres, comprendrait quatre voies sur une distance de un kilomètre et se terminerait à deux voies. Il s'agirait, dans le premier cas, d'une autoroute à quatre voies séparée par un terre-plein gazonné d'une largeur moyenne de 30 mètres. La surface de roulement de 7,30 mètres serait bordée d'accotements pavés variant de 1,30 mètre à 2,25 mètres de largeur. Par la suite, sur une distance d'environ 350 mètres, il y aurait réduction des quatre voies à deux voies; la chaussée, également de 7,30 mètres, serait bordée d'accotements pavés de 3 mètres.

En ce qui concerne le raccordement avec le boulevard Dagenais, un patron de réduction des voies permettrait de joindre les deux projets. Les six voies du boulevard seraient réduites à trois jusqu'au point de rencontre avec l'A-19. Le Ministère a également prévu de raccorder les rangs Saint-Elzéar et Saint-François du côté est de l'autoroute. Du côté ouest, ces deux rangs deviendraient des culs-de-sac, ce qui obligerait les automobilistes à emprunter le boulevard Norman-Bethune.

La durée prévue des travaux serait de 6 mois s'échelonnant sur un maximum de 12 mois de calendrier.

2.3 Les impacts du projet selon le promoteur

Les avantages ou impacts positifs du projet seraient, selon le MTQ, de favoriser les échanges dans Laval ainsi qu'entre les diverses autoroutes nord-sud et est-ouest et de redonner à la route 335 (boulevard des Laurentides) sa vocation de voie artérielle. En ce qui concerne les impacts négatifs du projet, le ministère des Transports en a identifié plusieurs dont certains font l'objet de mesures de mitigation. Tout d'abord, il y aurait une perte de 19,5 ha de terres appartenant au MTQ et loués à des agriculteurs pour diverses cultures. Le promoteur se dit incapable d'évaluer l'impact et ne propose pas de mesures de mitigation à cet impact. Un autre impact de nature agricole serait la démolition d'une serre sur le lot 498 pour permettre la jonction du boulevard Dagenais et de l'autoroute 19. Cette démolition diminuerait

d'environ 21 pour cent la superficie totale de production de tomates de serre de cet agriculteur. L'impact est qualifié de fort. Cependant, le Ministère propose, pour mitiger cet impact, de relocaliser la serre sur une emprise qui lui appartient et qui est contiguë à la propriété du serriculteur. Tout dépendant du moment de cette relocalisation, l'impact résiduel pourrait varier.

La construction de l'autoroute entraînerait également la coupe de plusieurs arbres ornementaux situés à la limite ouest de l'emprise, près de la rue Sigmoud-Freud. Cet impact moyen serait mitigé par un aménagement paysager des abords de l'autoroute.

Finalement, l'impact négatif le plus important, en ce sens qu'il affecterait beaucoup de monde, serait le bruit causé par la circulation automobile de la future autoroute.

Selon des relevés effectués par le promoteur, le climat sonore actuel montre des niveaux de bruit qui varient entre 50 dB(A) et 54 dB(A) Leq (24 heures). Or, le bruit provoqué par l'autoroute atteindrait en 1998 des niveaux variant entre 61 dB(A) et 62 dB(A) Leq (24 heures). Le Ministère qualifie cet impact de fort. Afin de ramener ce climat sonore à un niveau acceptable, c'est-à-dire à un maximum de 55 dB(A), le Ministère propose de construire un écran acoustique le long de la future autoroute. Cet écran aurait une longueur totale de 950 mètres et une hauteur variant entre 2,5 mètres et 4,5 mètres.

CHAPITRE 3 - CHRONOLOGIE DU DOSSIER

4 février 1985

Dépôt de l'avis de projet au ministère de l'Environnement par le ministère des Transports concernant le "Prolongement de l'autoroute 19: de l'autoroute 440 au boulevard Dagenais".

30 septembre 1985

Envoi de la directive du Ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement.

23 mai 1986

Dépôt officiel de l'étude d'impact sur le prolongement de l'autoroute 19, de l'autoroute 440 au boulevard Dagenais, par le ministre des Transports.

13 octobre 1986

L'étude d'impact est rendue publique par le ministre de l'Environnement pour une période de 45 jours, c'est-à-dire jusqu'au 26 novembre 1986.

18 novembre 1986

Demande d'audience publique au ministre de l'Environnement par monsieur Pierre Lafond.

25 novembre 1986

Demande d'audience publique au ministre de l'Environnement par Me Louis V. Sylvestre au nom de son client, monsieur Normand Demers.

1er décembre 1986

Rapport au président du BAPE sur la période d'information par Pierre Auger.

23 avril 1987

Lettre de Pierre Auger à monsieur André Beauchamp concernant le dossier de l'autoroute 19.

11 mai 1987

Lettre du ministre de l'Environnement, monsieur Clifford Lincoln, à monsieur André Beauchamp lui confiant un mandat d'enquête à partir du 25 mai 1987 jusqu'au 24 juillet 1987.

13 mai 1987

Décret du gouvernement du Québec concernant la nomination de Me Pierre Quesnel.

25 mai 1987

Début du mandat d'enquête.

8 juin 1987

La Commission rencontre monsieur Pierre Lafond.

9 juin 1987

La Commission rencontre le promoteur en matinée et monsieur Normand Demers, l'après-midi.

10 juin 1987

La Commission rencontre Ville de Laval.

11 juin 1987

La Commission rencontre le ministère de l'Environnement.

12 juin 1987

- a) Lettre de monsieur Pierre Quesnel à monsieur Marcel Nadeau, directeur délégué aux études techniques à Ville de Laval, concernant le mur antibruit et la réglementation en vigueur à Laval concernant le bruit.
- b) Lettre de monsieur Pierre Quesnel à monsieur Jean-Claude Larivière, chef de service des projets au ministère des Transports, concernant des lacunes de l'étude d'impact et de nouvelles simulations quant au bruit provoqué par la future autoroute.

19 juin 1987

Lettre de monsieur Marcel Nadeau en réponse à la lettre de monsieur Pierre Quesnel.

2 juillet 1987

- a) La Commission rencontre monsieur Jean-Gabriel Migneron, directeur du Centre de recherches en aménagement et développement de l'Université Laval.
- b) Lettre de monsieur Pierre Quesnel à Me Louis V. Sylvestre concernant le règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement.

3 juillet 1987

La Commission rencontre de nouveau monsieur Pierre Lafond.

6 juillet 1987

Rencontre entre monsieur Pierre Quesnel et monsieur Jean-Luc Simard, directeur de la planification routière au ministère des Transports.

15 juillet 1987

- a) La Commission rencontre des représentants du MTQ et de Ville de Laval concernant le prolongement d'un mur antibruit.
- b) Lettre de monsieur Pierre Lafond à monsieur Pierre Quesnel concernant la continuation du mandat d'enquête en rapport avec les délais nécessaires pour la production par le MTQ d'une étude technique sur le prolongement du mur antibruit.

16 juillet 1987

Lettre de monsieur Jean-Luc Simard à monsieur Pierre Quesnel confirmant un engagement de son ministère à réaliser le prolongement d'un mur antibruit le long de l'autoroute 19.

29 juillet 1987

Lettre de Me Louis V. Sylvestre à monsieur Pierre Quesnel concernant la demande d'audience publique.

10 août 1987

Lettre de Me Louis V. Sylvestre à monsieur Pierre Quesnel concernant de nouveau la demande d'audience publique.

25 août 1987

Décret du Conseil du trésor (C.T. 165 331) concernant le règlement modifiant le règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires.

30 septembre 1987

- a) Lettre de monsieur Jean-Luc Simard à monsieur Pierre Quesnel concernant l'étude technique réalisée par le MTQ sur le prolongement du mur antibruit.
- b) Lettre du ministre de l'Environnement, monsieur Clifford Lincoln, à monsieur Victor C. Goldbloom, président du BAPE, prolongeant le mandat de la Commission jusqu'au 30 novembre 1987.

26 octobre 1987

Rencontre entre la Commission et le MENVIQ concernant le prolongement du mur antibruit.

28 octobre 1987

Nouvelle rencontre entre la Commission et monsieur Pierre Lafond qui retire sa demande d'audience compte tenu des engagements du promoteur.

2 novembre 1987

Lettre de monsieur Pierre Lafond au ministre de l'Environnement lui demandant de ne plus tenir compte de sa demande d'audience.

3 novembre 1987

La Commission rencontre monsieur Normand Demers et Me Louis V. Sylvestre.

6 novembre 1987

La Commission de protection du territoire agricole du Québec rend une décision en révision concernant monsieur Normand Demers pour le lot P. 498 de la paroisse de Saint-Vincent-de-Paul.

9 novembre 1987

Rencontre entre monsieur Robert Gagné du Service des expropriations du MTQ et la Commission concernant monsieur Demers.

10 novembre 1987

- a) Nouvelle rencontre entre Ville de Laval et la Commission concernant monsieur Demers.
- b) Lettre de monsieur Robert Gagné à monsieur Pierre Auger concernant les offres faites à messieurs Hudon et Demers.

11 novembre 1987

La Commission rencontre monsieur Jean-Guy Nadon.

26 novembre 1987

- a) Rencontre entre Me Pierre Quesnel et Me Langlois concernant le cas de monsieur Demers.
- b) Lettre de monsieur Robert Gagné à monsieur Pierre Quesnel confirmant que le MTQ procéderait à la conclusion d'une offre faite le 27 décembre 1985 à monsieur Jean-Guy Nadon et acceptée par ce dernier.

CHAPITRE 4 - LE PREMIER CONTACT AVEC LES REQUÉRANTS

4.1 Monsieur Pierre Lafond

La Commission a d'abord rencontré monsieur Lafond le 8 juin 1987 pour que ce dernier nous fasse état de ses préoccupations face au projet du MTQ. Dans sa demande d'audience au ministre de l'Environnement le 18 novembre 1986, monsieur Lafond exprimait ses inquiétudes quant à la protection du territoire agricole adjacent au projet et quant à des lacunes de l'étude d'impact du promoteur.

Lors de notre rencontre, monsieur Lafond a abordé de nombreux aspects du projet. Monsieur Lafond se dit d'abord préoccupé par la qualité de vie du milieu où il réside, en particulier la tranquillité des lieux et la proximité de la zone rurale pour la pratique d'activités à caractère sportif tels que le ski de randonnée ou le vélo. Dans cette perspective, il s'interroge sur la pertinence et l'utilité du projet ainsi que sur ses répercussions négatives. Bien que monsieur Lafond ait des doutes quant à la justification du projet, il ne va pas jusqu'à s'y opposer formellement. Ses préoccupations s'orientent plutôt vers la protection de la zone agricole située à l'est de la future autoroute. Il craint que la construction de cette autoroute ne favorise un dézonage progressif du milieu agricole sous la pression de développeurs intéressés à la construction domiciliaire. Dans cet esprit, monsieur Lafond souhaite que la construction du boulevard Dagenais s'arrête à l'autoroute 19.

La deuxième préoccupation de monsieur Lafond a trait au niveau de bruit qui serait produit par la circulation automobile sur l'autoroute et qui affecterait la quiétude du quartier où il demeure. Monsieur Lafond a aussi mis en doute l'efficacité du mur antibruit qui est proposé par le promoteur et qui devrait permettre que le niveau de bruit ne dépasse pas les 55 dB(A) en niveau équivalent sur une période de 24 heures dans la zone adjacente à la future autoroute. Plus particulièrement, monsieur Lafond s'interroge

sur la hauteur du mur, sa longueur totale, sa construction ainsi que sur l'aménagement paysager qui y est prévu.

Enfin, monsieur Lafond a fait part à la Commission de plusieurs modifications qu'il souhaiterait que le promoteur apporte à son projet. Monsieur Lafond ne voudrait pas que l'on sectionne les rangs Saint-François et Saint-Elzéar et ne voudrait pas non plus de viaducs. Il préférerait que le MTQ construise des intersections avec feux de circulation de façon à ne pas restreindre ou modifier les accès à ces rangs. De plus, les feux de circulation auraient pour effet de ralentir la circulation de l'A-19 et ainsi de permettre un meilleur écoulement des voitures, toujours selon monsieur Lafond. Ce dernier souhaiterait également que l'autoroute n'ait que quatre voies au lieu des six qui sont prévues éventuellement. Monsieur Lafond est également inquiet de l'ampleur du bouchon qui se crée le matin sur le pont Papineau à cause des feux de circulation au coin du boulevard Henri-Bourassa. Il craint que le problème empire avec la nouvelle route. Cependant, il reconnaît que le soir, l'écoulement des voitures serait amélioré avec le prolongement de l'A-19. Finalement, monsieur Lafond s'est demandé ce qu'il adviendrait des quelques maisons à caractère historique que l'on retrouve sur les rangs Saint-François et Saint-Elzéar à l'est de la future autoroute.

4.2 Monsieur Normand Demers

La Commission a rencontré monsieur Demers le 9 juin 1986. La première question posée à ce dernier a été la suivante:

- "Qu'attendez-vous du processus d'audience publique par rapport au prolongement de l'autoroute 19?"

La réponse de monsieur Demers a été textuellement celle-ci:

- "C'est juste pour faire valoir que le ministère des Transports a à régler l'erreur d'exproprier une serre sur l'extrémité, si je peux le dire, de l'autoroute Papineau et du boulevard Dagenais où il amputait une superficie disons de 25 % de production de serre".

Il s'ensuivit une discussion sur le type de production et sur la valeur économique de cette même production, en rapport avec cette serre expropriée lui appartenant.

Par la suite, toute la question de relocalisation de la serre fut abordée sous l'aspect de diverses considérations techniques. Monsieur Demers souligna de nouveau l'objectif de sa demande d'audience:

"Le but de l'audience est de déborder sur une autre parcelle de terrain qui appartient au ministère des Transports."

Ainsi, monsieur Demers, grâce au processus d'audience publique, voudrait qu'une partie supplémentaire de terrain lui soit cédée. C'était d'ailleurs là pour monsieur Demers le coeur même du litige.

Pour mieux comprendre le contexte de cette première rencontre, il est utile ici de rappeler et de citer intégralement l'étude d'impact, aux sections 6.3.2 et 6.4.1 apparaissant respectivement aux pages 42 et 43 de ladite étude.

Citations:

"6.3.2 La perte de bâtiments agricoles

A la limite sud-ouest de la zone d'étude, sur le lot 498, une serre devra être démolie pour que les projets de construction du boulevard Dagenais et de l'autoroute puissent se rejoindre.

La perte de cette serre de 60 mètres diminuerait de 670 m² la superficie totale de production de tomates de serre qui s'établit à 3 065 m², soit une perte d'environ 21 %.

La perte économique qui s'ensuit est directement proportionnelle à la perte physique, le producteur utilisant toutes ses serres pour une même production. L'impact est fort.

La mitigation

Une relocalisation de la serre pourrait être envisagée sur une emprise du ministère des Transports contiguë à la propriété du serriculteur. Cette emprise avait été libérée dans le but de maintenir un lien entre l'autoroute 19 et le boulevard Saint-Elzéar avant que soit envisagée l'hypothèse de prolonger le boulevard Dagenais vers l'est dans cette partie de Laval.

L'impact résiduel est faible à condition que la relocalisation de la serre coïncide avec la période inactive de l'année pour le producteur.

6.4 Les impacts à court et à moyen termes

6.4.1 La relocalisation de la serre située sur le lot P 498

Dans la mesure où la relocalisation de la serre ne pourrait être effectuée dans la période inactive de l'année pour le producteur (voir section 7.3.2), la perte de récolte qu'entraînerait ces travaux résulterait en un impact fort temporaire, pour lequel un dédommagement pourrait être accordé. L'impact résiduel d'une perte économique possible est nul."

Plus loin, nous reparlerons plus longuement du cas de monsieur Demers. Cependant, mentionnons immédiatement que la Commission trouve étonnant que le ministère des Transports relève dans son étude d'impact les inconvénients dus à une expropriation par Ville de Laval. Dans les faits, cette responsabilité n'incombe pas au MTQ qui n'est pas le promoteur du boulevard Dagenais. Il est encore plus surprenant que le ministère des Transports propose une mesure de mitigation sur un impact qu'il ne crée pas, d'autant plus que la mesure

proposée n'est pas faite à titre gratuit et que monsieur Demers avait déjà droit à cet immeuble en vertu du Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires (Loi sur l'administration financière, L.R.Q., chapitre A-6, art. 25).

CHAPITRE 5 - PREMIER CONTACT AVEC LES AUTRES INTERVENANTS

5.1 Premier contact avec le ministère des Transports du Québec

Une des grandes difficultés non solutionnées, et en fait impossibles à résoudre, est celle de cerner l'affluence routière exacte qu'aura le prolongement de la 19 et surtout ses effets secondaires relativement au trafic matinal en provenance de Laval et se dirigeant vers Montréal.

Comme on le sait, le Pont Papineau est l'objet d'un embouteillage chaque matin et les automobilistes qui utilisent cette voie subissent en moyenne une période d'attente d'environ 20 minutes, aux feux de circulation au coin de Henri-Bourassa et Papineau.

Dans ce contexte, la solution envisagée par monsieur Lafond aurait consisté à mettre des feux de circulation ou des arrêts pour ralentir et régulariser le trafic vers Montréal, et cette solution a été présentée au promoteur pour fins d'analyse. Cette idée a été rejetée aussitôt pour des raisons autant d'efficience que d'efficacité. Il faut reconnaître que c'est là un des inconvénients inévitables que tout trafic de banlieue subit lorsqu'il se dirige vers un grand centre urbain aux heures de pointe. Au demeurant, selon le MTQ, il faut tenir compte de plus du point de vue de la sécurité qui impose absolument quant à lui de ne pas augmenter les risques d'accidents, qualifiés de violents, compte tenu des limites de vitesse sur une telle autoroute .

La seconde partie de la rencontre porta sur le mur antibruit et consista à colliger des informations supplémentaires sur cette mesure de mitigation, sur son efficacité, sur les modèles mathématiques ayant présidé à son design et sur la technique de construction comme telle. La Commission vérifia également les aménagements paysagers prévus à la fin de la construction du mur.

Lors de cette réunion, nous demandâmes également à monsieur Jean-Claude Larivée, chef du Service des projets de Montréal, certains renseignements complémentaires en rapport avec les impacts des travaux de construction et avec les mesures de mitigation relatives telles que abat-poussière, niveau sonore des chantiers durant la construction, heures de travail, etc. Cette demande fut confirmée par écrit le 12 juin 1987 et une réponse épistolaire s'en suivit le 26 juin sous la signature de monsieur Daniel Waltz, chef du Service de l'environnement du ministère des Transports, ladite correspondance étant reproduite en annexe.

5.2 Premier contact avec Ville de Laval

Le premier contact avec Ville de Laval a consisté principalement à discuter du cas de monsieur Demers, du moins dans la première partie de la rencontre.

Le procureur de la Ville, Me Vallières, a expliqué lors de cette réunion la nature du problème en cause, à savoir que des négociations difficiles avaient lieu entre Ville de Laval et monsieur Demers en regard de l'obtention de terrain supplémentaire pour la relocalisation "optimale" de la serre expropriée de monsieur Demers.

Me Vallières a expliqué qu'il existait une entente entre Ville de Laval et le ministère des Transports concernant la récupération potentielle de terrains disponibles et que, dans la mesure où monsieur Demers prouvait la nécessité d'obtenir une plus grande surface de terrain que celle offerte, l'on examinerait la question et qu'éventuellement, on pourrait lui vendre ledit terrain.

Monsieur Demers a donc tenté d'établir cette nécessité et c'est cette nécessité contestée qui est devenue la source du litige.

Il fut établi également lors de cette réunion que monsieur Nadon, le propriétaire contigu exproprié, n'était pas au courant des tractations qui avaient lieu sur la partie de son terrain exproprié (exigé par monsieur Demers), partie de terrain exproprié qui est devenue excédentaire au sens de la loi parce que le ministère des Transports a, par la suite, modifié ses plans de construction de route.

Comme on le sait, en vertu de la Loi sur l'administration financière (règlement), tout terrain excédentaire mis en vente doit en premier lieu être offert au locataire (ancien propriétaire exproprié) et ce, selon le règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires (C.T. 154 599, le 29 janvier 1985 et sa modification C.T. 165 331, le 25 août 1987). D'où la difficulté accrue dans le présent dossier.

La deuxième partie de la réunion a porté sur le talus antibruit prévu le long de la future autoroute 19.

La question abordée fut celle de l'efficacité du talus en rapport avec les quartiers domiciliaires environnants. A ce stade du dossier, il faut se rappeler que le mur antibruit n'était pas prévu pour toute l'étendue du prolongement de l'autoroute 19, la raison étant qu'à l'époque où on a conçu le projet, il n'y avait pas de construction domiciliaire de prévue dans la partie sud-ouest.

Cependant, il fut établi que Ville de Laval avait maintenant un plan de prévu pour la construction domiciliaire en bordure de cette partie du prolongement de l'autoroute 19. La Ville précisa que probablement les premières constructions dans cette zone domiciliaire auraient lieu en janvier 1988. Ville de Laval, pour cette raison, se montra immédiatement favorable au prolongement du talus antibruit dans la partie non prévue aux plans originaux.

5.3 Le ministère de l'Environnement

La première rencontre avec le ministère de l'Environnement a eu lieu le 11 juin 1987 à Québec. Aux représentants de ce ministère, messieurs Coulombe et Brodeur, le cas de monsieur Demers a été expliqué brièvement.

Par la suite, la discussion s'engagea entièrement sur les techniques de construction du mur antibruit, sur sa fiabilité, sur sa durabilité, le tout apparaissant déjà comme l'enjeu le plus important, sinon unique, du dossier à l'étude.

Sans vouloir devenir tatillonne, la Commission a soulevé beaucoup d'interrogations sur ce mur, et ce, tout au long de l'enquête.

Le motif en est bien simple au Québec, nous n'avons guère d'expérience dans ce type de mesures de mitigation.

A titre d'exemple de réalisations, on peut citer, dans la région de Québec, le mur antibruit de l'autoroute de la Capitale (fait de métal), celui de l'autoroute du Vallon vers le pont Pierre-Laporte (fait de bois), dans la région de Trois-Rivières, celui du Cap-de-la-Madeleine sur l'autoroute 40 (fait de bois) et dans la région de Montréal, celui de la route 132 à Brossard (en métal).

C'est là, ou à peu près, toute notre expérience en matière de mur antibruit, et c'est bien peu quand on considère qu'en France seulement, il y a actuellement environ 5 000 projets de murs antibruit à l'étude, et environ 1 500 en cours de réalisation.

Le Québec en est donc à ses débuts. Toutefois, le ministère des Transports du Québec doit recevoir ici le bénéfice du mérite de son initiative d'avoir prévu, dès le départ, une telle mesure de mitigation. C'est là une première au Québec, qui vaut la peine que l'on s'y arrête positivement.

Ceci dit et nonobstant ce qui précède, la Commission avait le devoir de s'assurer, au nom d'un requérant, que le mur jouerait adéquatement son rôle de protecteur de l'environnement. Chaque fois qu'elle en a eu l'occasion dans ce sens, la Commission n'a pas hésité à soulever toutes les questions pertinentes, y compris les questions de durabilité des matériaux, compte tenu du fait que la Commission était déjà informée de problèmes sérieux (techniques de construction) survenant sur d'autres murs antibruit antérieurement construits au Québec.

CHAPITRE 6 - LES ENJEUX PAR RAPPORT A NOTRE MANDAT

6.1 Le cas de monsieur Lafond

A la suite des rencontres avec le ministère des Transports et Ville de Laval, il a été possible, lors d'une nouvelle rencontre avec monsieur Lafond, de répondre à un certain nombre de questions et de préciser davantage ses demandes.

Un des points abordés par monsieur Lafond lors de la première rencontre ne relevait pas de notre mandat, en particulier en ce qui concerne l'avenir de la zone agricole à l'est de l'A-19 et au nord de l'A-440. La Commission s'est quand même informée auprès de Ville de Laval du zonage qui a été retenu pour cette zone. Nous avons appris que le schéma d'aménagement révisé de la municipalité régionale de comté de Laval prévoit une utilisation résidentielle pour le secteur compris entre l'A-19 à l'ouest et l'A-25 à l'est, ainsi qu'entre l'A-440 au sud et le rang Saint-Elzéar au nord. Nous avons informé monsieur Lafond que des séances de consultation sur le schéma, tel que prévu par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, avaient eu lieu en février et en mars 1984 par la MRC de Laval et que c'est à ce moment-là qu'il aurait pu faire valoir son point de vue.

Monsieur Lafond avait également soulevé des aspects techniques du projet. Par exemple, celui-ci souhaiterait que le promoteur ne construise pas sa future autoroute avec six voies mais seulement avec quatre. Or, le présent projet ne précise pas combien de voies seraient finalement construites et nous ne pouvons pas nous prononcer sur le projet ultérieur qui verrait le prolongement de l'A-19 jusqu'au pont David. Au MTQ, on nous a assuré qu'aucune décision n'a été prise quant au design final de l'autoroute. Rappelons que le projet à l'étude prévoit de ramener les six voies actuelles à deux voies seulement au point de jonction avec le boulevard Dagenais.

Également, monsieur Lafond désirait que soit préservée l'intégrité des rangs Saint-François et Saint-Elzéar. Le projet actuel les sectionne et la communication entre les sections est et ouest de ces deux rangs serait assurée par le futur boulevard Dagenais. Bien qu'il présente un inconvénient pour monsieur Lafond, le projet aurait aussi quelques avantages pour ce dernier. En effet, si les deux rangs étaient préservés, on peut supposer que cela accélérerait le processus de développement et de construction domiciliaire, ce que ne souhaite pas monsieur Lafond. Également, cela aurait pour effet de créer des trouées dans le futur mur antibruit promis par le MTQ. Or, l'efficacité d'un tel mur est liée à son intégralité et de telles percées auraient pour effet de réduire l'efficacité considérablement. Finalement, monsieur Lafond s'interrogeait sur le sort qui était réservé aux quelque quatre ou cinq maisons à caractère historique situées près de la future autoroute. Selon le promoteur, le projet ne les affecterait nullement et elles n'auraient été identifiées dans l'étude d'impact que pour des fins d'inventaire.

Mais ce qui a semblé préoccuper monsieur Lafond par-dessus tout fut la conservation d'un milieu résidentiel calme, un milieu dont la qualité de vie ne serait pas affectée, ou du moins le moins possible, par la construction d'une nouvelle autoroute. La Commission, sensible à cette argumentation, s'est appliquée à vérifier que le projet du MTQ donne pleine satisfaction quant à cet aspect du projet. C'est ainsi que nous avons été amenés à vérifier les données relatives au bruit de la future autoroute ainsi que les caractéristiques du mur antibruit. Nous verrons dans le chapitre suivant le résultat de ces démarches.

6.2 Le cas de monsieur Demers

6.2.1 Exposé

Le cas de monsieur Demers a été esquissé à quelques occasions au long de ce rapport. Pour une meilleure compréhension à ce moment-ci, rappelons les circonstances qui sous-tendent la problématique. A la page 20 du rapport final de l'étude d'impact, à la

RU-225

496

498

499

501

A-19

18612 p.c.

38971 p.c.

63475 p.c.

RX-55

500

NADON

DEMERS

24

U-201

488

U-169

PLAN 6.1

Localisation des terrains
de messieurs Demers et
Nadon à Laval

carte 6, il est facile de voir l'endroit précis où le boulevard Dagenais interfère sur plan avec la serre de monsieur Demers. Sur la carte, la section à construire du boulevard Dagenais apparaît en trame pointillée. Au moment où est rédigé le présent rapport, la réalité est autre en ce sens que le boulevard Dagenais a été depuis entièrement construit jusqu'à la limite même du terrain de monsieur Demers et en fait, c'est le litige créé par la situation de ce dernier qui a retardé jusqu'à aujourd'hui la construction du dernier cent mètres du boulevard par Ville de Laval.

Dans le dossier de monsieur Demers, la question qui se pose essentiellement est celle de savoir comment devrait se relocaliser la serre expropriée qui apparaît sur la carte numéro 6. Deux options s'offrent à la réflexion, soit l'option A¹ dans laquelle, pour relocaliser la serre, on se servirait d'une superficie de 38 971 pi² de terrain, soit l'option B, celle qui est exigée par monsieur Demers, où la serre serait relocalisée sur une superficie de 38 971 pi², le tout en débordant sur un autre terrain excédentaire de 63 475 pi² que monsieur Demers exige également qu'on lui cède.

Pour le premier terrain excédentaire indiqué ci-dessus, aucun problème juridique ne se pose car ce terrain avait été exproprié au début des années 1970 et ce, en vue du prolongement du boulevard Norman-Bethune. Précisons que l'ancien propriétaire du terrain n'est nul autre que monsieur Normand Demers lui-même.

-
1. Cette option à elle seule a donné lieu à quatre sous-options d'aménagement, tel qu'il apparaît à l'étude technique de la firme Urgel Delisle & ass. mandatée par Ville de Laval pour les fins du litige.

Il faut savoir de plus que le prolongement du boulevard Norman-Bethune a été depuis abandonné à la hauteur de Saint-Elzéar. Cette situation a fait que ce terrain exproprié est devenu excédentaire au sens de la loi, le ministère des Transports n'en ayant plus besoin pour des travaux de construction.

En ce qui concerne le deuxième terrain excédentaire (64 375 pi²) ci-dessus indiqué, et qui serait nécessaire à la réalisation de l'option B, ce terrain est l'objet des mêmes faits, à savoir que lui aussi a été exproprié au début des années 70 et que lui aussi devait servir en principe au prolongement du boulevard Norman-Bethune, projet abandonné comme on le sait.

Tous les faits sont les mêmes sauf que ce terrain, au moment de l'expropriation, appartenait à monsieur Jean-Guy Nadon, un voisin de monsieur Demers. Par ailleurs, les faits du dossier peuvent être complétés en mentionnant que monsieur Nadon, qui était agriculteur au moment de l'expropriation, a par la suite loué du ministère des Transports du Québec son ancien terrain pour pouvoir continuer de l'exploiter. Monsieur Nadon faisait alors affaires sous la raison sociale de "Le Maraîcher moderne enr.", et il se spécialisait dans la culture des courges, des citrouilles, des choux, des concombres, etc.

Tout allait bien jusqu'au 27 décembre 1985 lorsqu'à la suite de l'abandon du projet de prolongement du boulevard Norman-Bethune, le ministère des Transports a offert à monsieur Jean-Guy Nadon de récupérer son ancien terrain exproprié, devenu excédentaire pour les raisons ci-haut expliquées et ce, pour la somme de 63 475 \$. Ajoutons qu'on avisa monsieur Nadon verbalement que son bail ne serait pas renouvelé compte tenu de la vente du terrain (faisant l'objet du bail), soit à lui-même ou, s'il refusait, à quelqu'un d'autre.

Monsieur Nadon accepta aussitôt par écrit l'offre et fit parvenir, dans le délai requis, et l'offre acceptée et un chèque visé au montant de 6 300 \$ (dépôt de 10 %) à l'ordre du ministre des Finances.

Entre temps, Ville de Laval avait demandé au ministère des Transports du Québec de retarder la transaction avec monsieur Nadon car elle-même, pendant ce temps, était en négociation avec monsieur Demers pour régler son propre dossier d'expropriation. En fait, devant les exigences de monsieur Demers pour relocaliser sa serre, Ville de Laval voulait se ménager une marge de manoeuvre; par conséquent, aucune action ne fut prise par le ministère des Transports du Québec pour compléter la transaction avec monsieur Nadon.

Par la suite, à défaut d'entente entre la Ville et son citoyen exproprié, monsieur Demers, le débat se transporta devant la Commission de protection du territoire agricole du Québec alors que Ville de Laval adressait à cette commission une demande d'autorisation pour le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture d'une superficie de 18 612 pi² et ce, en vue du prolongement vers l'est du boulevard Dagenais. Tel que précédemment expliqué, cette expropriation avait pour effet de supprimer une serre importante de monsieur Normand Demers.

Il y eut encore d'autres négociations entre Ville de Laval et monsieur Demers, et l'affaire fut suspendue devant la Commission de protection du territoire agricole. Cependant, vers la fin de l'année 1986, les parties, constatant l'échec de leurs négociations, demandèrent une réouverture de l'enquête et audition, laquelle fut acceptée par ladite commission et tenue le 4 février 1987. A la suite de cette audition, une décision fut rendue dans le dossier le 27 avril 1987. A toute fin pratique, cette décision accordait à monsieur Demers l'octroi d'une superficie de 38 971 pi² pour lui permettre de relocaliser sa serre. Ce chiffre exclut donc la parcelle de monsieur Nadon qui était exigée par monsieur Demers. Le jugement fut porté en révision par monsieur Demers et une décision en révision fut rendue le 6 novembre 1987.

En substance, la Commission en révision a maintenu l'autorisation accordée dans la décision du 27 avril 1987 et de plus, elle a permis, conformément aux dispositions de l'article 18.3 de la Loi sur la protection du territoire agricole, l'exécution immédiate de cette autorisation nonobstant toute demande de révision pouvant être soumise à la Commission.

6.2.2 Les questions de droit

a) Les questions connexes

Les deux jugements précités éclairent le dossier sur les questions connexes de droit en ce qui a trait à la relocalisation de la serre de monsieur Demers et particulièrement, la décision du 6 novembre 1987 soulève la question de façon expresse.

Voyons les extraits suivants:

"Bien que la Commission reconnaisse qu'il pourrait être intéressant pour monsieur Demers d'acquérir en plus l'emplacement de 63 475 pi², objet d'une offre d'achat de la part de monsieur Nadon afin de lui permettre de prévoir une plus grande expansion de son entreprise, la Commission ne croit pas qu'il soit justifié d'intervenir dans la transaction entre le ministère des Transports et monsieur Nadon pour favoriser l'exploitation agricole du demandeur en révision.

Rien n'empêche au demandeur de se porter acquéreur de cet emplacement situé dans la zone agricole si les besoins de son exploitation agricole le justifient.

Cependant, la Commission considère que l'exploitation agricole du demandeur, après l'aliénation de la superficie de 18 612² à Ville de Laval et après l'acquisition de la superficie de 38 971 pi² du ministère des Transports, se trouverait dans une situation plus intéressante que la situation actuelle."

Bien que la décision soit muette sur la portée réelle des droits de monsieur Nadon, on peut s'interroger aussi sur cette question. Précisons que monsieur Nadon n'a pas été mis en cause dans l'instance précitée.

Que dit le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires?

A l'article 11 du Règlement, il est dit:

"Si l'immeuble est situé dans une zone agricole au sens de la Loi sur la protection du territoire agricole (L.R.Q., chap. P-41.1), le ministre des Transports ne peut en disposer que conformément aux conditions suivantes:

- 1- Si l'immeuble est loué à un exploitant depuis au moins un an, il doit d'abord le lui offrir à un prix correspondant à sa valeur, déduction faite du coût des améliorations apportées par les locataires.

L'exploitant dispose d'un délai de 30 jours pour accepter l'offre du Ministre. Un délai différent peut toutefois être convenu entre les parties si l'exploitant a déjà notifié le Ministre de se porter acquéreur de ce bien.

- 2- Si l'immeuble ne fait pas l'objet d'une location au sens du premier alinéa du paragraphe 1, si l'exploitant n'a pas répondu dans le délai prévu à l'offre de vente ou s'il l'a refusée, le Ministre peut disposer par appel d'offres sur invitation auprès des exploitants dont un immeuble est contigu à celui à disposer ainsi qu'auprès de l'exploitant qui en est locataire depuis moins d'un an.

Le délai de soumission fixé par l'appel d'offres ne peut être inférieur à 30 jours. Si, à la date de l'ouverture des soumissions, aucun des exploitants n'a présenté d'offre, l'immeuble est alors offert à tous les exploitants par soumission."

Dans le cas qui nous occupe, monsieur Nadon était non seulement locataire de l'immeuble visé, mais il était en plus l'ancien propriétaire, agriculteur exproprié, et cette double qualité lui assurait des droits certains en regard de la loi, comme également elle lui assurait une position favorable en regard de l'équité.

A notre avis, dans les faits, monsieur Nadon a rempli toutes les exigences et toutes les conditions de l'article 11 du Règlement en acceptant l'offre du ministère des Transports du Québec.

Ville de Laval, quant à elle, pouvait-elle prétendre à des droits pour ce même immeuble aux fins de se ménager une marge de manoeuvre?

L'article 17 du même règlement est à l'effet suivant:

"Malgré l'article 16, le ministre des Transports peut disposer d'un immeuble à titre gratuit en faveur d'une municipalité à la condition qu'il soit utilisé pour son réseau routier.

Il peut aussi consentir, à titre gratuit, à une municipalité un droit réel pour des travaux d'utilité publique s'il confère une plus-value à l'immeuble.

Les frais relatifs à la cession sont à la charge de la municipalité et l'acte doit comporter, le cas échéant, une clause autorisant le Ministre à en reprendre possession aux frais de la municipalité ou à lui en réclamer la valeur à la date de la réclamation ou au cas d'abandon du projet d'utilisation pour son réseau routier."

Bien que la position des parties doit être évaluée en date du 27 décembre 1985, il est utile de mentionner que le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires

a subi une modification le 25 août 1987. Cette modification est à l'effet suivant:

1- L'article 17 du Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires adopté par le CT 154 599 du 29 janvier 1985 est modifié:

a) Par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

"Malgré l'article 16, le ministre des Transports peut disposer d'un immeuble à titre gratuit en faveur d'une municipalité, à la condition qu'il s'agisse d'un immeuble visé à l'article 11.3 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q. chap. M28) et qu'il soit destiné à l'une des fins suivantes:

1. le réseau routier,
2. les aires de verdure et de détente,
3. les loisirs."

Le même règlement énumère d'autres modifications qui, cependant, sont sans intérêt en regard de nos préoccupations.

Ce qu'il vaut la peine de retenir, c'est que le Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires ne permet pas, à sa face même, à une municipalité d'obtenir des terrains excédentaires, à titre gratuit ou autrement, pour fins de revente ou de cession à titre gratuit à des citoyens, et ce, dans le cadre de négociations en matière d'expropriation.

b) Les questions fondamentales

Le processus d'audience publique du Bureau d'audiences publiques du ministère de l'Environnement est régi par la Loi sur la qualité de l'environnement et par le Règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des études d'impact.

La demande d'audience de monsieur Demers est surprenante en ce que ce dernier allègue comme objet un impact causé par un promoteur autre que le ministère des Transports.

A plusieurs occasions lors de l'enquête, monsieur Demers a maintenu que sa seule préoccupation en regard de l'audience publique demandée était celle de discuter de la relocalisation de sa serre expropriée par Ville de Laval. La demande est déroutante en ce que Ville de Laval doit, dans le présent dossier, être considérée comme un promoteur distinct du ministère des Transports du Québec car, en vertu de l'entente intervenue entre le gouvernement du Québec et Ville de Laval, le 23 mai 1985, c'est cette dernière qui a la responsabilité entière de la construction du boulevard Dagenais.

Il est indubitable toutefois que le requérant, monsieur Normand Demers, a été induit en erreur par le rapport final de l'étude d'impact produit par le Service de l'environnement du ministère des Transports. Le fait est que le ministère des Transports a identifié comme sien l'impact occasionné à monsieur Demers par cet autre promoteur, et qu'il a de plus suggéré une mesure de mitigation relative à cet impact jugé "fort".

Il est difficile dans ces circonstances de reprocher à monsieur Demers de s'être senti concerné par le projet du ministère des Transports présentement à l'étude. Cependant, en regard de la Loi sur la qualité de l'environnement et de son règlement d'application, le processus d'audience publique ne peut servir à régler les problèmes d'expropriation ou de production agricole et encore moins à régler ceux causés par des

promoteurs non assujettis à une étude d'impact. D'autre part, on voit mal comment, dans un processus public, on pourrait discuter des difficultés juridiques d'un citoyen alors que deux instances judiciaires sont déjà saisies de la même affaire, en l'occurrence, dans le cas qui nous préoccupe, la Chambre d'expropriation de la Cour provinciale et la Commission de protection du territoire agricole.

Les rapports du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement n'ont pas non plus de caractère décisionnel; c'est là une considération importante à retenir. Le BAPE ne pourrait pas par exemple, renverser une décision d'un tribunal administratif pour accommoder un citoyen insatisfait.

Selon le deuxième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, une personne peut effectivement demander au Ministre la tenue d'une audience publique et le Ministre, selon la Loi, doit en disposer. Le texte législatif est le suivant:

"A moins qu'il ne juge la demande frivole, le Ministre requiert le Bureau (BAPE) de tenir une audience publique et de lui faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en a faite".

Quelle interprétation doit-on donner ici au concept de "frivolité"?

N.B.- La longue citation suivante est extraite d'une note de service adressée au ministère de l'Environnement le 4 février 1983 par Me Claude Bouchard, avocat.

La Loi sur la qualité de l'environnement ne définissant pas le mot "frivole", il faut donc lui donner son sens commun et ordinaire¹. Pour trouver ce sens, il faut s'en remettre aux dictionnaires qui nous fournissent les définitions suivantes du mot "frivole":

"Qui a peu de solidité, de sérieux et par suite d'importance²".

"En parlant des choses, léger, sans consistance ni sérieux³".

"Se dit d'une chose sans importance, légère ou uniquement divertissante⁴".

Par ailleurs, les tribunaux ont déjà eu à se prononcer sur la notion de frivolité, plus particulièrement en droit anglais ou américain, lorsqu'il est question d'opposer à une action ou à une défense un moyen d'irrecevabilité sous prétexte qu'elle est frivole ou vexatoire. Ayant à mettre en application cette règle, les juges ont affirmé dans l'affaire Republic of Peru contre Peruvian Guano Co.:

-
1. Driedger, E.A., The Construction of Statutes, Butterworths, Toronto, 1974, p. 2.
 2. Paul Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Société du Nouveau Littré, Paris, 1979, p. 830.
 3. Grand Larousse encyclopédique, Librairie Larousse.
 4. Larousse de la langue française, Lexis, Librairie Larousse, 1977, p. 761.

"A power given by Order XXV, r. 4, of ordering any pleading "to be struck out on the ground that it disclosed no reasonable cause of action" will be exercised where, in the opinion of the Court, there is non reasonable prospect that the case raised by the pleading will succeed at the hearing of the action⁵".

La jurisprudence canadienne étant à l'effet qu'un plaidoyer sera rejeté pour le motif qu'il est frivole ou vexatoire si l'action ne pourrait possiblement avoir de succès, il faut admettre que cette règle, en ce qui concerne une demande d'audience publique, ne s'applique pas automatiquement puisqu'il n'y a pas de procédure contradictoire lors d'une telle demande. Cependant, on peut quand même, par analogie, préciser le concept de frivolité en se basant sur cette jurisprudence:

"By analogy, a request for a hearing under the Act could be termed "frivolous or vexatious" where the requesting party had no reasonable objection to the environmental assessment submitted by the proponent. Defining "reasonable", however, may prove more difficult than defining the vexatious and frivolous⁶".

La jurisprudence américaine sur l'interprétation du terme "frivole" est au même effet que la jurisprudence canadienne:

5. (1887), 36 Ch. D. 489.

6. Emond, D. Paul, Environmental Assessment Law in Canada, Emond-Montgomery Ltd., 1978, Toronto, p. 107.

"A frivolous answer is one so clearly and palpably bad as to require no argument or illustration to show its character, and which would be pronounced frivolous and indicative of bad faith in the pleader upon a bare inspection. That only may be regarded as frivolous which is made to appear so incontrovertible by a bare statement of it, and without argument. If an argument is required to show that the pleading is bad, it is not frivolous⁷".

Par ailleurs, monsieur Emond est également d'avis que cette jurisprudence est difficilement applicable aux demandes d'audition publique, qui ne sont pas contradictoires par nature et dont la notion de succès ou d'insuccès pour une partie a peu d'importance. Il suggère d'ailleurs que le test devrait être différent en ce qui concerne une demande d'audience publique, et il est difficile, selon lui, d'envisager d'utiliser la notion de frivolité pour empêcher une audition à moins que la demande soit manifestement déraisonnable⁸.

Monsieur Emond semble plutôt favorable à l'approche suggérée par la jurisprudence américaine à l'effet qu'une demande pour une audition publique peut être refusée pour le motif qu'elle est frivole si les prétentions de la personne qui demande une telle audience,

"fail to disclose, on their face, a serious objection of law or fact to the environmental assessment submitted by the proponent. This may be the most sensible approach to take; however, it would be unfortunate if "serious objection" was a stricter test to meet than the one of reasonableness. The essence of the hearing is to give people an opportunity to

7. Maccarone contre Hayes, 82 N.Y.S. 1008.

8. *Supra*, note 10.

participate, irrespective of the quality of participation. Unless the request is motivated by some reason that is unrelated to full participation in the decision-making process (such as personal antagonism toward the proponent), there is no reason to take away the right to participate⁹".

La Commission est d'avis que la notion de frivolité trouve application dans le présent cas en ce qui a trait à la demande d'audience publique de monsieur Demers.

En effet, le fait de demander une audience publique en regard d'un impact causé par un promoteur étranger au projet à l'étude nous semble à lui seul un motif suffisant pour qualifier la demande de "frivole".

D'autre part, le fait également qu'une instance judiciaire, soit la Commission de protection du territoire agricole, ait statué sur les droits de monsieur Demers, et que cette décision échappe totalement en révision ou autrement à la juridiction du BAPE nous semble à lui seul un autre motif suffisant pour qualifier la demande de "frivole".

Les deux motifs combinés ne laissent quant à eux aucun doute...

De plus, la décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec, datée du 6 novembre 1987, est exécutoire nonobstant révision vu le retard déjà considérable occasionné par les procédures à Ville de Laval pour le parachèvement du boulevard Dagenais.

La Commission est informée que Ville de Laval a adopté une résolution pour exécuter ledit jugement (résolution #CE 87-10617).

9. Idem.

Incidentement, la Commission aurait aimé recueillir la réaction de monsieur Demers à la suite de cette décision.

La Commission a donc communiqué avec ce dernier et monsieur Demers nous a référé à son avocat, Me Louis V. Sylvestre. Par trois fois, la Commission a tenté de rejoindre Me Sylvestre, mais ce dernier n'a pas retourné les appels.

En dernier lieu, le ministère des Transports a confirmé par écrit à la Commission le 26 novembre 1987 qu'il entendait donner suite immédiatement à l'offre de monsieur Nadon.

CHAPITRE 7 - L

7.1 La rencont

Afin de conseil

promoteur. Monsieur Mignerou s'est dit d'abord étonné par la hauteur maximale (4,5 mètres) du mur qui semblerait exagéré compte tenu des niveaux de bruit prévu pour la future autoroute. Monsieur Mignerou a fait l'hypothèse que les calculs ayant servi au design du mur n'ont pas tenu compte du climat sonore actuel. Par ailleurs, il a noté que le mur proposé ne couvre pas toute la zone qui serait affectée par la future autoroute. Le promoteur a justifié que cette zone, au sud du rang Saint-François, n'est pas bâtie et qu'il n'a donc pas à la protéger. Cependant, cette lacune diminuerait sensiblement l'efficacité du mur proposé, selon monsieur Mignerou, et toujours selon lui, il serait important que le mur soit construit à la grandeur de façon à assurer une protection adéquate de tout le quartier.

7.2 Rencontre avec le MTQ et Ville de Laval

Lors d'une nouvelle rencontre avec le MTQ et Ville de Laval le 15 juillet, la Commission a négocié avec les parties le principe du prolongement du mur antibruit, compte tenu des préoccupations de monsieur Lafond et des remarques de monsieur Mignerou. Après quelques échanges, le ministère des Transports s'est dit d'accord avec le principe. Des discussions ont suivi entre le MTQ et Ville de Laval quant au partage des coûts. Finalement, le MTQ s'est engagé à le construire, quitte à discuter plus tard avec Ville de Laval des contributions de chacune des parties. Dans une lettre datée du 16 juillet 1987, monsieur Jean-Luc Simard, directeur de la planification routière au ministère des Transports du Québec, confirmait par écrit les engagements de son ministère. Mais il a fallu attendre jusqu'au 30 septembre pour obtenir les plans et les caractéristiques du prolongement de l'écran acoustique dans une nouvelle lettre de monsieur Jean-Luc Simard. Le prolongement aura 350 mètres qui s'ajouteront aux 950 mètres déjà prévus, pour un total de 1 300 mètres. La plus grande partie, soit 990 mètres, aura 4,5 mètres de hauteur, 200 mètres à 3,5 mètres et enfin 110 mètres seront à une hauteur de 2,5 mètres. Le mur sera érigé en talus de terre pour la plus grande partie. Dans certains secteurs plus étroits, il est prévu de compléter l'écran par une structure en bois. Le talus ferait l'objet d'un aménagement paysager de façon à bien l'intégrer dans l'environnement. Le MTQ évalue le coût du prolongement de l'écran à environ 157 000 \$.

7.3 Le retrait de la demande d'audience de monsieur Lafond

Lors d'une dernière rencontre avec monsieur Lafond le 28 octobre, la Commission lui a soumis la proposition du ministère des Transports. Monsieur Lafond s'est dit satisfait des engagements du promoteur et confiant que le projet soit maintenant acceptable d'un point de vue environnemental. Par la suite, monsieur Lafond a adressé une lettre au ministre de l'Environnement pour lui indiquer qu'il retirait sa demande d'audience.

7.4 L'accord du MENVIQ

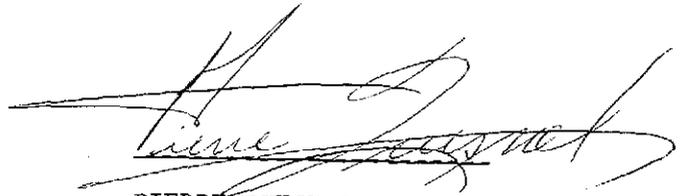
Le 26 octobre dernier, lors d'une rencontre avec MM. Coulombe et Brodeur du ministère de l'Environnement, la Commission a obtenu un engagement verbal que le prolongement du mur antibruit ne serait pas remis en question au moment de l'analyse technique par la direction des évaluations environnementales du MENVIQ. Bien plus, nos deux interlocuteurs se sont dit tout à fait d'accord avec la mesure proposée par le MTQ. Tel que souhaité par monsieur Lafond dans sa lettre du 2 novembre 1987 au ministre de l'Environnement, le projet de décret devrait faire référence explicitement à cette nouvelle section du mur antibruit.

CHAPITRE 8 - CONCLUSIONS

Il ressort finalement de tout ce dossier que des résultats intéressants furent obtenus pour un des requérants, monsieur Pierre Lafond, qui, il faut le souligner, a participé de façon constructive et positive aux différents échanges avec la Commission. Le ministère des Transports a reconnu le besoin de compléter l'écran antibruit et de protéger ainsi l'ensemble du quartier visé par les travaux de prolongement de l'autoroute 19. Cette mesure est certainement digne de mention en ce sens que le MTQ reconnaît l'importance de protéger et de préserver la tranquillité des quartiers soumis aux bruits du trafic routier.

Quant au deuxième requérant, monsieur Normand Demers, la Commission n'a pas été en mesure d'accéder à sa demande pour des motifs qui sont longuement expliqués au chapitre 6. Il est à noter cependant que, autant l'étude des ingénieurs consultants en agriculture Urgel Delisle et associés, autant les deux jugements de la Commission de la protection du territoire agricole que l'étude d'impact du promoteur concluent que la compensation suggérée à monsieur Demers de relocaliser sa serre sur une bande de terrain de 38 971 pi² contiguë à son terrain lui permettra aisément de poursuivre son métier de producteur et ce, sans inconvénient majeur.

Fait à Montréal, le 30 NOVEMBRE 1987.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Quesnel', written over a horizontal line. The signature is stylized and cursive.

PIERRE QUESNEL, avocat

ANNEXES

Service des expropriations
255, boul. Grémazie est, 9e étage
Montréal (Québec) H2M 1L5
Tél: (514) 873-4011

Le 26 novembre 1987

Me Pierre Quesnel
Ministère de l'Environnement
Bureau Audiences publiques
12, rue Ste-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

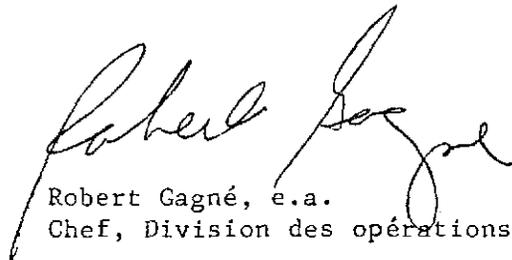
OBJET: D/dossier 9-84-01208-8

Monsieur,

La présente confirme notre conversation téléphonique de ce jour, à l'effet que je recommande pour approbation, la vente à monsieur Jean Guy Nadon, des terrains décrits dans notre lettre d'offre du 85-12-27 dont copie vous a été expédiée le 87-11-10.

Nous communiquons avec monsieur Nadon pour l'informer de ce fait et pour lui demander de faire valider son chèque de dépôt.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.


Robert Gagné, e.a.
Chef, Division des opérations

RG/jt

cc. Me Pierre Langlois

COMMISSION DE PROTECTION DU TERRITOIRE AGRICOLE DU QUÉBEC
Longueuil

DÉCISION EN RÉVISION

IDENTIFICATION DU DOSSIER :

Numéro : 89311
Lot(s) visé(s) : P.498, côte St-Elzéar
Cadastre : Paroisse de St-Vincent de Paul
Div. d'enregistrement: Laval
Superficie visée : 0,47 arpent
Municipalité : Laval (V)
M.R.C. : Laval

Date de la décision en lère instance : 27 avril 1987
Demande de révision reçue le : 6 mai 1987

NOM DES PARTIES :

VILLE DE LAVAL

Partie demanderesse

et

NORMAND DEMERS

Demandeur en révision

MEMBRES PRÉSENTS : Me Louis A. Cormier, vice-président
M. Bernard Ouimet, vice-président
M. Marc Rouleau, commissaire

DATE DE LA DÉCISION : **06 NOV. 1987**

NATURE DE LA DEMANDE :

La Commission est saisie d'une demande de révision d'une décision du 27 avril 1987 qui autorisait le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, soit spécifiquement pour les fins de prolongement du boulevard Dagenais, d'une partie du lot 498, côte St-Elzéar, au cadastre de la paroisse de St-Vincent de Paul, dans la division d'enregistrement de Laval, contenant une superficie de 18 612 pieds carrés.

Cette décision était assortie des deux conditions suivantes:

- 1° que dans un délai de douze (12) mois de la date de la décision, la demanderesse dépose au greffe de la Commission un plan et une description technique de l'emplacement visé;
- 2° que dans le même délai, la demanderesse fasse le nécessaire, en collaboration avec le ministère des Transports, pour procurer au mis en cause, Normand Demers, un immeuble public excédentaire au ministère des Transports, adjacent à la propriété de monsieur Demers, contenant une superficie de 38 971 pieds carrés.

Cette décision de la Commission était motivée par la nécessité pour la ville d'acquérir cet emplacement pour des fins d'utilité publique. D'autre part, la Commission reconnaissait que la perte de la superficie de 18 612 pieds carrés par le demandeur compromettrait la productivité de son entreprise agricole, d'où la condition rattachée à la décision exigeant qu'un emplacement d'une superficie de 38 971 pieds carrés soit disponible pour le demandeur de façon à lui permettre de maintenir sa capacité de production.

Le demandeur en révision soumet, à l'appui de sa demande, que son entreprise agricole se trouve gravement menacée, que l'aliénation à la ville de Laval d'un emplacement de 18 612 pieds carrés, pour la construction du boulevard Dagenais, l'obligera à démolir une serre et que même avec un agrandissement de sa propriété sur 38 971 pieds carrés, il lui sera difficile de planifier le développement de son entreprise pour les années à venir. Il soumet donc qu'il lui serait nécessaire, en plus des 38 971 pieds carrés qui lui sont offerts par le ministère des Transports, de pouvoir acquérir un emplacement additionnel de 63 475 pieds carrés également propriété du ministère des Transports mais ayant fait l'objet d'une offre d'achat par monsieur Jean-Guy Nadon.

La Commission constate que monsieur Demers est propriétaire d'une entreprise agricole dynamique et que l'acquisition du terrain de 18 612 pieds carrés par la ville de Laval, pour la construction du boulevard Dagenais, nécessitera la relocalisation d'une serre. Cependant, la Commission constate que les contraintes à la poursuite et à l'expansion de l'entreprise agricole de monsieur Demers découlent davantage du fait qu'elle soit enclavée entre des routes et

le développement urbain que de la seule perte d'une superficie de terrain de 18 612 pieds carrés.

Cette exploitation agricole se trouve effectivement adjacente à la zone blanche, à l'emprise de l'autoroute Papineau ainsi qu'à des terrains ayant fait l'objet d'autorisations de la Commission pour l'implantation de développements domiciliaires. Monsieur Demers a d'ailleurs obtenu l'autorisation de la Commission pour l'implantation du développement urbain sur d'autres parties de sa propriété.

MOTIFS

Après avoir pris connaissance de tous les documents au dossier et des arguments soumis lors de l'audition publique, la Commission considère que la soustraction de 18 612 pieds carrés à l'exploitation agricole de monsieur Demers n'aura aucunement pour effet de mettre en péril cette entreprise agricole compte tenu de la possibilité pour monsieur Demers de relocaliser la superficie de serres actuellement existantes sur l'emplacement de 18 612 pieds carrés sur l'emplacement de 38 971 pieds carrés disponible au ministère des Transports et même d'y construire des superficies de serres additionnelles.

Bien que la Commission reconnaisse qu'il pourrait être intéressant pour monsieur Demers d'acquérir en plus l'emplacement de 63 475 pieds carrés objet d'une offre d'achat de la part de monsieur Nadon afin de lui permettre de prévoir une plus grande expansion de son entreprise, la Commission ne croit pas qu'il soit justifié d'intervenir dans la transaction entre le ministère des Transports et monsieur Nadon pour favoriser l'exploitation agricole du demandeur en révision.

Rien n'empêche le demandeur de se porter acquéreur de cet emplacement situé dans la zone agricole si les besoins de son exploitation agricole le justifient.

Cependant, la Commission considère que l'exploitation agricole du demandeur, après l'aliénation de la superficie de 18 612 pieds à la ville de Laval et après l'acquisition de la superficie de 38 971 pieds carrés du ministère des Transports, se trouverait dans une situation plus intéressante que la situation actuelle.

La Commission est donc d'opinion qu'il y a lieu de maintenir la décision du 27 avril 1987 dans le présent dossier.

D'autre part, compte tenu que des discussions se poursuivent depuis plusieurs années entre la ville de Laval et monsieur Demers;

Compte tenu que cette demande vise à permettre la construction du boulevard Dagenais et qu'il s'agit de travaux d'utilité publique;

Compte tenu que monsieur Demers reconnaît lui-même le bien fondé de la construction du boulevard Dagenais à cet endroit;

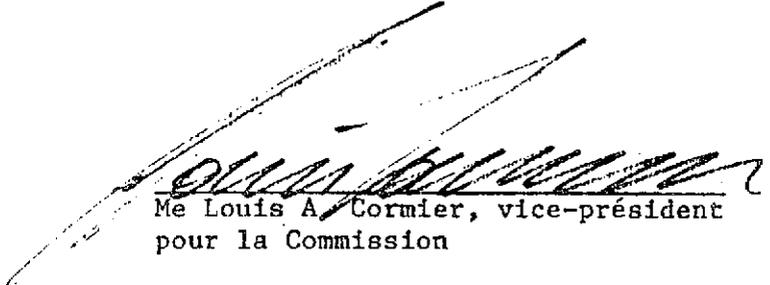
Compte tenu que le différend entre les parties ne porte pas sur l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture de l'emplacement de 18 612 pieds carrés objet de la demande mais uniquement sur l'indemnité ou la compensation à être versée pour cet emplacement;

La Commission croit qu'il est justifié, tel que demandé par la ville de Laval, de rendre la décision exécutoire immédiatement afin de permettre la mise en oeuvre de ces travaux publics.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

MAINTIENT l'autorisation accordée dans la décision du 27 avril 1987 au présent dossier;

PERMET, conformément aux dispositions de l'article 18.3 de la Loi sur la protection du territoire agricole, l'exécution immédiate de cette autorisation nonobstant toute demande de révision pouvant être soumise à la Commission.



Me Louis A. Cormier, vice-président
pour la Commission

Le 2 novembre 1987

Monsieur Clifford Lincoln
Ministre de l'environnement
3900 rue Marly
Ste-Foy (Québec)
G1X 4E4

Monsieur le Ministre,

Attendu que le soussigné en date du 18 novembre 1986 a déposé une demande d'audience publique dans le cadre du projet de construction d'une section de l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et le boulevard Dagenais à Ville de Laval;

Attendu que le Ministère des transports s'engage dans une lettre datée du 30 septembre 1987, lettre signée par monsieur Jean-Luc Simard, à prolonger de 360 mètres le mur antibruit prévu le long de l'autoroute 19;

Attendu que le Bureau d'audience publique sur l'environnement estime acceptable les plans soumis quant à la construction dudit mur, plan numéro CH-85-17-2023;

Attendu que le Ministère de l'environnement s'estime satisfait lui aussi de la mesure proposée quant au rallongement dudit mur antibruit;

Attendu que le projet de décret tiendra compte explicitement de ce rallongement dudit mur antibruit;

2...

Pour tous ces motifs, le soussigné retire sa demande d'audience publique déposée le 18 novembre 1986 conformément à l'article 13 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des études d'impact sur l'environnement (Q2-R9).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Pierre Lafond

Pierre Lafond
478, rue Jean-Piaget
Vimont (Québec)
H7M 3R8



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
200, Dorchester Sud (7^e)
Québec, Qc G1K 5Z1

Québec, le 16 juillet 1987

Monsieur Pierre Quesnel
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

OBJET: Autoroute 19
Tronçon: autoroute 440 - boulevard Dagenais

Monsieur,

Suite à notre réunion du 15 juillet dernier concernant l'objet mentionné en titre, à laquelle assistaient aussi quelques représentants de la ville de Laval, je désire vous confirmer qu'un écran antibruit sera incorporé au projet de l'autoroute 19 dans le secteur compris entre la fin de l'écran actuellement prévu aux plans et l'échangeur de cette autoroute avec l'autoroute 440.

Le Ministère s'entendra avec la ville de Laval sur les modalités de réalisation de cette infrastructure et nous prévoyons être en mesure de vous fournir ces informations dans le courant du mois de septembre prochain.

J'espère le tout à votre satisfaction et vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Directeur de la planification
routière,

JEAN-LUC SIMARD, ing.

JLS/dg

c.c. MM. Yvan Demers, ing. s.m.a MM. Jean-Claude Larrivée, ing.
Claude Lortie, ing. Daniel Waltz, écologiste
Jacques Hébert, ing. Ronald Bourcier, greffier,
Guy Paquette, ing. ville de Laval



Montréal, le 2 juillet 1987

Me Louis V. Sylvestre, avocat
700, rue Frontenac
C.P. 210
Berthierville, Qc
J0K 1A0

Objet: Demande d'audiences publiques
Autoroute 19 - Ville de Laval

Cher confrère,

Suite à notre conversation du vendredi 26 juin 1987, il me fait plaisir de vous communiquer quelques précisions supplémentaires concernant la demande d'audiences publiques de votre client, M. Normand Demers.

En vertu du règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (c.Q-2, R 9), seul le ministère des Transports possède dans le présent dossier un statut de promoteur pour la construction du prolongement de l'autoroute 19 jusqu'à la jonction du boulevard Dagenais.

D'autre part, la ville de Laval pour son projet de prolongement dudit boulevard Dagenais n'est pas soumise quant à elle au règlement déjà cité.

Ainsi, les préoccupations de votre client en regard du boulevard Dagenais et le tout tel qu'énoncé lors de notre rencontre du 9 juin 1987 avec ce dernier ne peuvent trouver place dans le cadre de notre mandat actuel dont vous trouverez copie ci-jointe. Il semble donc effectivement que votre client subisse la majorité, sinon la totalité de ces inconvénients par un projet qui n'est pas sous étude.

... 2

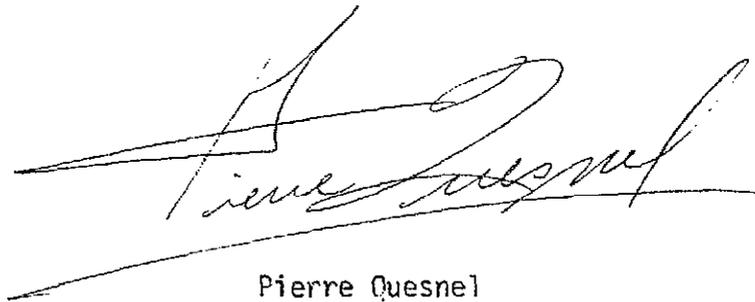
...2

Me Louis V. Sylvestre, avocat

le 2 juillet 1987

De plus, une demande d'audiences publiques en regard de la loi sur la qualité de l'environnement doit porter directement sur les travaux entrepris par le promoteur spécifiquement auteur de l'étude d'impact en cause. Une telle demande d'audiences publiques qui ne rencontrerait pas les critères de la loi pourrait même être jugée frivole et/ou irrecevable.

Espérant que ces quelques précisions sauront vous satisfaire, je vous prie d'agréer, cher confrère, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Pierre Quesnel', written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Pierre Quesnel
commissaire

PQ/jc

c.c. M. Normand Demers

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports
Service de l'environnement
255, boul. Crémazie est, 9e
Montréal (Québec)
H2M 1L5

COURRIER COMMERCIAL

Montréal, le 26 juin 1987

M. Pierre Quesnel
Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
12, rue Sainte-Anne
Québec (Québec)
G1R 3X2

OBJET: Prolongement de l'autoroute 19, de
l'autoroute 440 au boulevard Dagenais à Laval

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 12 juin 1987 adressée à M. Jean-Claude Larrivée, chef du Service des projets de Montréal, il nous fait plaisir de vous transmettre les renseignements suivants.

Des informations obtenues auprès de la direction régionale 6-3 du ministère des Transports nous indiquent que la durée des travaux sera de six (6) mois ouvrables s'échelonnant dans un maximum de douze (12) mois de calendrier.

En ce qui concerne le contrôle de la poussière pendant la construction, il est prévu au bordereau du projet 80 m³ d'abat-poussière. De plus, le devis administratif compris dans les plans et devis de construction contiendra les clauses nécessaires au maintien de la circulation et en particulier sur la route existante entre l'autoroute 440 et le chemin St-François. L'entrepreneur aura accès au chantier via les routes existantes soit l'autoroute 440, le chemin St-Elzéar et le chemin St-François.

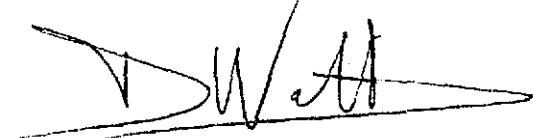
.../2

Les travaux de construction engendreront un certain niveau de bruit compte tenu de la circulation des camions et de la machinerie lourde utilisée. Le règlement L-259, article 6 de ville de Laval, interdit la construction dans les limites de la ville entre 22H00 et 07H00. Il est cependant prévu d'inclure au devis une clause pour que les travaux soient effectués seulement entre 07H00 et 19H00 afin d'éliminer le bruit de la construction dans le quartier résidentiel voisin.

Les résultats par simulation mathématique des différents niveaux de bruit engendrés sont présentés en annexe.

Espérant le tout à votre satisfaction, veuillez agréer, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Le chef du Service de l'environnement



Daniel Waltz, écologiste

DW/cp

P.J.

C.C.MM. Yvan Demers, sous-ministre adjoint (Génie)
Jean-L. Simard, directeur planification routière
Jean-C. Larrivée, chef, Service projets (Montréal)

FIGURE 2 : PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE
19 ENTRE L'A-440 ET LE BOUL. DAGENAIS.
NIVEAU DE BRUIT A LA PREMIERE RANGEE DE
MAISON EN FONCTION DE LA VITESSE

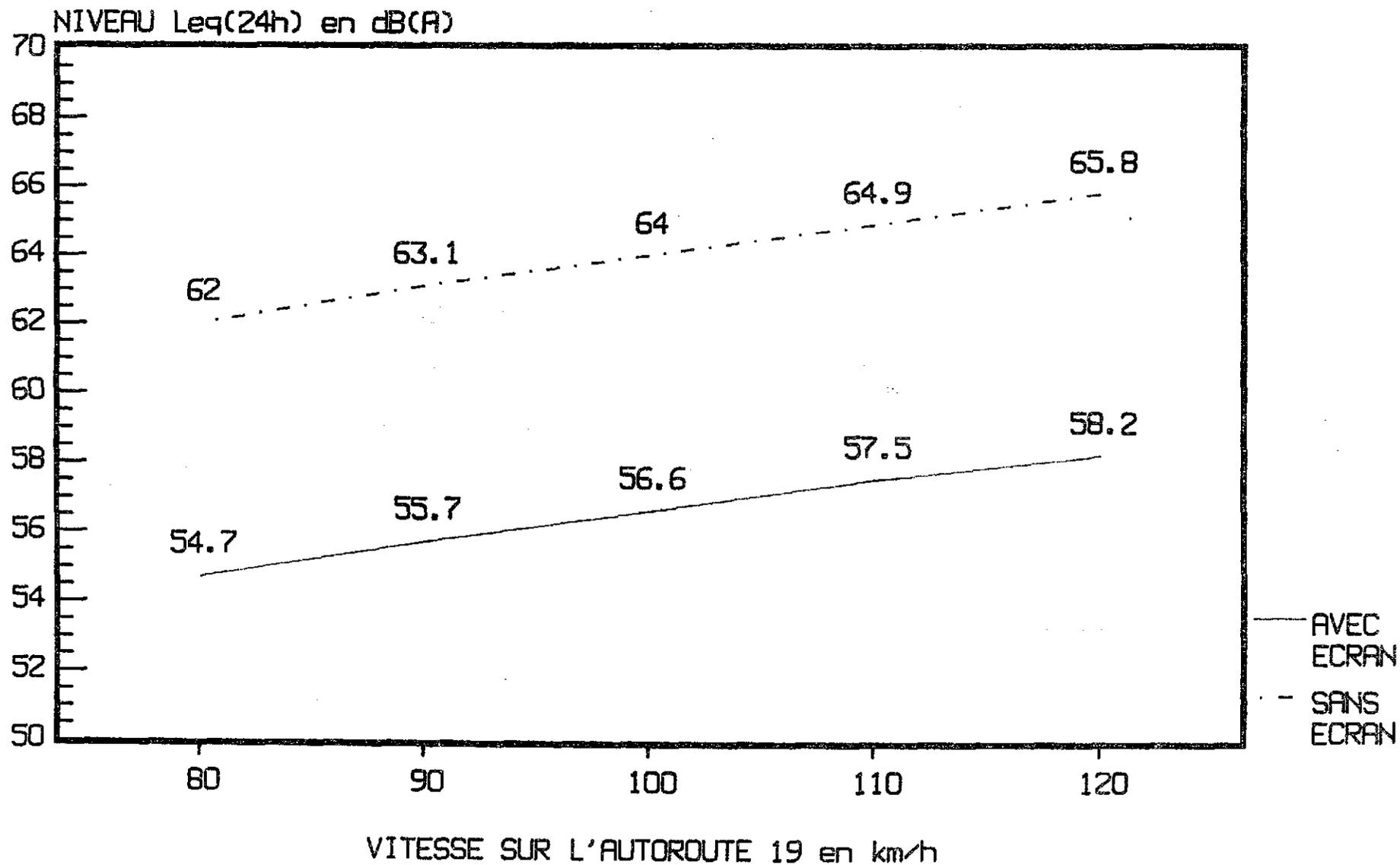
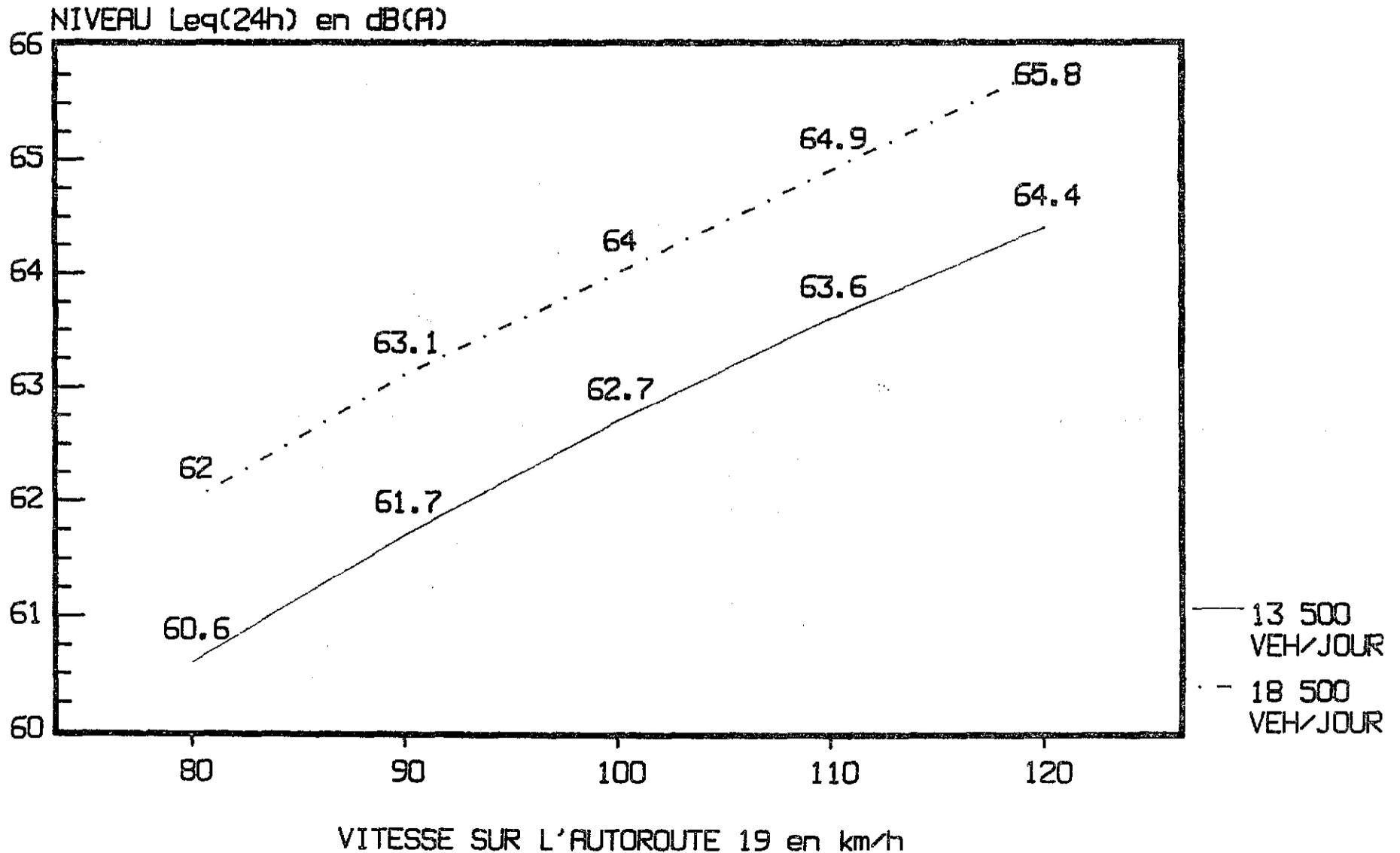


FIGURE 1 : PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19 ENTRE L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD DAGENNAIS. NIVEAU DE BRUIT A LA PREMIERE RANGEE DE MAISON FONCTION DE LA VITESSE



ANNEXE

PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19 ENTRE L'A440 ET LE BOULEVARD DAGEAIS

ÉVALUATION DE L'INFLUENCE DE LA VITESSE SUR LE CLIMAT SONORE PROJETÉ

Les méthodes de prévision du niveau-sonore ont été tirées du document américain intitulé: FHWA RD-77-108: FHWA Highway Traffic Noise Prediction Model. La précision obtenue avec cette méthode est de l'ordre de ± 2 dB(A). Il est à noter cependant que les courbes représentant les niveaux énergétiques de base pour chacune des classes de véhicule du modèle de prédiction de bruit STAMINA 2.0/OPTIMA utilisée par le ministère des Transports du Québec ne sont valides que pour des vitesses variant de 50 km/hre à 105 km/hre. Il sera donc important de tenir compte que les niveaux de bruit calculés pour des vitesses supérieures à 105 km/hre sont obtenus par extrapolation.

Le tableau 1 et la figure 1 nous montrent l'évolution des niveaux de bruit en fonction de la vitesse pour chacun des scénarios de circulation décrit dans l'étude d'impact sur l'environnement.

TABLEAU 1

NIVEAU DE BRUIT A LA PREMIÈRE RANGÉE DE MAISON
EN FONCTION DE LA VITESSE SUR L'AUTOROUTE 19

NIVEAU DE BRUIT Leq (24 h)		
VITESSE	13 500 VÉH./JOUR	18 500 VÉH./JOUR
80 km/h	60,6 dB(A)	62,0 dB(A)
90 km/h	61,7 dB(A)	63,1 dB(A)
100 km/h	62,7 dB(A)	64,0 dB(A)
110 km/h	63,6 dB(A)	64,9 dB(A)
120 km/h	64,4 dB(A)	65,8 dB(A)

De plus, comme la réduction de bruit produit par l'écran acoustique est basée seulement sur la différence de chemin parcourue entre la source de bruit (l'autoroute) et le récepteur, la différence entre le niveau de bruit sans écran et avec écran sera constante. Le tableau 2 et la figure 2 illustrent la situation pour un débit de 18 500 véhicules/jour.

TABLEAU 2

EFFET DE L'ÉCRAN SUR LE NIVEAU DE BRUIT A LA PREMIÈRE RANGÉE DE MAISON EN FONCTION DE LA VITESSE SUR L'AUTOROUTE 19

NIVEAU DE BRUIT L_{eq} (24 h) 18 500 VÉH./JOUR		
VITESSE	SANS ÉCRAN	AVEC ÉCRAN
80 km/h	62,0 dB(A)	54,7 dB(A)
90 km/h	63,1 dB(A)	55,7 dB(A)
100 km/h	64,0 dB(A)	56,6 dB(A)
110 km/h	64,9 dB(A)	57,5 dB(A)
120 km/h	65,8 dB(A)	58,2 dB(A)



Le 19 juin 1987

Bureau d'audiences publiques
sur l'environnement
5199 est, rue Sherbrooke
Bureau 3860
Montréal (Québec)
H1T 3X9

A l'attention de monsieur Pierre Quesnel

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 12 juin dernier, nous vous fournissons les renseignements suivants:

- le 11 avril 1985, le Comité Exécutif de Ville de Laval adoptait la résolution CE-85/2948 pour demander au ministère des Transports d'implanter des mesures afin de pallier aux problèmes de bruit (copie incluse); cette résolution a été envoyée au Ministre des Transports le 2 mai 1985;
- la Ville n'a aucun projet d'aménagement d'un mur anti-bruit le long de l'autoroute 19 dans le cadre du prolongement de cette autoroute;
- le 30 octobre 1984, le Comité Exécutif de Ville de Laval a adopté la résolution CE-84/8823, obligeant tout développeur d'un projet situé à 400 pieds et moins de toute emprise d'une voie ferrée ou d'une autoroute ou d'une zone industrielle à prendre les moyens pour réduire le bruit à un niveau sonore acceptable (copie incluse);
- la Ville vise à réduire le bruit à un niveau de 55 dB(A) L(éq) 1 heure le jour et 50 dB(A) L(éq) 1 heure la nuit;
- nous n'avons aucune objection à ce que nos experts en matière de bruit rencontrent ceux du ministère des Transports;

.../2

DIRECTION GÉNÉRALE

1, PLACE DU SOUVENIR, LAVAL, QUÉ. H7V 1W7 TÉL.: 688-6221

/2...

- il y a présentement, en rédaction, au Service du contentieux de la Ville, un règlement concernant le bruit;
- vous trouverez ci-joint copie du règlement municipal L-259 LAG concernant les nuisances et les étangs sur les propriétés privées, dont les articles 5 et 6 traitent du bruit.

Espérant le tout à votre entière satisfaction, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les plus distingués.



Marcel Nadeau, ing.
Directeur délégué
Etudes et projets techniques

MN/db

p.j.

EXTRAIT DU LIVRE DES PROCÈS-VERBAUX d'une séance publique du
COMITÉ EXÉCUTIF tenue le jeudi 11 avril 1985 à 9 h 30.

CE-85/2948

DEMANDE - MINISTÈRE DES TRANSPORTS
BRUIT - PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A-19

RÉSOLU A L'UNANIMITÉ:

que demande soit faite au ministère des Transports afin d'implanter, en même temps que la construction du prolongement de l'autoroute A-19 entre l'autoroute A-440 et le boulevard Dagenais, des mesures afin de palier aux problèmes de bruit qui seront engendrés par la construction du prolongement de cette autoroute, particulièrement du côté ouest dudit prolongement où des développements résidentiels sont déjà en place.

(D/A: 812-110/2-3)

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Ronald Bourcier, greffier ou
Robert Labelle, greffier adjoint

~~475~~
3322

EXTRAIT DU LIVRE DES PROCÈS-VERBAUX d'une séance publique du
COMITÉ EXÉCUTIF tenue le mardi 30 octobre 1984 à 10 h 15.

CE-84/8823

ZONES TAMPON - VOIES FERRÉES ET AUTOROUTES

RÉSOLU A L'UNANIMITÉ:

que le rapport préparé conjointement par les Services d'urbanisme et du génie en date du 22 octobre 1984 relatif aux zones tampon le long des autoroutes et voies ferrées dans Laval concernant les recommandations ci-après décrites, soit et, par la présente, est approuvé:

A.P.V.
J.C.L.
P.L.

1. que tout projet situé à 400 pieds et moins de toute emprise d'une voie ferrée ou d'une autoroute ou d'une zone industrielle fasse l'objet d'une étude d'impact de la part du développeur; les principaux paramètres d'une telle étude devront être fixés par la Ville;
2. que le développeur soumette à la Ville les moyens qu'il entend prendre pour réduire le bruit à un niveau sonore acceptable suite à une étude effectuée par un expert dans le domaine;

.../2

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Ronald Bourcier, greffier ou
Robert Labelle, greffier adjoint

EXTRAIT DU LIVRE DES PROCÈS-VERBAUX d'une séance publique du
COMITÉ EXÉCUTIF tenue le mardi 30 octobre 1984 à 10 h 15.

CE-84/8823

/2

3. que ce projet soumis fasse l'objet d'une étude spéciale et conjointe des Services d'urbanisme et du génie en vue d'un rapport à être soumis au Comité exécutif;
4. que l'obtention des services municipaux, l'acceptation du plan de lotissement et le changement de zonage lorsque requis soient conditionnels à ce que le projet se conforme à l'objectif recherché;
5. que ces mesures soient intégrées au schéma d'aménagement de la Ville et au futur règlement municipal sur le contrôle du bruit.

(D/U: 1-8-03-18 zones tampon)

(D/A: 812-000/1055 et 723-100/1-1)

A.P.
J.C.V.
J.P.
P.V.

COPIE CERTIFIÉE CONFORME

Ronald Bourcier, greffier ou
Robert Labelle, greffier adjoint

D É C I S I O N

IDENTIFICATION DU DOSSIER :

Numéro : 6424D / 89311
Lot(s) visé(s) : P.498; côte St-Elzéar
Cadastre : par. de St-Vincent-de-Paul
Div. d'enregistrement: Laval
Superficie visée : 0,47 arpent
Municipalité : Laval (V)
M.R.C. : Laval

NOM DES PARTIES :

VILLE DE LAVAL

Partie Demanderesse

et

NORMAND DEMERS

Partie Mise en cause

MEMBRES PRÉSENTS : Me Germain-Denis Girard, vice-président
Mme Hélène Thibault, commissaire

DATE DE LA DÉCISION : 1987-04-27

NATURE DE LA DEMANDE :

En date du 4 mars 1985, la demanderesse, la ville de Laval, adressait à la Commission une demande d'autorisation pour le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à d'autres fins que l'agriculture, d'une superficie de 0,47 arpent ou 18 612 pieds carrés en vue du prolongement vers l'est du boulevard Dagenais, provoquant ainsi la suppression de la plus importante serre (200 pieds x 36 pieds) du mis en cause, monsieur Normand Demers, serriculteur.

Le projet de la demanderesse empêchait monsieur Demers d'ajouter une serre de même capacité à côté de celle ci-haut mentionnée. M. Demers acceptait toutefois le principe du prolongement audit boulevard Dagenais à la condition toutefois d'obtenir une superficie de remplacement suffisante pour relocaliser la serre existante et la serre projetée dans le même axe que la demi-douzaine de serres plus petites qui demeureraient après le passage du boulevard Dagenais.

Il faut noter toutefois que monsieur Demers insistait pour que les serres de remplacement soient orientées est-ouest et non nord-sud. Il faut noter aussi que ce détail, à première vue sans grande importance, entraînerait subséquemment de longues négociations entre les parties, lesquelles négociations ont donné lieu à plusieurs remises de la décision de la Commission (de consentement et à la demande des deux parties) et finalement, à une ré-ouverture de l'audition publique.

AUDITION PUBLIQUE

Lors de la première audition, tenue le 22 octobre 1985, les parties et leur avocat ont exposé leurs préoccupations réciproques et leur désir mutuel de collaboration. Furent soulignées notamment l'importance de continuer le boulevard Dagenais jusqu'à l'autoroute 19 et l'importance pour M. Demers de pouvoir continuer son exploitation serricole de façon efficace et rentable.

La ville de Laval, affirmant avoir besoin d'une autorisation inconditionnelle, et M. Demers, exigeant certaines garanties quant à l'obtention des terrains convoités (contrôlés par le ministère des Transports) pour la relocalisation des serres, il fut convenu de suspendre l'affaire pour donner le temps aux parties de s'entendre.

Ce n'est finalement que vers la fin de l'année 1986 que les parties ont, en quelque sorte, constaté l'échec des négociations. S'en suivit une demande de ré-ouverture d'enquête et d'audition, acceptée par la Commission, et tenue le 4 février 1987.

Étaient présents à l'audition publique, Me Jocelyn Vallières, avocat, ainsi que trois représentants de la ville de Laval: messieurs Pierre Pelletier, urbaniste, Marcel Nadeau, ingénieur, René Gagnon, évaluateur; à titre de consultant: monsieur Yvon Bélair, agronome; ainsi que monsieur René Lemire, du ministère des Transports.

Représentant la partie mise en cause, étaient présents Me Louis V. Sylvestre, avocat, ainsi que monsieur Normand Demers.

Pièces à l'appui, les représentants du ministère des Transports et de la ville de Laval ont expliqué comment et pourquoi toute la superficie excédentaire, que le ministère des Transports détient à l'est des serres Demers, a été offerte pour partie à ce dernier (38 971 pieds carrés au prix de 1.00\$ le pied carré), le 20 janvier 1986, et pour plus grande partie à monsieur Jean-Guy Nadon (63 475 pieds carrés à 1.00\$ le pied carré), le 27 décembre 1985. L'offre fut acceptée par monsieur Nadon et non par monsieur Demers.

La réglementation sur la disposition des immeubles publics excédentaires fut mentionnée comme contrainte. Quant au prix fixé, c'est un prix «commercial» et non «agricole». Le premier se calcule au pied carré alors que le second se calcule à l'arpent carré, ce qui rendait l'affaire peu attrayante pour les fins de production agricole.

Monsieur Bélair a déposé et commenté un rapport concluant que l'espace offert à M. Demers permettrait à celui-ci de rétablir sa situation, ce qui fut fortement contesté par monsieur Demers.

Sous réserve d'une objection de Me Vallières, monsieur Demers a témoigné longuement, documents techniques à l'appui, comment la productivité d'une serre est sensible aux écarts, même faibles, de température, d'ensoleillement, des vents, etc. et comment la construction et l'opération de serres, spécialement au niveau du chauffage et de la ventilation, doit obéir à des règles strictes dont le non-respect peut avoir des conséquences néfastes.

Finalement, en plaidoirie, Me Louis Sylvestre a exposé à quelles conditions très précises une autorisation serait acceptable à monsieur Demers. A défaut d'imposer des conditions, une autorisation pure et simple peut signifier la disparition de cette entreprise agricole, selon Me Louis Sylvestre.

Pour Me Vallières, les demandes de monsieur Demers sont à toutes fins pratiques impossibles à rencontrer pour la ville de Laval, et au surplus, lui paraissent exagérées.

MOTIFS DE LA COMMISSION

Considérant que la parcelle visée est requise pour une fin d'utilité publique dont la nécessité n'est pas contestée;

Considérant par ailleurs, que le mis en cause a démontré, à la satisfaction de la Commission, que la perte de la parcelle visée, au profit de la continuation du boulevard Dagenais, compromet sérieusement la productivité de son entreprise agricole à moins qu'un espace adéquat lui soit rendu disponible pour lui permettre de rétablir sa situation;

Considérant que le ministère des Transports, selon les témoignages entendus lors de l'audition, apparaît disposé et capable de rendre disponible l'espace suffisant de façon à permettre au mis en cause de maintenir sa capacité de production de même qu'à prévoir une expansion normale;

Considérant que la preuve soumise par la demanderesse elle-même tend à confirmer la nécessité, pour le maintien de l'entreprise agricole Demers, de l'arpent carré (38 971 pieds carrés) tel qu'il appert dans le rapport de M. Yvon Bélair, agronome-conseil pour la demanderesse.

PAR CES MOTIFS, LA COMMISSION:

AUTORISE le lotissement, l'aliénation et l'utilisation à une autre fin qu'à l'agriculture, pour les fins spécifiques du prolongement du boulevard Dagenais, d'une partie du lot 498 (P.498), côte St-Elzéar, au cadastre officiel de la paroisse de St-Vincent-de-Paul, dans la division d'enregistrement de Laval, représentant une superficie approximative de 0,47 arpent carré.

Ladite partie de terrain est montrée sur le plan portant le numéro 4040-B-4 (85) produit au soutien de la demande.

La présente autorisation est cependant assujettie aux conditions suivantes:

- 1o.- Dans un délai de douze (12) mois de la date de la présente décision, la demanderesse devra déposer au greffe de la Commission un plan et une description technique de la parcelle visée;
- 2o.- Dans le même délai, la demanderesse devra faire le nécessaire, en collaboration avec le ministère des Transports, pour procurer au mis en cause, Normand Demers, la superficie de 38,971 pieds carrés qui lui est réservée par le ministère.
- 3o.- À défaut de remplir l'une ou l'autre des conditions ci-haut, la présente autorisation deviendra nulle et sans effet.


Germain-Denis Girard, vice-président
pour la COMMISSION

Commission de Protection du
Territoire Agricole du Québec
Copie certifiée conforme par:

